

# O Impacto do Crescimento Econômico sobre as Rodovias de São Paulo: Uma Aplicação do Modelo de Insumo-Produto Combinado com o Geoprocessamento

Silvio Massaru Ichihara

*Secretaria dos Transportes (SP/ARTESP), São Paulo, Brasil*

---

## Resumo

O conhecimento da infra-estrutura de transportes é essencial para definir estratégias de desenvolvimento, especialmente em países com dimensões continentais, como o Brasil. Nesse contexto, este estudo busca estimar o impacto do crescimento econômico esperado para os próximos anos sobre a demanda pelas rodovias do Estado de São Paulo. Inicialmente, os fluxos econômicos entre as cidades de São Paulo são avaliados através de um modelo de insumo-produto gravitacional, considerando a maximização da entropia e as relações inter-setoriais derivadas dos sistemas de insumo-produto inter-regionais; posteriormente, esses fluxos são incorporados a um sistema de informações geográficas aplicado à rede de transportes. Com isso, determina-se o valor econômico associado a cada rodovia, permitindo avaliar a diferença entre os anos de 2002 e 2012, por meio da análise de impacto dada pela matriz inversa de Leontief. Os resultados possibilitam a avaliação direta da demanda de transportes sobre a malha rodoviária.

*Palavras-chave:* Fluxos Inter-Regionais, Transportes, Insumo-Produto, SIG, Análise Regional

*Classificação JEL:* C67, R41, R15

---

## Abstract

The knowledge of the transport infrastructure is essential to define development strategies, especially in countries with continental dimensions like Brazil. This study attempts to estimate the impact of the economic growth on the highways, using economic data of the São Paulo State. Initially, the economic flows among the cities of the State are estimated using an input-output gravity model, considering entropy maximization model and the inter-industry relationships derived from the input-output systems; later, these flows are incorporated in a geographic information system applied to transport network. Thus, the economic value associated to each highway is determined, allowing evaluate the difference between the years of 2002 and

2012, through the analysis of impact using the Leontief inverse matrix. The results are demonstrated by maps, making possible the direct evaluation about demand of transport network.

---

## 1. Introdução

Diante do crescimento econômico esperado nos próximos anos, este trabalho destina-se a avaliar os impactos ocasionados pela expansão econômica sobre a demanda por transporte rodoviário no Estado de São Paulo. Este tema visa a ilustrar o potencial de uma das possíveis aplicações geradas ao se combinar a análise de insumo-produto com as técnicas de geoprocessamento aplicado aos transportes.

A teoria de insumo-produto utiliza definições embasadas nos alicerces da teoria econômica, mas sua aplicação não se restringe apenas a esse horizonte. Diversas questões de áreas distintas do conhecimento estão associadas ao planejamento econômico que, por sua vez, encontra material amplo, empírico e consistente nos quadros de insumo-produto.

Além da grande amplitude de aplicações em vários temas, os modelos de insumo-produto admitem características de uma única região ou de várias regiões integradas, podendo se relacionar com estruturas de menor dimensão geográfica como: Estados, municípios ou até mesmo empresas (Leontief 1965).

Em geral, o espaço físico pode ser considerado como um elemento-chave capaz de relacionar atributos de diferentes ciências que se preocupam com a distribuição espacial. Modelos da engenharia de transportes, análises gravitacionais, aplicações da geoestatística, entre outros, podem ser utilizados pelas análises da economia regional por meio do espaço.

Conceitualmente, o termo genérico do geoprocessamento refere-se ao que interage com a localização espacial. Para o caso do Brasil, país de dimensões continentais, a questão espacial admite cada vez mais importância em diversas áreas. Nesse sentido, o uso combinado da matriz de insumo-produto com as técnicas relacionadas ao geoprocessamento pode trazer diversos benefícios, especialmente no que condiz com as estratégias de planejamento, tanto do âmbito governamental quanto do privado.

Mas para que isso deixe de ser uma promessa ideológica e seja efetivamente concluído, é necessário que essa seqüência de métodos seja aplicada ao mundo real, demonstrando suas imperfeições e adaptações, averiguando-se ou não o potencial, então, mencionado.

---

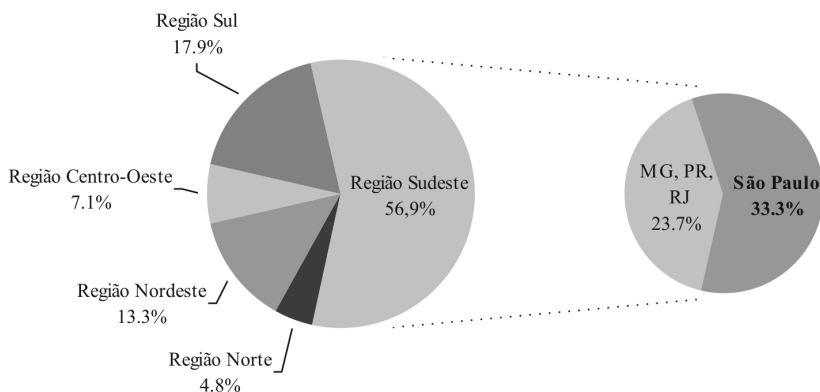
\* Recebido em janeiro de 2008, aprovado em fevereiro de 2009.  
E-mail address: ichihara@dersa.sp.gov.br.

Dentro desse conceito e, adicionalmente, na busca por respostas que sejam úteis à sociedade, o presente estudo utiliza dados socioeconômicos do Estado de São Paulo para que a idéia central que motiva o trabalho possa ser ilustrada.

Como universo geográfico, a totalidade das Unidades Federativas que formam o Brasil seria a escolha ideal para os estudos regionais que envolvem o país. Entretanto, a carência por estatísticas adequadas, essenciais na montagem de um sistema inter-municipal nacional, ainda é uma grande barreira. A escolha por São Paulo deriva de diversas razões, como a existência de dados que possibilitam retratar suas relações econômicas e a importância que o Estado exerce sobre a economia do país.

“A Locomotiva do Brasil”, denominação utilizada, muitas vezes, para designar o Estado de São Paulo, reflete e resume a sua importância para o Brasil. Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, o Estado tem a maior população (IBGE 1997), maior pátio industrial (IBGE 1997) e maior produção econômica dentre as Unidades da Federação. Além disso, um terço do Produto Interno Bruto nacional (PIB) pertence a São Paulo conforme o Gráfico 1.

Dos mais de 40 milhões de habitantes, cerca de 20 milhões concentram-se em 39 municípios que formam a região metropolitana de São Paulo ao redor da capital (IBGE 1997). Entretanto, a existência de outros pólos urbanos distribuídos no interior confere ao Estado razoável distribuição regional, sendo que os 645 municípios que compõem o Estado mantêm indústrias, produções agropecuárias e serviços interligados por uma malha rodoviária considerada a melhor do país, como mostram os resultados do Relatório Gerencial da Confederação Nacional dos Transportes (CNT 2006).



Fonte: Produzido com dados do IBGE (2006) – Contas nacionais 1999 a 2003.

Gráfico 1 – Participação das regiões no PIB nacional (média entre 1999 a 2003)

Pensando no futuro, não apenas de São Paulo, mas de todo o país, diante da possibilidade de crescimento do mercado consumidor interno e externo, o Brasil poderá ampliar sua produção nos próximos anos, para isso, governo, empresas e toda a sociedade procuram meios de tornar isso uma verdade.

Entretanto, o desenvolvimento econômico determina alterações regionais quanto à distribuição de riqueza, além de fortes acréscimos sobre sua infra-estrutura, especialmente no que se diz respeito ao sistema de transporte de cargas.

Funções econômicas básicas de produção, comercialização e consumo poderão ser prejudicadas ou até mesmo inibidas pela sobrecarga da infra-estrutura de transportes. Por deficiências de ferrovias e hidrovias, a locomoção da maior parte da produção nacional depende do transporte rodoviário (COPPEAD/UFRJ 2002). Esse fato poderá dificultar o escoamento da produção brasileira para o mercado externo e trazer problemas ao mercado interno, caso seu desenvolvimento não acompanhe o crescimento da economia.

Nesse contexto, é necessário diagnosticar tais problemas, averiguando os locais onde haverá maior demanda por transportes, a fim de que medidas preventivas possam ser traçadas. A estimação dos impactos associados ao aumento da produção setorial pode subsidiar tanto a aplicação de recursos governamentais como privados, promovendo a expansão coordenada do setor de transportes.

Os gargalos no escoamento determinam fretes altos e custos adicionais que resultam em perda de competitividade, não apenas de um setor específico, mas de todos aqueles que dependem do transporte de cargas. Por isso, o método de análise a ser utilizado deve considerar as características da oferta e demanda setorial de cada região, possibilitando a estimação dos fluxos econômicos e sua posterior incorporação à rede de transportes. Essas habilidades são encontradas nos modelos de insumo-produto inter-regional e podem ser ampliadas com o uso de outras ferramentas que consideram a distribuição espacial.

Assim, o objetivo deste estudo é avaliar os impactos ocasionados pelo crescimento de toda a economia nacional na malha rodoviária do Estado de São Paulo, demonstrando a aplicabilidade de uma seqüência de procedimentos que visam a estimar os fluxos econômicos inter-regionais e associá-los às redes de transportes.

Este trabalho propõe um novo enfoque metodológico fundamentado no uso combinado dos modelos de insumo-produto e técnicas de geoprocessamento, fazendo-se uso dos sistemas de informação geográfica e de análises espaciais, visto que, atualmente, não se justifica deixar a questão espacial de lado nos estudos econômicos.

A teoria que envolve os conceitos da geografia econômica e quantitativa mostra-se relevante nos estudos recentes. Junto à evolução do geoprocessamento, as linhas de pensamento como a de Von Thünen e Alfred Weber ganharam ainda mais importância ao responder às questões relativas ao aluguel (uso da terra) e à localização ótima das atividades produtivas,

respectivamente.

A Teoria da Área Central de Weber evidencia a relação hierárquica entre cidades e se baseia na economia de escala e na otimização dos custos de transporte (Fujita et alii 2002), sendo que a localização ótima da produção em relação à demanda é um fator que justifica ainda mais o uso de modelos relacionados às redes de transporte nas análises de insumo-produto.

Aliado a essas teorias, recentes avanços computacionais ligados ao gerenciamento das redes de transporte foram incorporados às ciências sociais, melhorando o desenvolvimento dos modelos da economia regional.

## 2. Metodologia

Mesmo que o enfoque desse estudo seja o Estado de São Paulo, as outras Unidades da Federação também devem ser consideradas, dadas as relações de dependência da economia paulista com todo o restante da economia nacional.

Por isso, os fluxos inter-regionais estimados nesse estudo consideram os 645 municípios de São Paulo, mais as capitais dos outros Estados brasileiros (25) e o Distrito Federal. A focalização da atividade econômica dos outros Estados em suas capitais advém do fato que estas cidades e suas vizinhanças concentram grande parte de suas respectivas economias estaduais.

Assim, o processo de estimação dos fluxos econômicos atribuídos à malha rodoviária parte do uso de uma matriz de insumo-produto inter-estadual de 27 regiões (26 Estados e o Distrito Federal) e chega a um sistema composto pelos fluxos entre as 671 regiões (26 Unidades da Federação somado aos 645 municípios de São Paulo), para o ano de 2002, utilizando-se para isso os métodos descritos nos itens 2.1, 2.2, 2.3 e 2.4.

Em especial, o item 2.4 apresenta o modelo de insumo-produto gravitacional que é o cerne desse estudo, pois ele torna possível a distribuição da demanda e oferta, considerando as variáveis espaciais.

Em posse dos fluxos econômicos inter-regionais parte-se então para a etapa de atribuição destes à rede de transportes rodoviários, permitindo assim estimar o volume que passa em cada trecho de cada rodovia, através de um modelo de alocação e fatores de calibração, conforme exposto no item 2.5.

Após a obtenção das estimativas de atribuição do fluxo referente à matriz de insumo-produto de 2002, um segundo sistema é construído a partir das estimativas do crescimento da demanda esperadas para o ano de 2012, considerando o horizonte de 10 anos (item 2.6).

Por fim, o último item desta seção faz algumas considerações para que os dados obtidos nesse estudo possam ser comparados com outros existentes.

## 2.1. Determinação dos vetores de Oferta e Demanda por região e por setor

Os fluxos econômicos entre as Unidades da Federação foram estimados através dos métodos descritos em Guilhoto e Sesso Filho (2005a)<sup>1</sup> e Guilhoto e Sesso Filho (2005b), sendo que essas informações foram ajustadas com base nos volumes de operações interestaduais apresentadas em Vasconcelos e Oliveira (2006).

Entretanto, para fins deste estudo, essas estimativas devem ser detalhadas para os municípios, ou seja, com o uso da matriz, sabe-se quanto o Estado de São Paulo demanda e oferta para os outros Estados, mas não se sabe, por exemplo, quanto o município de Guarulhos, em São Paulo, demanda e oferta aos demais Estados e municípios do próprio Estado. Essa informação é imprescindível para determinar o fluxo que passa sobre as rodovias que ligam as cidades entre si, no interior do Estado.

Por isso, mesmo com a matriz inter-estadual já estimada, é preciso utilizar um modelo que possa especificar ainda mais essas informações, calculando os fluxos entre os municípios.

O modelo de Leontief e Strout (1963) expresso na Equação 1 define que toda a produção do setor  $i$  dirigida para a região  $s$  é igual ao consumo de  $i$  para a produção dos demais setores em  $s$ , somado à demanda final relacionada com  $i$ , também na região  $s$ . A idéia básica é formar um *pool*, tanto de toda a demanda de uma região  $s$  por  $i$ , como da parcela da oferta de  $i$  de todo o sistema que é destinada para a região  $s$ , desta forma o sistema pode estimar os fluxos que vão de uma região para outra, a fim de se obter o equilíbrio.

$$\sum_t \mathbf{z}_i^{ts} = \sum_j \mathbf{a}_{ij}^s \cdot \sum_t \mathbf{z}_j^{st} + y_i^s \quad (1)$$

Sendo:

$s, t \in \mathbf{r}$  regiões, relativo à origem e destino;

$i, j \in \mathbf{n}$  produtos relativos aos 42 setores de produção;

$z^{st}$  = fluxo comercial do produto  $i$  de  $s$  para  $t$  ( $\forall s, t$ ); ( $\forall i$ );

$y_i^s$  = demanda da região  $s$  pela produção setorial de  $i$ ;

$a_{ij}^s$  = coeficientes técnicos da matriz de insumo-produto de cada região  $s$ .

Os coeficientes da matriz de insumo-produto ( $a_{ij}$ ) são considerados para auxiliar a estimativa do consumo de um determinado produto necessário para

<sup>1</sup> A metodologia empregada para estimar a matriz interestadual considera, inicialmente, o trabalho de Guilhoto e Sesso Filho (2005a) para se obter a matriz nacional relativa ao ano de 2002 e, posteriormente, os relacionamentos inter-regionais existentes entre as Unidades da Federação são detalhados por meio do uso de diversas bases de dados e da técnica descrita em Guilhoto e Sesso Filho (2005b). Essa matriz é composta por 42 setores produtivos, sendo que a descrição dos setores é a mesma definida pelo Sistema de Contas Nacionais. Até abril de 2007, o maior detalhamento setorial apresentado pelo Sistema de Contas Nacionais do IBGE era composto por 42 setores, conforme Feijó et alii (2004). Somente a partir dessa data, outros níveis de agrupamentos setoriais foram publicados, sendo que o IBGE também alterou suas estatísticas anteriores a respeito das contas nacionais. Entretanto, para fins deste trabalho foram utilizados os dados e classificações anteriores a essa mudança.

a produção dos demais produtos em cada região. Esse elemento deriva da razão do fluxo inter-setorial pela produção total de  $j$ , em cada região ( $a_{ij}^s = z_{ij}^s/x_j^s$ ), ou seja, é a proporção de  $i$  usada para se fazer uma unidade de  $j$  em  $s$ .

O resultado dessa otimização não estimará diretamente os fluxos inter-setoriais e inter-regionais ao mesmo tempo, apenas serão obtidos os fluxos inter-regionais para cada tipo de produção setorial, pois a idéia do pool determina a distribuição da produção a ser consumida nas regiões, mas sem saber para qual setor ou qual tipo de demanda final ela se destina.

Na prática, o uso do modelo de Leontief-Strout significa calcular a quantidade do produto  $i$  que é demandada em cada região e o quanto é ofertado do mesmo  $i$  em cada região, a partir dos elementos da matriz de insumo-produto (coeficientes técnicos da matriz de usos e recursos, demanda final e produção total de cada região).

A notação da matriz de insumo-produto inter-regional ( $\mathbf{n}$  regiões) pode ser representada conforme a Figura 1:

$$\begin{array}{cccccccc}
 \mathbf{Z}^{\mathbf{ll}} & \dots & \mathbf{Z}^{\mathbf{lt}} & \dots & \mathbf{Z}^{\mathbf{lr}} & \mathbf{Y}^{\mathbf{ll}} & \dots & \mathbf{Y}^{\mathbf{lt}} & \dots & \mathbf{Y}^{\mathbf{lr}} & \mathbf{X}^{\mathbf{l}} \\
 (\mathbf{n} \times \mathbf{n}) & & (\mathbf{n} \times \mathbf{n}) & & (\mathbf{n} \times \mathbf{n}) & (\mathbf{n} \times \mathbf{s}) & & (\mathbf{n} \times \mathbf{s}) & & (\mathbf{n} \times \mathbf{s}) & (\mathbf{n} \times \mathbf{l}) \\
 \vdots & \ddots & & & \vdots & \vdots & \ddots & & \vdots & & \vdots \\
 \mathbf{Z}^{\mathbf{sl}} & & \mathbf{Z}^{\mathbf{st}} & & \mathbf{Z}^{\mathbf{sr}} & \mathbf{Y}^{\mathbf{sl}} & & \mathbf{Y}^{\mathbf{st}} & & \mathbf{Y}^{\mathbf{sr}} & \mathbf{X}^{\mathbf{s}} \\
 (\mathbf{n} \times \mathbf{n}) & & (\mathbf{n} \times \mathbf{n}) & & (\mathbf{n} \times \mathbf{n}) & (\mathbf{n} \times \mathbf{s}) & & (\mathbf{n} \times \mathbf{s}) & & (\mathbf{n} \times \mathbf{s}) & (\mathbf{n} \times \mathbf{l}) \\
 \vdots & & & \ddots & \vdots & \vdots & & \ddots & \vdots & & \vdots \\
 \mathbf{Z}^{\mathbf{rl}} & \dots & \mathbf{Z}^{\mathbf{rt}} & \dots & \mathbf{Z}^{\mathbf{rr}} & \mathbf{Y}^{\mathbf{rl}} & \dots & \mathbf{Y}^{\mathbf{rt}} & \dots & \mathbf{Y}^{\mathbf{rr}} & \mathbf{X}^{\mathbf{r}} \\
 (\mathbf{n} \times \mathbf{n}) & & (\mathbf{n} \times \mathbf{n}) & & (\mathbf{n} \times \mathbf{n}) & (\mathbf{n} \times \mathbf{s}) & & (\mathbf{n} \times \mathbf{s}) & & (\mathbf{n} \times \mathbf{s}) & (\mathbf{n} \times \mathbf{l}) \\
 \mathbf{I}^{\mathbf{l}} & \dots & \mathbf{I}^{\mathbf{t}} & \dots & \mathbf{I}^{\mathbf{r}} & & & & & & \\
 (\mathbf{l} \times \mathbf{n}) & & (\mathbf{l} \times \mathbf{n}) & & (\mathbf{l} \times \mathbf{n}) & & & & & & \\
 \mathbf{T}^{\mathbf{l}} & \dots & \mathbf{T}^{\mathbf{t}} & \dots & \mathbf{T}^{\mathbf{r}} & & & & & & \\
 (\mathbf{l} \times \mathbf{n}) & & (\mathbf{l} \times \mathbf{n}) & & (\mathbf{l} \times \mathbf{n}) & & & & & & \\
 \mathbf{V}^{\mathbf{l}} & \dots & \mathbf{V}^{\mathbf{t}} & \dots & \mathbf{V}^{\mathbf{r}} & & & & & & \\
 (\mathbf{l} \times \mathbf{n}) & & (\mathbf{l} \times \mathbf{n}) & & (\mathbf{l} \times \mathbf{n}) & & & & & & \\
 \\
 \mathbf{X}^{\mathbf{l}} & \dots & \mathbf{X}^{\mathbf{t}} & \dots & \mathbf{X}^{\mathbf{r}} & & & & & & \\
 (\mathbf{l} \times \mathbf{n}) & & (\mathbf{l} \times \mathbf{n}) & & (\mathbf{l} \times \mathbf{n}) & & & & & & 
 \end{array}$$

Fig. 1. Notação matricial da matriz de insumo-produto inter-regional

$\mathbf{Z}_{(\mathbf{n} \times \mathbf{n})}^{\mathbf{rr}}$  matriz do consumo intermediário inter-setorial e inter-regional formada por elementos:

$z^{st}$  – venda do setor  $i$  da região  $s$  para o setor  $j$  da região  $t$  ou consumo do setor  $j$  da região  $t$  proveniente do setor  $i$  da região  $s$ ; ( $s, t \in \mathbf{r}$ ), ( $i, j \in \mathbf{n}$ ).

$\mathbf{I}_{(\mathbf{l} \times \mathbf{n})}^{\mathbf{r}}$  vetor do volume importado por todos os setores da região  $\mathbf{r}$  formado por elementos:

$i_n^t$  – volume importado pelo setor  $n$  da região  $t$ .

$\mathbf{T}_{(1 \times n)}^r$  vetor da arrecadação dos impostos indiretos líquidos de todos os setores da região  $\mathbf{r}$  formado por elementos:

$t_n^t$  – arrecadação dos impostos indiretos líquidos do setor  $n$  da região  $t$ .

$\mathbf{V}_{(1 \times n)}^r$  vetor do valor adicionado de todos os setores da região  $\mathbf{r}$  formado por elementos:

$v_n^t$  – valor adicionado do setor  $n$  da região  $t$ .

$\mathbf{Y}_{(n \times y)}^{rr}$  matriz de demanda final da região  $\mathbf{r}$  pela produção de  $s$  formada por cinco vetores ( $y = 5$ ): consumo das famílias, consumo do governo, exportações, formação bruta de capital fixo e variação dos estoques. Seus elementos são dados por:

$y_n^{st}$  – consumo do setor  $n$  da região  $s$  pelos vetores da demanda final da região  $t$ .

$\mathbf{X}_{(1 \times n)}^r$  vetor da produção total de todos os setores da região  $\mathbf{r}$  formados pelos elementos:

$x_n^t$  – produção total setor  $n$  da região  $t$  (total da soma nas colunas).

$\mathbf{X}_{(n \times 1)}^r$  vetor da produção total de todos os setores da região  $\mathbf{r}$  formados pelos elementos:

$x_n^s$  – produção total setor  $n$  da região  $s$  (total da soma nas linhas).

Utilizando a notação da matriz de insumo-produto inter-regional (Figura 1) e a formulação do modelo de Leontief-Strout (Equação 1), a expressão que determina o vetor de demanda (lado direito da equação) pode ser representada da seguinte forma:

$$d_i^t = \sum_{j=1}^n \sum_{s=1}^r z_{ij}^{st} + \sum_{y=1}^5 \sum_{s=1}^r y_{iy}^{st} \quad (2)$$

Sendo:

$i, j \in \mathbf{n}$  setores;

$s, t \in \mathbf{r}$  regiões;

$y = 1 \dots 5$  vetores da demanda final;

$d_i^t$  a demanda total por  $i$  na região  $t$ .

De maneira mais simples, a oferta regional corresponde ao próprio valor de  $\mathbf{X}^r$ :

$$o_i^s = x_i^t = x_i^s \quad (3)$$

Sendo:  $o_i^s$  a oferta total de  $i$  da região  $s$ .

A partir das expressões 2 e 3 e da matriz de insumo-produto inter-estadual mencionada, podem ser obtidos os elementos de oferta  $o_i^s$  e demanda  $d_i^t$  setorial do Estado de São Paulo, considerando  $t, s =$  São Paulo. Haja vista que, dentro do conjunto  $\mathbf{r} = 27$ , existe uma região que representa o respectivo Estado.

Com relação aos outros Estados, é necessário obter apenas a oferta e demanda relacionada com São Paulo, por exemplo: o quanto Minas Gerais compra e vende para São Paulo. Isso pode ser representado matematicamente nas Equações 4 e 5, para todos os outros Estados além de São Paulo.



$$d_i^t = \sum_{j=1}^n z_{ij}^{st} + \sum_{y=1}^5 y_{iy}^{st} \quad (4)$$

Sendo:

$i, j \in n$  setores;

$s =$  São Paulo;

$t : \forall t \in \mathbf{r}, t \neq$  São Paulo;

$y = 1 \dots 5$  vetores da demanda final;

$d_i^t$  a demanda total por  $i$  na região  $t$ .

$$o_i^s = \sum_{j=1}^n z_{ij}^{st} + \sum_{y=1}^5 y_{iy}^{st} \quad (5)$$

Sendo:

$i, j \in n$  setores;

$t =$  São Paulo;

$s : \forall s \in \mathbf{r}, s \neq$  São Paulo;

$y = 1 \dots 5$  vetores da demanda final;

$o_i^s$  a oferta  $i$  da região  $s$  da região para São Paulo.

Resumindo, as Equações 2 e 3 determinam a oferta e demanda setorial do Estado de São Paulo (relacionadas com os outros Estados e com ele mesmo) e as Equações 4 e 5 determinam a oferta e demanda setorial de todos os outros Estados com São Paulo.

Os resultados dados por  $o_i^s$  e demanda  $d_i^t$  das Equações 2, 3, 4 e 5 podem ser reorganizados em vetores denominados  $\mathbf{O}_i$  e  $\mathbf{D}_i$  que representam as ofertas de todas as regiões do setor  $i$  e as demandas de todas as regiões pela produção de  $i$ , dados essenciais para que os fluxos econômicos entre as regiões possam ser calculados, conforme é demonstrado no item 2.4.

## 2.2. Regionalização dos dados estaduais para o detalhamento municipal

Para realizar a transformação dos dados da demanda setorial estadual em municipal, considerando apenas o Estado de São Paulo, utilizou-se, essencialmente, a participação do Consumo Intermediário ( $CI$ ) de cada setor em cada município sobre o  $CI$  estadual do setor correspondente, a fim de distribuir proporcionalmente os coeficientes técnicos associados com a matriz de consumo inter-setorial de São Paulo estabelecida por:

$$\mathbf{SZ}^t = \sum_{s=1}^{\mathbf{r}} \mathbf{Z}_{(\mathbf{r} \times \mathbf{n} \times \mathbf{n})}^{st} \quad (6)$$

Sendo:

$t =$  São Paulo;

$\mathbf{SZ}^{t=\text{São Paulo}}$  matriz de consumo intersetorial de São Paulo, contendo os elementos:

$sz^{t=\text{São Paulo}}$  consumo do setor  $i$  para a produção de  $j$ .

Por meio da Pesquisa da Atividade Econômica Paulista – PAEP, realizada pela Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados, SEADE (2002), é possível estimar o *CI* de cada um dos 42 setores em escala municipal através do uso dos microdados que formam a pesquisa.

A PAEP analisa os principais segmentos que compõem a economia do Estado de São Paulo e é apontada como uma poderosa ferramenta capaz de caracterizar a atividade econômica em escala regional.

A base de dados da PAEP mais atual refere-se ao ano de 2001-02, sendo constituída por informações levantadas por meio de questionários aplicados aos diversos setores econômicos. Abrange o comércio, a indústria geral (indústria extrativa e de transformação), a indústria da construção, as instituições financeiras e os serviços. Para fins deste estudo, os microdados da PAEP foram consultados e tratados, tendo em vista o respeito às normas do sigilo estatístico e o plano amostral da pesquisa.<sup>2</sup>

A principal contribuição da PAEP advém dos esforços realizados para se mensurar o Valor Adicionado – *VA* das empresas, sendo obtido mediante a diferença entre o Valor Bruto da Produção – *VBP* e o Consumo Intermediário – *CI*. Esses dois últimos valores são essenciais para a determinação dos fluxos inter-regionais, pois o *VBP* pode ser tomado como uma medida de produção de cada setor em cada região e o *CI* como uma medida de demanda.

O desenvolvimento a seguir demonstra a obtenção da matriz agregada de usos e recursos para cada município de São Paulo, considerando as relações da demanda setorial:

- (i) inicialmente, denota-se o vetor  $\mathbf{CI}_{(1 \times n)}^{t=\text{São Paulo}}$ , formado pelos elementos  $ci_j^t$  que correspondem ao consumo intermediário de cada setor  $j$  do Estado de São Paulo, sendo sua expressão dada pela soma nas colunas do consumo inter-setorial de São Paulo pelos seus respectivos valores de importações e impostos indiretos líquidos, conforme a Equação 7;

$$ci_j^t = \sum_{i=1}^n sz_{ij}^t + i_j^t + t_j^t \quad (7)$$

Sendo:

$\mathbf{CI}^t$  vetor correspondente ao consumo intermediário dos  $j$  setores ( $j \in \mathbf{n}$ ) formado pelos elementos  $ci_j^t$ ;

$t = \text{São Paulo}$ .

<sup>2</sup> Algumas falhas são observadas quando se utiliza a PAEP para análises no nível municipal, pois a pesquisa não é censitária, sendo dotada de um desenho amostral focado nas regiões administrativas do Estado e não em seus municípios. Para reduzir esse problema, outros bancos de dados como a Relação Anual de Informações Sociais – RAIS e pesquisas do IBGE, como a Pesquisa Agrícola Municipal e Pesquisa Pecuária Municipal, foram empregados para auxiliar e melhorar as estimativas da PAEP. A descrição das bases de dados utilizadas é apresentada no Apêndice B de Ichihara (2007).

- (ii) a obtenção do vetor das participações do Consumo Intermediário de cada município no total estadual, estabelecido por  $\mathbf{pCI}_{(1 \times n)}^u$ , é dada pela Equação 8;

$$\mathbf{pCI}_{(1 \times n)}^u = \mathbf{CI}_{(1 \times n)}^u \cdot \left( \mathbf{CI}_{(n \times n)}^{t=\text{São Paulo}} \right)^{-1} \quad (8)$$

Sendo:

$u \in \mathbf{m}$  municípios de São Paulo ( $\mathbf{m} = 645$ );

$\mathbf{CI}^u$  o vetor correspondente aos valores dos consumos intermediários de cada setor em cada um dos municípios do estado de São Paulo obtidos pela PAEP.

- (iii) por fim, a matriz agregada de usos e recursos de cada município corresponde a  $\mathbf{SZ}_{(n \times n)}^u$ , Equação 9.

$$\mathbf{SZ}_{(n \times n)}^u = \mathbf{SZ}_{(n \times n)}^{t=\text{São Paulo}} \cdot \left( \hat{\mathbf{pCI}}_{(n \times n)}^u \right)^{-1} \quad (9)$$

Essa seqüência de cálculos permite estimar a demanda setorial relacionada com o consumo intermediário de cada município, mas sob a forte hipótese de que os coeficientes técnicos de produção de cada região sejam proporcionais à média estadual. Para resolver esta questão, seria necessário utilizar algum banco de dados que possibilitasse obter esses coeficientes e, dependendo do grau de detalhamento (regional e setorial), estas informações teriam que ser praticamente censitárias, só assim seria possível avaliar as diferenças tecnológicas empregadas pelas diferentes atividades econômicas em cada região.

Porém pesquisas desse tipo esbarram nas questões do custo que as envolvem e do sigilo estatístico, visto que a estrutura de custos de produção muitas vezes se configura como um dado de importância estratégica para muitas empresas. Por isso as técnicas empregadas a seguir procuram resolver este problema de maneira a detalhar regionalmente os padrões de oferta e demanda, associando-os aos coeficientes estaduais.

No caso do detalhamento dos dados da demanda final agregada estadual (matriz denominada:  $\mathbf{SY}_{(n \times 5)}^{t=\text{São Paulo}}$ ) para a escala municipal ( $\mathbf{SY}_{(n \times 5)}^{u=\text{São Paulo}}$ ,  $u \in \mathbf{m} = 645$ ), utilizaram-se diretamente os dados de outras bases estatísticas. Os valores dos cinco vetores que formam a demanda final estadual foram distribuídos aos municípios de maneira proporcional, respeitando variáveis que correspondem exatamente ao tipo da demanda ou alguma *proxy*, conforme a Tabela 1.

Tabela 1

Variáveis utilizadas para detalhar a Demanda Final de São Paulo em escala municipal

Tipo de demanda final	Variável existente por setor e por município	Observação do uso da variável municipal para detalhar o dado estadual
Exportações	Exportações por município BRASIL (2007b) e BRASIL (2007c)	Variável de correspondência direta com as exportações
Consumo do Governo	Gastos da administração pública (SEADE 2006)	Variável de correspondência direta com o consumo do governo
Consumo das Famílias	População municipal estimada em 2002 (IBGE 2007), junto à estrutura de consumo das famílias setorial da matriz de insumo-produto	Variável utilizada como proxy da importância do consumo das famílias de cada município, junto aos dados da matriz
Investimentos	Excedente Operacional Bruto (EOB) deduzido do Valor Adicionado, presente na PAEP – SEADE (2002)	A magnitude EOB setorial municipal foi utilizada como <i>proxy</i> , pois os setores com maior EOB têm mais possibilidades de investir
Variação dos estoques	Valor Bruto da Produção (VBP), variável calculada pela PAEP – SEADE (2002)	O VBP foi utilizado como <i>proxy</i> da variação dos estoques, por mensurar a quantidade total de recursos que passam pelo setor.

Para o detalhamento da produção estadual (vetor:  $\mathbf{X}_{(1 \times n)}^{t=S\tilde{a}o\ Paulo}$  ou  $\mathbf{X}_{(n \times 1)}^{s=S\tilde{a}o\ Paulo}$ ) para a escala municipal ( $\mathbf{X}_{(1 \times n)}^u, \mathbf{X}_{(1 \times n)}^v, u, v \in \mathbf{m} = 645$ ), utilizou-se, também, a proporcionalidade do Valor Bruto da Produção (VBP) calculado com base nos dados da PAEP – SEADE (2002).

### 2.3. Cálculo das demandas e ofertas de cada município

As considerações sobre o detalhamento estadual para a instância municipal permitem, agora, obter o mesmo resultado da Equação 2, relativa à demanda total (consumo setorial e demanda final), para todos os municípios de São Paulo, substituindo:

$$\begin{aligned}
 &t \text{ por } u \ (u \in \mathbf{m} = 645); \\
 &\sum_{s=1}^r z_{ij}^{st} \text{ por } sz_{ij}^u \text{ (elementos que formam } \mathbf{SZ}^u); \\
 &\sum_{s=1}^r y_{iy}^{st} \text{ por } sy_{iy}^u \text{ (elementos que formam } \mathbf{SY}^u).
 \end{aligned}$$

A Equação 3, também, deve ser modificada, assumindo os valores de  $x_j^v$  ( $v \in \mathbf{m} = 645$ ) ao invés de  $x_j^s$ , caracterizando a oferta setorial de cada município  $v$  de São Paulo.

Unificando os valores das outras Unidades da Federação através dos resultados das Equações 4 e 5, os vetores  $\mathbf{O}_i$  e  $\mathbf{D}_i$  passam a ter as 671 regiões.

Embora os vetores determinem o quanto de cada setor  $i$  é comprado e vendido por cada região, eles não definem os valores dos fluxos inter-regionais, ou seja, quanto uma região  $u$  compra e vende para as outras  $v$  regiões.

#### 2.4. Determinação dos fluxos

Para estimar os fluxos inter-regionais, optou-se pelo uso do método de otimização através do modelo de insumo-produto gravitacional, descrito por Wilson (1970). Esse modelo baseia-se na incorporação da maximização da entropia na questão dos transportes, utilizando-a para redefinir os modelos de distribuição e escolha modal que fazem parte do modelo de quatro etapas da engenharia de transportes (Ortúzar e Willumsen 2004).

Wilson (1969) propôs um modelo que maximiza a incerteza da distribuição de probabilidade do número de viagens inter-regionais, sujeito às restrições de oferta e demanda de viagens em cada região. Posteriormente, o mesmo autor faz adaptações a essa técnica, substituindo o número de viagens pelos fluxos econômicos, ao mesmo tempo em que usa o modelo de Leontief-Strout dentro do sistema de otimização.

A modelagem de otimização entrópica, condicionada aos coeficientes técnicos da matriz de insumo-produto, define 4 casos que alteram as restrições do modelo e a maneira como será resolvido:

- (i) modelo sem restrição da oferta e demanda;
- (ii) modelo com restrição da oferta e demanda irrestrita;
- (iii) modelo sem restrição da oferta e demanda restrita;
- (iv) modelo com restrição da oferta e demanda.

Quando a oferta, ou a demanda, ou ambos são restritos significa que há mais informação que possa auxiliar o processo de obtenção da solução. Assim, a maior dificuldade está associada à resolução do primeiro caso que não pode ser explicitamente resolvido com uso do Lagrangeano, exigindo processos iterativos para sua otimização.

Neste trabalho, a existência de informações sobre a produção setorial nos municípios, possibilitou o cálculo dos vetores de oferta e demanda, utilizando-se as mesmas considerações do modelo de Leontief-Strout e a hipótese de proximidade dos coeficientes técnicos de produção dos municípios com os do Estado.

Na presença dos valores agregados da oferta e demanda setorial municipal, pode-se recorrer ao uso do quarto modelo, com a restrição da oferta e demanda, visto que eles já foram estimados. Nesse caso, o modelo de insumo-produto

gravitacional com oferta e demanda restritos é dado pela Equação 10, sujeito pelas Equações 11, 12 e 13.

$$\begin{aligned} \max : & - \sum_s \sum_t z_i^{st} \ln z_i^{st} \\ \text{sujeito : } & z_i^{st} \geq 0 \end{aligned} \tag{10}$$

$$\sum_t z_i^t = d_i^t \tag{11}$$

$$\sum_s z_i^{st} = o_i^s \tag{12}$$

$$\sum_s \sum_t z_i^{st} \cdot c_i^{st} = C_i \tag{13}$$

Sendo:

$s, t \in r$  regiões, respectivo a origem e destino ( $r = 671$  regiões);

$i, j \in n$  setores de produção ( $n = 42$  setores);

$z_i^{st}$  fluxo comercial agregado do produto  $i$  de  $s$  para  $t$  ( $\forall s, t$ ); ( $\forall i$ );

$d_i^t$  demanda da região  $t$  pela produção setorial de  $i$ ;

$o_i^s$  oferta da região  $s$  da produção setorial de  $i$ ;

$a_{ij}^s$  coeficientes técnicos da matriz de insumo-produto;

$C_i$  a função de custo de transporte;

$c_i^{st}$  custo do transporte de  $i$  entre as regiões  $s$  e  $t$ .

Esse sistema pode, então, ser resolvido através do uso do Lagrangeano.

$$\begin{aligned} L = & - \sum_s \sum_t z_i^{st} \log z_i^{st} + \sum_s \lambda^s \left[ o_i^s - \sum_s z_i^{st} \right] + \sum_t \varphi^t \left[ d_i^t - \sum_t z_i^t \right] \\ & + \gamma^s \left[ C_i - \sum_s \sum_t z_i^s \cdot c_i^{st} \right] \end{aligned}$$

Tomando-se as derivadas parciais de primeira ordem com respeito a  $z_i^{st}$  e igualando a zero:

$$\begin{aligned} \frac{\partial L}{\partial z_i^{st}} &= -\log z_i^{st} - \lambda^s - \varphi^t - \gamma c_i^{st} = 0 \\ \log z_i^{st} &= -\lambda^s - \varphi^t - \gamma c_i^{st} \\ z_i^{st} &= \exp(-\lambda^s - \varphi^t - \gamma c_i^{st}) \\ z_i^{st} &= \exp(-\lambda^s) \cdot \exp(-\varphi^t) \cdot \exp(-\gamma c_i^{st}) \end{aligned} \tag{14}$$

Usando as Equações 11 e 12 na Equação 14, os termos referentes à  $\exp(-\lambda^s)$  e  $\exp(-\varphi^s)$  tornam-se:

$$\exp(-\lambda^s) = \frac{o_i^s}{\sum_t (\exp(-\varphi^t) \cdot \exp(-\gamma c_i^{st}))}$$

e

$$\exp(-\varphi^t) = \frac{d_i^t}{\sum_s (\exp(-\lambda^s) \cdot \exp(-\gamma c_i^{st}))}$$

Substituindo-os na própria Equação 14:

$$z_i^{st} = \frac{1}{\sum_t (\exp(-\varphi^t) \cdot \exp(-\gamma c^{st}))} \cdot o_i^s \cdot \frac{1}{\sum_s (\exp(-\lambda^s) \cdot \exp(-\gamma c^{st}))} \cdot d_i^t \cdot \exp(-\gamma c_i^{st})$$

$$z_i^{st} = \underbrace{\frac{1}{\sum_t (\exp(-\varphi^t) \cdot \exp(-\gamma c^{st}))}}_{a^s} \cdot \underbrace{\frac{1}{\sum_s (\exp(-\lambda^s) \cdot \exp(-\gamma c^{st}))}}_{b^t} \cdot \frac{o_i^s \cdot d_i^t}{\exp(\gamma c_i^{st})}$$

$$z_i^{st} = a^s \cdot b^t \cdot o_i^s \cdot d_i^t \cdot \exp(\gamma c_i^{st})^{-1} \tag{15}$$

No modelo de insumo-produto gravitacional restrito, expresso pela Equação 15, três variáveis exógenas devem ser utilizadas: a oferta e demanda setorial de cada região e o custo ou outra variável que mensure a dificuldade de transporte da produção de uma região para outra (impedância). A oferta ( $o_i^s$ ) e demanda ( $d_i^t$ ) correspondem diretamente aos dados calculados anteriormente, vetores  $\mathbf{O}_i$  e  $\mathbf{D}_i$ , respectivamente. Ao mesmo tempo, diversas variáveis espaciais podem ser usadas como fator de impedância (atrito).

Através dos sistemas de informações geográficas é possível estimar custos de transporte ou outras variáveis que possam servir como fatores de impedância. No entanto, o cálculo dos custos de transporte para avaliar o relacionamento inter-setorial entre regiões não é trivial, pois dois aspectos essenciais devem ser considerados: a heterogeneidade e a definição da função custo. O problema da heterogeneidade das atividades nos setores produtivos ocorre se duas ou mais atividades produtivas utilizam meios diferentes de transportes e estão agrupadas no mesmo setor da matriz de insumo-produto. Quanto à função e suas variáveis, Isard (1998) menciona que o custo pode ser considerado como distância, tempo ou valor monetário. Nos modelos de distribuição que usam a abordagem gravitacional, geralmente, procura-se determinar uma função de custo generalizada, na qual funções lineares são recomendadas e podem incorporar uma variável denominada penalidade modal. Esse parâmetro seria uma forma de se considerarem todas as variáveis de difícil dimensionamento, relativas aos tipos de transporte que as descrevem.

Neste trabalho, o valor atribuído a  $c_i^{st}$  corresponde ao tempo gasto para percorrer a menor rota de uma cidade a outra.<sup>3</sup> A função custo, expressa pelo tempo, considera a distância rodoviária, velocidade média, tipo de pavimento e a situação do trecho obtidos por meio do software *TransCad®-Caliper*, sendo que a base de dados georreferenciada, que forma da rede rodoviária nacional, corresponde à da mesma empresa.

<sup>3</sup> Dentre os critérios: distância euclidiana, menor distância rodoviária e menor tempo de percurso rodoviário, o tempo é o fator que explica melhor as decisões para relacionamento inter-regional, segundo a análise desenvolvida no Apêndice G de Ichihara (2007).

As diferenças de altitude entre origem e destino também são utilizadas, e para calculá-las, utilizam-se técnicas de interpolação dos pontos de medidas de altitude georreferenciadas, disponíveis na Base Cartográfica Integrada do Brasil ao Milionésimo Digital (IBGE 1997).

Com o uso de todas essas informações, as medidas de tempo gasto para percorrer a menor rota de uma cidade ( $s$ ) a outra ( $t$ ) são obtidas e atribuídas como valor da variável  $c_i^{st}$ .

Ainda, para resolver a Equação 15, foram utilizados os processos iterativos de ajuste definidos em Ortúzar e Willumsen (2004). Através deles, os fatores de balanceamento do modelo gravitacional  $a^s$  e  $b^t$  podem ser estimados, viabilizando a obtenção de  $z_i^{st}$ . Os procedimentos foram implementados e executados no *software* matemático *Matlab*.

## 2.5. Atribuição dos fluxos à rede rodoviária

Como a malha rodoviária é alvo deste estudo, apenas esse tipo de transporte será utilizado no modelo de atribuição, sendo que os valores dos fluxos referentes aos usos de dutovias, ferrovias e hidrovias são específicos de alguns setores e foram tratados à parte, sendo extraídos do sistema. A carga que utiliza esses outros modos de transporte é subtraída do modelo de atribuição rodoviária na etapa do detalhamento municipal.

Os fluxos obtidos na fase anterior foram incorporados a um Sistema de Informações Geográficas aplicado aos transportes que possui, dentre diversas ferramentas, procedimentos de atribuição dos fluxos às redes.

Dentre os algoritmos implementados no *software Transcad* para cumprir essa função, optou-se pela utilização do modelo de equilíbrio do usuário (UE – *user equilibrium model*), que tem característica determinística e possibilita restringir a capacidade de uso das vias de transporte. O UE é a formulação recomendada pelo *Bureau of Public Roads* – BPR, sendo definida conforme a Equação 16.

$$t = tc \left[ 1 + \alpha \left( \frac{f}{fc} \right)^\beta \right] \quad (16)$$

Sendo:

$t$  tempo de viagem para percorrimto de uma conexão livre;

$tc$  tempo de viagem para percorrimto de uma conexão congestionada;

$f$  fluxo que passa sobre a conexão;

$fc$  capacidade da conexão para suportar o fluxo;

$\alpha$  parâmetro de calibração;

$\beta$  parâmetro de calibração.

Para estimar o tempo de viagem de uma conexão<sup>4</sup> livre, foi usada a razão entre o tamanho e a velocidade média de cada conexão, na qual a

<sup>4</sup> São ligações entre dois nós (pontos da rede) que podem representar rodovias, trechos de rodovias e/ou dispositivos.



velocidade média foi determinada conforme o tipo de pavimento e outras variáveis implícitas a cada conexão.

A base de dados georreferenciada, que forma a rede rodoviária nacional utilizada neste estudo, corresponde à da empresa comercial representante do *Transcad-Caliper* no Brasil. No entanto, para a base de dados associada à rede foi complementada com dados do IBGE e de outros órgãos que mantêm estatísticas sobre as rodovias.

O fluxo de passagem sobre cada conexão foi obtido, considerando a média do número veículos, por dia, por trecho (VDM), obtida por intermédio das seguintes fontes: Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo (ARTESP 2007); Desenvolvimento Rodoviário S. A. (DERSA 2007); Departamento de Estradas e Rodagens de São Paulo (São Paulo (Estado) 2007); e Departamento Nacional de Trânsito – DNIT (BRASIL 2007a).

Testes preliminares foram elaborados para estimar os melhores parâmetros, a fim de tornar o modelo de atribuição mais eficiente, resultando nos seguintes valores para  $\alpha(0, 15)$  e  $\beta(2, 00)$ .

Por fim, os resultados após a atribuição dos fluxos econômicos, dentro da malha viária do Estado correspondem ao elemento principal, alvo deste estudo.

## 2.6. Análise de impacto dado o crescimento da economia

As análises de impacto, junto aos meios de identificação de setores-chave da economia, compõem um conjunto de técnicas básicas associadas aos modelos de insumo-produto que são úteis em análises estruturais da economia. Nelas são assumidas as condições microeconômicas da função de produção de Leontief, sendo que a adoção da pressuposição de retornos constantes à escala é uma condição necessária para uso da Equação 17. Detalhes sobre esse aspecto são encontrados em Miller e Blair (1985).

$$\Delta \mathbf{X}_{(\mathbf{n} \times \mathbf{1})} = (\mathbf{I} - \mathbf{A})_{(\mathbf{n} \times \mathbf{n})}^{-1} \cdot \Delta \mathbf{Y}_{(\mathbf{n} \times \mathbf{1})} \quad (17)$$

Sendo:

$(\mathbf{I} - \mathbf{A})^{-1}$  matriz inversa de Leontief;

$\Delta \mathbf{Y}$  variação da demanda final;

$\Delta \mathbf{X}$  variação da produção total.

Na Equação 17, as análises de impacto da teoria de insumo-produto simulam uma variação na demanda final total, ou de um de seus componentes, mensurando as alterações que ocorrem na produção dos setores econômicos.

Esse tipo de análise mensura o impacto total que a economia absorve respeitando todos os efeitos diretos e indiretos implícitos nas relações de interdependência setorial. O cálculo ajusta-se perfeitamente aos objetivos deste estudo, tendo em vista a preocupação de se avaliar como o impacto do aumento da demanda final, impulsionando o crescimento econômico, atua sobre o sistema econômico.

### 2.6.1. *O cenário referente ao aumento da economia nacional*

Como observado na Equação 17, a variação da produção decorre das alterações na Demanda Final e esse vetor é formado por cinco elementos: consumo das famílias, consumo do governo, exportações, investimentos e variação dos estoques.

Para que o devido choque seja dado ao sistema, a fim de se avaliar o crescimento da economia, é necessário determinar o quanto esses vetores irão crescer ao longo do período determinado (no caso, 10 anos, considerando a matriz de insumo-produto de 2002).

Este trabalho não teve como objetivo estimar a projeção econômica até 2012, por isso são utilizadas fontes secundárias que permitem calcular o crescimento. A Tabela 2 apresenta a variação percentual real do crescimento do consumo das famílias, consumo do governo, exportações e investimentos entre os anos de 2002 até 2005, avaliados pelo Sistema de Contas Nacionais do IBGE. Após o ano de 2005, utilizam-se as projeções estimadas pela Organização das Nações Unidas (ONU) disponibilizadas pelo IPEA (2007).

A última coluna referente ao crescimento acumulado em 2012 foi utilizada para determinar a variação da Demanda Final no âmbito nacional, relativa aos vetores de consumo das famílias, governo, investimentos e exportações. Apenas o vetor de variação dos estoques não foi considerado, pois, em geral, ele resulta das diferenças necessárias para manter o equilíbrio entre a oferta e demanda no sistema de insumo-produto.

Assim, os quatro vetores determinam o  $\Delta \mathbf{Y}$ , que, por sua vez, alimenta a análise de impacto. Em seguida, efetua-se, novamente, todo o processo para o detalhamento em escala municipal e posterior atribuição dos fluxos sobre as rodovias.

Exatamente nesse ponto, é importante ressaltar que as projeções da demanda final para o âmbito nacional foram utilizadas apenas porque não foram encontrados modelos específicos regionais que pudessem fornecer resultados sobre as estimativas futuras.

A modelagem proposta é capaz de utilizar valores de variações diferentes para cada setor produtivo em cada região. Ou seja, se por hipótese, o aumento da demanda setorial de uma região se apresentar com maior ou menor chance de ocorrência do que outra, dadas suas peculiaridades locais, é possível avaliar as diferenças dos diferentes impactos regionais no crescimento do sistema total através da modelagem proposta.

Caso as relações inter-setoriais sejam estimadas através dos fluxos inter-regionais, a construção de uma matriz de insumo-produto inter-regional para este nível de desagregação será possibilitada como mostra o Capítulo 1 de Ichihara (2007). Assim os vetores que formam  $\Delta \mathbf{Y}$  e o restante dos elementos da Equação 17 admitirão a dimensão  $n \times r$  (setores e regiões, respectivamente).

Tabela 2. Índices de crescimento até 2005 e projeções de crescimento até 2012

Fontes	Variação percentual real anual											Estim* 2012
	IBGE 2002	IBGE 2003	IBGE 2004	IBGE 2005	IEPA (ONU) 2006	IEPA (ONU) 2007	IEPA (ONU) 2008	IEPA (ONU) 2009	IEPA (ONU) 2010	IEPA (ONU) 2011	Estim* 2011	
Consumo privado	1,82%	-0,70%	3,81%	4,10%	4,30%	4,50%	5,00%	4,40%	4,60%	4,67%	4,67%	4,56%
Consumo do governo	4,75%	1,15%	4,09%	0,10%	1,10%	1,00%	2,80%	2,80%	3,10%	2,90%	2,90%	2,93%
Invest.	-5,23%	-4,59%	9,12%	7,50%	5,10%	6,10%	5,40%	3,90%	5,90%	5,07%	5,07%	4,96%
Export.	7,42%	10,40%	15,29%	18,00%	5,30%	12,20%	8,50%	2,50%	10,50%	7,17%	7,17%	6,72%
	Variação percentual acumulada											
Consumo privado	0%	-0,7%	3,1%	7,3%	11,9%	17,0%	22,8%	28,2%	34,1%	40,4%	40,4%	46,8%
Consumo do governo	0%	1,2%	5,3%	5,4%	6,6%	7,6%	10,6%	13,7%	17,3%	20,7%	20,7%	24,2%
Invest.	0%	-4,6%	4,1%	11,9%	17,6%	24,8%	31,5%	36,7%	44,7%	52,1%	52,1%	59,6%
Export.	0%	10,4%	27,3%	50,2%	58,2%	77,4%	92,5%	97,3%	118,1%	133,7%	133,7%	149,4%

\*Dada a ausência de valores para os anos de 2011 e 2012, considerou-se a média móvel dos últimos 3 anos  
Fontes: IBGE: Coordenação de Contas Nacionais; IEPA: projeções até 2010, IEPA (2007).

## 2.7. Considerações finais da metodologia

Antes de iniciar a apresentação dos resultados, mencione-se que as unidades principais utilizadas nas análises são:

- R\$ por trecho: corresponde ao valor em reais que passa por cada trecho rodoviário (R\$ em valores correntes, ano de 2002), essencialmente, é o valor que resultante desse estudo;
- R\$\*km: corresponde ao valor anterior multiplicado pelo respectivo tamanho do trecho em quilômetros.

Os dados são apresentados em R\$ por trecho nos mapas, pois cada trecho pode ser visualizado separadamente, mas para as análises que agregam vários trechos (por rodovias, por Estados etc.) usa-se a medida R\$\*km. A unidade R\$\*km é semelhante à unidade normalmente utilizada para avaliar a demanda por transportes denominada TKU (Toneladas Quilômetro Útil) que equivale à carga transportada de um ponto a outro multiplicada pela distância em quilômetros entre os pontos.

Como o alicerce da metodologia deste estudo é a matriz de insumo-produto de 2002, todos os resultados são expressos em reais (valores de 2002), por isso optou-se pela utilização da mesma idéia do TKU, mas mensurada em valores monetários.

Obviamente, medidas como o TKU e VDM (volume diário médio de veículos) são mais precisas para a engenharia de transportes, pois através delas pode-se caracterizar o desgaste, a vida útil, o valor da manutenção e a necessidade de duplicação das rodovias. Entretanto, esse estudo preocupa-se mais com as variações percentuais que ocorrerão no período avaliado, destacando-se que, se uma rodovia apresentar aumento de  $\Delta\%$  em R\$\*km, os fluxos tanto de veículos como de cargas também poderão ser estimados caso as relações R\$/ton e R\$/veículos possam ser obtidas.

Porém, essas relações não estão disponíveis para cada setor produtivo, por isso algumas considerações são realizadas ao longo das análises subsequentes com base em dados agregados de outras fontes que já estudaram ou estudam esse assunto no Brasil.

## 3. Resultados e Discussão

Nesse capítulo, os resultados são apresentados em 2 itens: o 3.1 demonstra os resultados da atribuição dos fluxos inter-regionais sobre a malha rodoviária e avalia a adesão dessas estimativas com outras informações de fontes diversas que descrevem fluxos inter-regionais e a demanda por transportes, com ênfase no Estado de São Paulo; o 3.2 considera a evolução da economia no horizonte de 10 anos e responde aos objetivos deste estudo, ao considerar as projeções de aumento da produção dado o crescimento da economia.

### 3.1. *A adequação dos fluxos econômicos sobre as rodovias*

O resultado final de atribuição à malha rodoviária dos fluxos inter-regionais de oferta e demanda, considerando todos os municípios de São Paulo e as capitais dos outros Estados, é apresentado na Figura 2, sendo cada círculo proporcional ao montante de valores que passam em cada trecho (R\$ por trecho) rodoviário.

Pela figura, nota-se que há uma grande concentração de fluxos no Estado de São Paulo, ficando parte dentro próprio Estado e parte disseminada nas ligações com as demais capitais e o Distrito Federal. Entretanto, ressalte-se que esse sistema não considera os fluxos entre os outros Estados (por exemplo: entre Bahia e Minas Gerais; Paraná e Goiás etc.): são considerados apenas os fluxos que partem dos municípios de São Paulo ou que chegam até eles. Além do alto relacionamento entre as economias de São Paulo e Minas Gerais, grande parte dos fluxos dirigidos para a região Nordeste passam pela extensa malha rodoviária mineira (a maior do país) e também pelas rodovias da Bahia (especialmente, BR 116 e BR 101). As rodovias que cruzam o triângulo mineiro também são importantes para economia paulista, ao passo que viabilizam a ligação com Goiás e posteriormente com outras regiões.

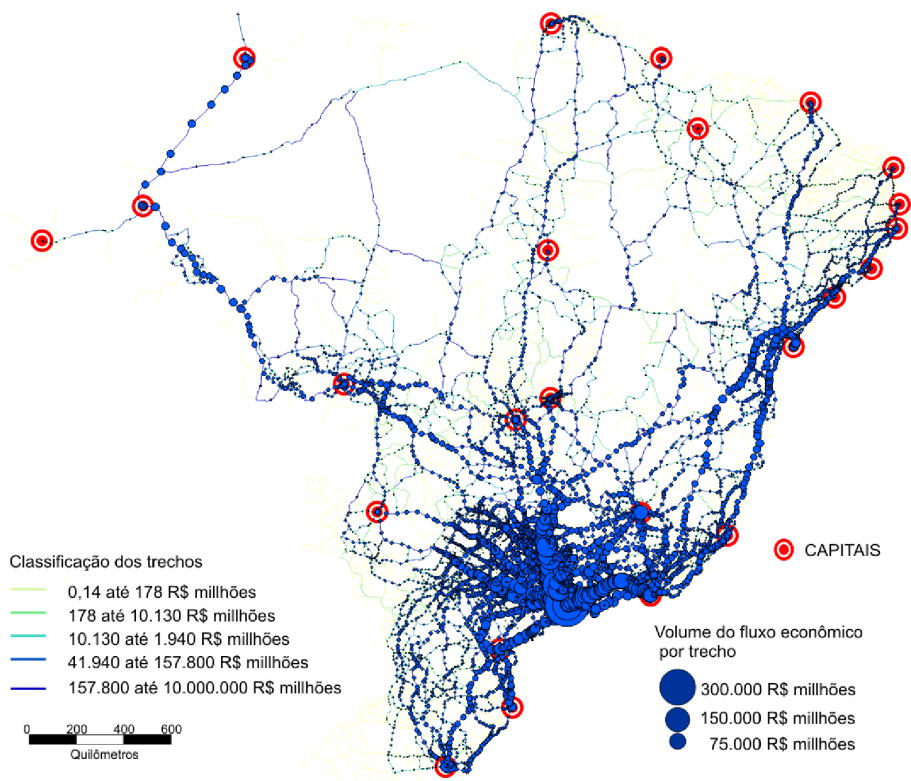


Fig. 2. Fluxos econômicos por trecho rodoviário – Situação em 2002

Todo o fluxo relacionado ao Distrito Federal e grande parte daquele que se dirige ao Mato Grosso (pela BR 364), Maranhão e para a região Norte, especialmente, Tocantins e Pará (pela BR 153-Belém-Brasília) passa pelo Estado de Goiás. Ainda, destaque-se, também, a importância admitida pela BR 116, tanto para o Rio de Janeiro (Rodovia Presidente Dutra) como para a região sul do País (Rodovia Regis Bittencourt).

No caso do grande fluxo de passagem por Rondônia e parte do de Mato Grosso, as estimativas não estão corretas, pois a via que liga Porto Velho a Manaus (BR 319), estava praticamente intransponível em 2002. Mesmo com as devidas restrições a essa via, o modelo alocou grande parte do fluxo nessa rodovia por não ter outra opção terrestre para escoamento da produção da Zona Franca de Manaus.

Embora a alocação das transações com os Estados de Amazonas, Amapá e Roraima não estejam corretas, devido à dificuldade de organizar os dados sobre os pontos de interligação entre as rodovias e hidrovias que servem essas regiões, os fluxos, além dos limites do Estado de São Paulo, têm apenas o objetivo de melhorar disposição espacial das estimativas dos fluxos internos. Ou seja, por exemplo: a venda de produtos para o Sul, naturalmente passará por rodovias que se dirigem para o sul e não para a direção contrária.

Dirigindo a análise para São Paulo, não foram encontrados estudos semelhantes a este na literatura, por isso para averiguar o quanto esses resultados estão próximos à realidade, procura-se comparar os resultados com os de outros estudos referentes aos fluxos de veículos e por tonelada que passam pelas rodovias de São Paulo.

O boletim estatístico da Secretaria de Transportes de São Paulo (São Paulo (Estado) 2005)<sup>5</sup> afirma que metade do fluxo global de cargas e veículos passa pelas rodovias sob concessão (rodovias pedagiadas). Comparando esse dado com os dados obtidos, avalia-se que o modelo de insumo-produto gravitacional aplicado à malha rodoviária de São Paulo admitiu adequada precisão ao determinar que 50,04% do fluxo econômico total do Estado (233.133,00 bilhões de R\$\*Km) passe pelas rodovias sob concessão, como mostra a Tabela 3.

Pelo quadro, presume-se que o Governo talvez tenha ficado com a tarefa mais difícil, pois dentre as rodovias pedagiadas, a grande maioria está sob concessão de empresas privadas que são responsáveis pela administração de menos de 20% das rodovias, por onde passam mais de 50% do fluxo (que, nesse caso,

---

<sup>5</sup> As metodologias utilizadas nos estudos da Secretaria de Transportes do Estado de São Paulo seguem a mesma linha que é bastante diferente da utilizada neste estudo. Em linhas gerais, o método baseia-se na elaboração inicial de uma Pesquisa Origem-Destino realizada por meio de entrevistas em pontos distribuídos por todo Estado, nas principais rodovias. Esse tipo de pesquisa primária visa obter informações amostrais sobre o transporte de cargas que foram posteriormente expandidas através do cálculo de coeficientes estatísticos derivados de modelos de regressão linear múltipla e modelos de alocação de viagens calibrados com os dados das contagens do DER-SP. O método ainda utiliza modelos de Pesquisa de Preferência Declarada para suprir os problemas de dupla contagem e refinar as informações amostrais (São Paulo (Estado) 2006).

Tabela 3

Comparação dos fluxos que passam sobre as rodovias pedagiadas e não pedagiadas

Administração	km	Resultados em Bilhões de R\$*km
Pedagiadas	3 853	116 668.32
Não pedagiadas	15 620	116 465.21
Total	19 473	233 133.54
% pedagiadas	19.79%	50.04%

representa a capacidade e receita para os regimes de concessão), restando ao Governo manter e a realizar investimentos nos outros 80% da malha.

A Figura 3 apresenta os fluxos atribuídos às rodovias e a localização das cidades com maiores Produtos Internos Brutos, segundo os dados do PIB municipal – IBGE (1997). Ao fundo, são apresentadas as 15 regiões administrativas que dividem o Estado. Ainda, avalia-se que as principais vias estão condicionadas às rotas que ligam a capital – São Paulo – com as cidades que possuem maior PIB no interior do Estado, sendo que a região metropolitana de São Paulo polariza a grande maioria dos fluxos.

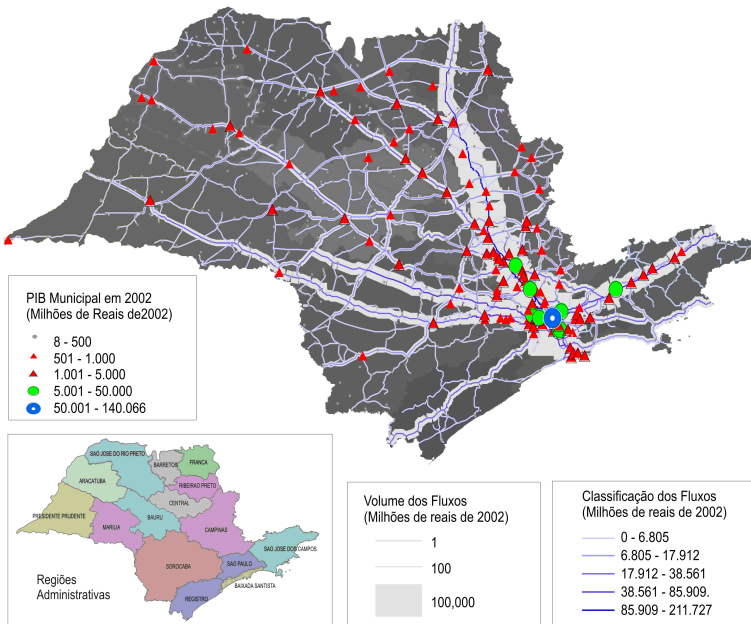


Fig. 3. Fluxos econômicos por trecho rodoviário – São Paulo – Situação em 2002



A Tabela 4 compara a quantidade de fluxos que passam sobre as rodovias presentes em cada Região Administrativa (RA) e dentre as 15 regiões, apenas São Paulo, Campinas e Sorocaba somam 57% do total da demanda por transportes em valores monetários.

Tabela 4

Fluxos respectivos às rodovias presentes em cada região administrativa de São Paulo

Regiões administrativas	km (A)	% km	Bilhões de R\$*km (B)	%R\$*km	Densidade (bilhões R\$) (B/A)
Araçatuba	1.137	5,84%	5.009,18	2,15%	4,41
Baixada Santista	344	1,77%	5.122,17	2,20%	14,89
Barretos	570	2,93%	3.846,26	1,65%	6,75
Bauru	909	4,67%	7.584,46	3,25%	8,34
Campinas	3.324	17,07%	60.012,05	25,74%	18,06
Central	772	3,97%	9.360,09	4,01%	12,12
Franca	639	3,28%	8.588,14	3,68%	13,43
Marília	1.490	7,65%	11.160,72	4,79%	7,49
Presidente Prudente	1.172	6,02%	3.531,53	1,51%	3,01
Registro	810	4,16%	6.715,98	2,88%	8,29
Ribeirão Preto	830	4,26%	11.519,82	4,94%	13,87
São José do Rio Preto	1.893	9,72%	7.740,20	3,32%	4,09
São José dos Campos	1.420	7,29%	20.472,68	8,78%	14,41
São Paulo	1.119	5,75%	38.416,36	16,48%	34,34
Sorocaba	3.042	15,62%	34.053,89	14,61%	11,20
Total	19.473	100,00%	233.134	0,00%	11,97

A região de Campinas concentra um quarto do fluxo do Estado, pois por ela passam duas das mais importantes rodovias não apenas para o Estado de São Paulo como para todo o País. As rodovias Anhanguera (SP 330) e Bandeirantes (SP 348) interligam a capital com importantes cidades como: Campinas, Jundiaí, Americana, Rio Claro, Paulínia e Piracicaba. Além disso,

essas rodovias fazem a conexão com outras importantes regiões, sendo que, na rodovia Anhanguera, grande parte do fluxo segue para o Triângulo Mineiro.

A RA de Sorocaba, por sua vez, caracteriza-se por conter quase toda a extensão da rodovia Presidente Castelo Branco (SP 280) e grande parte da rodovia Raposo Tavares (SP 270), que interligam a capital com o oeste do Estado e com regiões do Paraná.

A RA da Baixada Santista possui a menor extensão rodoviária, mas com grande densidade, pois nela estão contidos os terminos das rodovias que formam outro importante complexo: Anchieta-Imigrantes. Especialmente no caso das exportações, essas duas rodovias possibilitam a ligação entre a capital e todo o restante do Estado com o Porto de Santos que exportou 62% da produção do Estado de São Paulo (79% do peso líquido), em 2002.

Por fim, todas as rodovias citadas nos parágrafos anteriores iniciam-se na RA de São Paulo, região responsável por 51% do PIB estadual e 17% do PIB nacional, evidenciando, assim, o motivo da polarização dos fluxos ao redor da capital.

### 3.2. *O impacto do crescimento da economia sobre as rodovias de São Paulo*

A Tabela 5 apresenta os principais resultados das estimativas de aumento dos fluxos econômicos sobre as rodovias do Estado de São Paulo, considerando o horizonte de 10 anos.

Tabela 5

Resultados gerais das análises de impacto sobre as rodovias de São Paulo, em R\$\*4km

Ano	2002	2012
No Estado de São Paulo	Baseado na matriz de 2002	Cenário do crescimento econômico
Unidade	Bilhões de R\$*km	Bilhões de R\$*km
Fluxos sobre as rodovias de SP	233 133,54	380 854,13
Variação percentual		63,36%

Pelas projeções dos aumentos da demanda final avaliados em 46,8% do consumo das famílias; 24,2% do consumo do governo; 59,6% dos investimentos e 149,4% das exportações (item 2.6.1); estima-se a elevação de 63,4% dos fluxos nas rodovias de São Paulo, em 2012.

Como mencionado no item 2.8, além da avaliação dos fluxos econômicos, é importante associar esse valor à quantidade de toneladas que serão acrescidas sobre a malha rodoviária. Para isso é necessário aplicar aos resultados um coeficiente formado pela razão entre toneladas e reais.

A base de dados da Secretaria de Comércio Exterior – SECEX (BRASIL 2007c) é uma das únicas que correlaciona o valor dos produtos exportados ao seu peso equivalente. Esses dados possibilitam a geração do referido coeficiente expresso em ton/R\$.

Destaque-se que o uso de um único valor como uma média para toda a produção econômica pode implicar em diversos problemas, mas essa foi a alternativa encontrada diante da indisponibilidade de acesso a melhores informações. Além disso, o coeficiente estabelecido pelo valor e volume das exportações do Estado de São Paulo torna-se mais plausível nessa análise, à medida que as projeções das exportações (149%) são muito superiores às dos outros vetores que compõem a demanda final, pois esse fato aumenta a proporcionalidade dos produtos exportados no pool geral da produção do Estado.

Considerando, então, o coeficiente de transformação obtido pela base de dados da SECEX, tem-se, para a economia em geral, a razão de 0,00044778730 ton/R\$. Multiplicando-as os valores do Quadro 5 expressos em R\$\*km pelo coeficiente em R\$/ton, os novos valores são:

- para 2002: 104,39 bilhões de toneladas\*km;
- para 2012: 170,54 bilhões de toneladas\*km.

A quantidade de toneladas de produto multiplicada pela distância por ela percorrida é a medida da produção de transporte, dada por ton\*km ou TKU. Essa unidade é utilizada em outros estudos como o Plano Diretor de Desenvolvimento de Transportes (PDDT Vivo), realizado pela Secretaria Estadual dos Transportes de São Paulo (São Paulo (Estado) 2003).

Segundo as informações da agenda do PDDT, estudos concebidos pelos técnicos da Secretaria dos Transportes avaliam que, no ano de 2000, a produção de transportes em São Paulo foi de 116,2 bilhões de ton\*km, na qual 93,1% desse valor (ou 108,2 ton\*km) foi atribuído apenas às rodovias.

O PDDT, também, faz a projeção para o horizonte de 20 anos, estimando que, em 2020, a demanda total por transportes alcance os 250 bilhões de ton\*km, mas com redução significativa da participação das rodovias para 64,5% (164 bilhões de ton\*km). Condicionalmente, essa redução ocorrerá apenas se grandes investimentos forem realizados na rede ferroviária.

Considerando que a projeção é linear ao longo do tempo, tanto para os dados desta pesquisa como a do PDDT, note-se, através do Gráfico 2, que o valor do PDDT total e das estimativas deste estudo para as rodovias não

são semelhantes, pois diferem em torno de 25 bilhões de ton\*km tanto no ano de 2002 como no ano de 2012. Entretanto, as inclinações das duas retas são bastante parecidas, com aumento de 6,72 bilhões ton\*km por ano para o PDDT e 6,61 bilhões ton\*km por ano para os resultados do modelo de insumo-produto gravitacional, o que demonstra que a metodologia empregada neste trabalho, em termos das variações, teve grande adesão aos dados do PDDT, mesmo utilizando técnicas, recursos e fontes distintas.

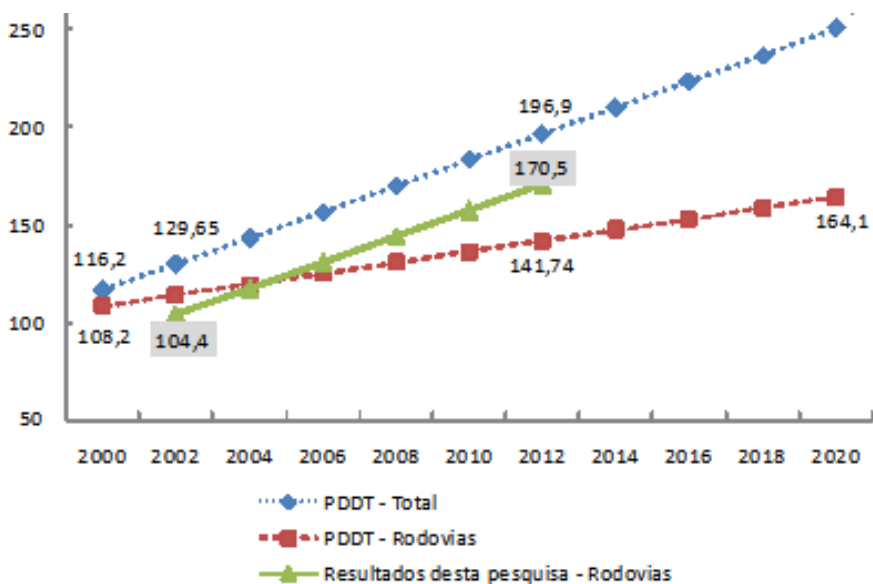


Gráfico 2 – Comparação da evolução dos fluxos estimados neste trabalho e do PDDT vivo

No entanto, como este trabalho mensura apenas os fluxos rodoviários, seria conveniente que a inclinação fosse próxima à projeção do PDDT para as rodovias e não para o total. A explicação para isso baseia-se no fato de que os parâmetros usados neste estudo não levaram em consideração altos investimentos destinados ao desenvolvimento ferroviário. O modelo apenas considera que a expansão ferroviária será proporcional ao aumento da produção dos setores que já utilizam as ferrovias em 2002. Essa hipótese não é descartada, pois os poucos investimentos realizados recentemente advêm de empresas privadas e concessionárias para escoar a produção, especialmente para a exportação (como é o caso da produção de açúcar).

Além de planos, o Governo não tem consolidado esforços para ampliar a rede ferroviária a fim de desonerar o peso sobre as rodovias, determinando um prognóstico pouco favorável ao desenvolvimento ferroviário, como mostra o relatório da Confederação Nacional do Transporte (CNT) e o Centro de Estudos em Logística (CEL) (COPPEAD/UFRJ 2002).

Utilizando, novamente, a unidade em R\$\*km, pelo qual o modelo foi ajustado, avalia-se que o uso das rodovias pedagiadas, diante do crescimento econômico previsto para 2012, será maior, ampliando sua participação em 0,5% (Tabela 6). Isso porque as cidades que terão maior desenvolvimento estão próximas às principais autovias, atualmente sob regime de concessão, determinando aumentos maiores que a média estadual sobre as rodovias pedagiadas, como ilustra a Figura 4.

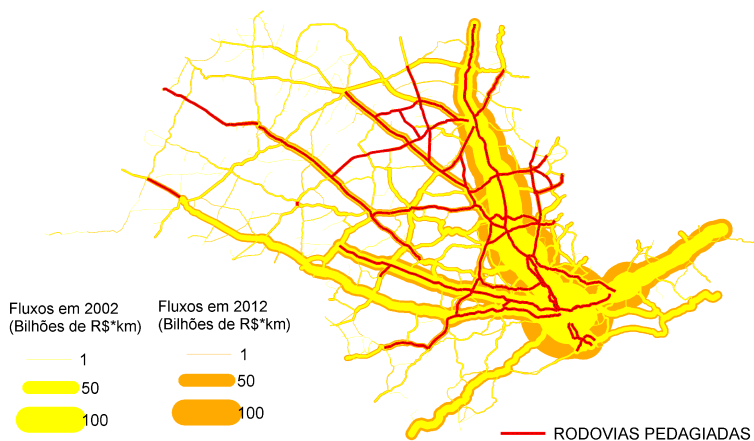


Fig. 4. Desenvolvimento do fluxo econômico sobre as rodovias 2002-2012

Tabela 6

Desenvolvimento da participação do fluxo econômico sobre as rodovias

Bilhões de Reais	2002	2012
Não pedagiadas	116 465,21	188 437,27
Pedagiadas	116 668,32	192 416,86
Total	233 133,54	380 854,13
% Pedagiadas	50,04%	50,52%

O método empregado manteve constantes os parâmetros que determinam o tempo utilizado para percorrer cada trecho, sob a hipótese de que o Governo possa manter as condições das rodovias sem concessão. Por isso, é possível que o aumento do fluxo sobre as vias pedagiadas seja ainda maior, caso os recursos públicos não sejam suficientes.

Focando as análises para as regiões dentro do Estado, o impacto do crescimento econômico determinou variações diferentes nas Regiões Administrativas do Estado. Pelos dados da Figura 5, as regiões na face norte de São Paulo tiveram crescimentos abaixo da média estadual (63%), variando entre 57 (São José do Rio Preto) a 61% (Araçatuba), apenas Campinas teve

um crescimento maior. O mesmo ocorreu com as regiões na face Sul, em que a região de Presidente Prudente apresentou a maior variação negativa em relação à do Estado.

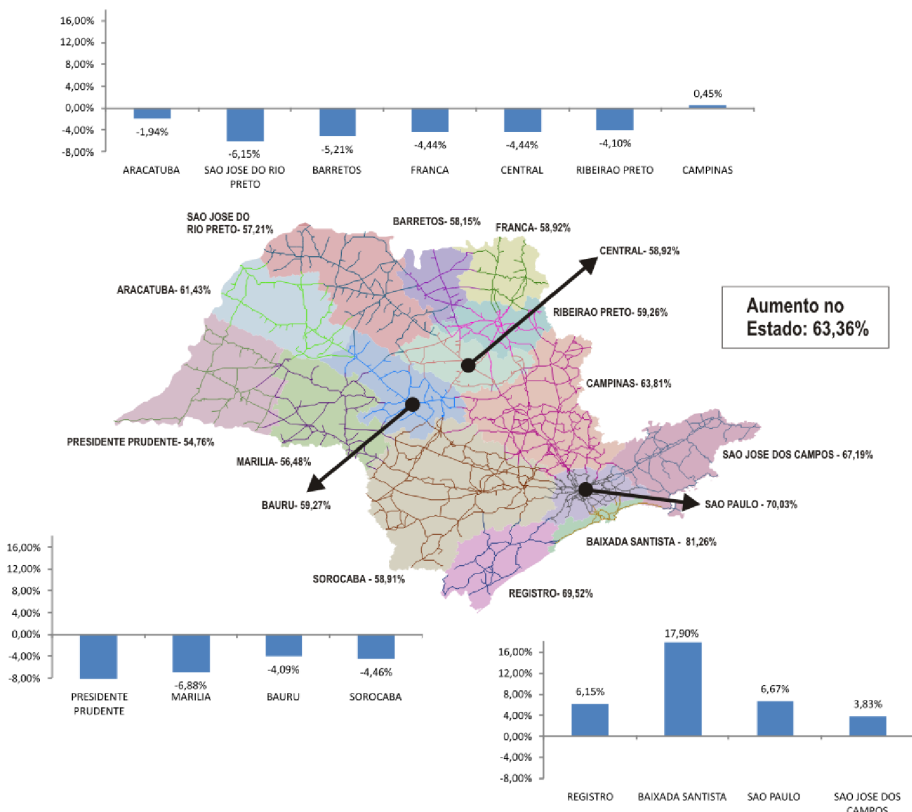


Fig. 5. Variação dos fluxos regionais e composição gráfica das diferenças em relação à média do Estado

Regiões como Marília e Bauru possuem rodovias que terão acréscimos percentuais devido ao escoamento da produção destinada aos centros consumidores próximos a São Paulo. O mesmo volume de cargas também passará nas RAs de Campinas e Sorocaba, mas a elevação percentual se torna menor dada a grande malha compreendida nessas regiões.

Os acréscimos nas regiões de São José dos Campos e Registro estão relacionados com o respectivo aumento do fluxo nas rodovias Presidente Dutra e Regis Bittencourt, em direção ao Rio de Janeiro e Curitiba, haja vista que o impacto considera toda a demanda nacional.

As regiões próximas ao litoral tiveram os maiores aumentos em relação à média. A maior quantidade de exportações previstas para 2012 incorporou 17% ao crescimento no fluxo da Baixada Santista acima da média do Estado. O

complexo Anchieta-Imigrantes terá aumento do fluxo estimado em 77,6%, mas a maior parte de sua extensão está dentro da RA de São Paulo que, por sua vez, também terá um aumento acima da média.

A polarização das principais rodovias em direção à cidade de São Paulo e a grande quantidade de empresas situadas nos municípios ao redor da capital elevarão o fluxo de mercadorias e serviços sobre o anel viário da cidade de São Paulo em 74%. Se partes importantes (como o trecho sul) do Rodoanel Mário Covas não forem concluídas, esse aumento também passará pelas avenidas marginais da cidade de São Paulo. Entretanto, as medidas tomadas para melhorar a acessibilidade do entorno rodoviário da capital também incentivam ainda mais o desenvolvimento das regiões vizinhas, caracterizando um processo cíclico em que as soluções atuais serão a causa de novos problemas futuros de congestionamento das vias que cercam a capital.

Dessa forma, estratégias multimodais que utilizam outros tipos de transportes (ferroviário, hidroviário e dutoviário) devem ser bastante valorizadas, como as plataformas logísticas de integração multimodais e anéis ferroviários junto a anéis rodoviários.

Embora muitas outras considerações possam ser extraídas dos dados gerados nesta pesquisa, o resultado mais importante deste estudo corresponde à geração das estimativas sobre a demanda de transportes associada a cada trecho rodoviário presente no Estado, considerando toda a cadeia produtiva pertencente à economia paulista e suas inter-relações com a das outras Unidades da Federação.

#### 4. Conclusões

Muitos estudos da economia aplicada partem de bases de dados que são devidamente analisadas por métodos quantitativos, resultando em coeficientes, índices, ou quaisquer valores capazes de responder total ou parcialmente às questões que interessam à sociedade.

O método empregado neste trabalho segue o fluxo contrário. A partir dos resultados de outros estudos, como as projeções de crescimento da economia, pode-se estimar uma grande quantidade de parâmetros associados à evolução da demanda por transportes em cada trecho rodoviário do Estado de São Paulo. Por isso, o resultado mais importante deste estudo corresponde à geração dessas informações que consideram a economia paulista uma cadeia produtiva essencialmente dependente pela infra-estrutura de transportes.

A utilidade posterior das informações geradas neste trabalho depende do enfoque a ser dado pelos agentes tomadores de decisão. Para o Governo, elas podem servir para identificar as melhores medidas voltadas à redução da demanda por transportes condicionadas a aspectos inerentes cada setor econômico, pois, caso a malha rodoviária não seja ampliada ou outros modais de transporte não sejam incentivados, a capacidade da infra-estrutura rodoviária

poderá ser uma grande barreira ao tão esperado crescimento econômico.

Ainda, se as informações geradas por este trabalho forem realmente consistentes com a realidade, este trabalho serve como exemplo de como a teoria de insumo-produto pode ser incorporada aos sistemas de informação geográfica. Aplicações voltadas às análises de fluxos, redes e logística permitirão que novos métodos sejam criados ou adaptados, considerando o nível municipal com análises regionais mais específicas. Tais fatos demonstram importância deste tipo de estudo no contexto da economia regional.

## Referências bibliográficas

- ANTT (2007). Agência Nacional de Transportes Terrestres. Relatórios anuais das concessões ferroviárias. Disponível em <http://www.antt.gov.br>. Acesso em 21 de maio de 2007.
- ARTESP (2007). Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo. Relatórios anuais. Disponível em <http://www.artesp.sp.gov.br>. Acesso em 10 de abril de 2007.
- BRASIL (2007a). Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes. Rodovias: Postos de contagem, volume médio diário – Brasil por ano. Disponível em <http://www.dnit.gov.br/menu/rodovias>. Acesso em 15 de abril de 2007.
- BRASIL (2007b). Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. Radar Comercial. Disponível em <http://radar.desenvolvimento.gov.br/radar>. Acesso em 15 de maio de 2007.
- BRASIL (2007c). Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. Secretaria do Comércio Exterior. Disponível em <http://aliceweb.desenvolvimento.gov.br>. Acesso em 15 de maio de 2007.
- CNT (2006). Confederação Nacional do Transporte. Pesquisa rodoviária 2006: Relatório gerencial. Disponível em <http://www.cnt.org.br>. Acesso em 20 de outubro de 2007.
- COPPEAD/UFRJ (2002). Centro de Estudos em Logística. Transporte de cargas no Brasil: Ameaças e oportunidades para o desenvolvimento do país. Diagnóstico e plano de ação. Disponível em <http://www.centrodelogistica.com.br>. Acesso em 5 de junho de 2007.
- DERSA (2007). Desenvolvimento Rodoviário S.A. Rodovias: Nossos caminhos. Disponível em <http://www.dersa.sp.gov.br/rodovias>. Acesso em 30 de abril de 2007.
- Feijó, C. A., Ramos, R. L. O., Young, C. E. F., Lima, F. C. G. C., & Galvão, O. J. (2004). *O Novo Sistema de Contas Nacionais do Brasil*. Campus, Rio de Janeiro.
- Fujita, M., Krugman, P., & Venables, A. J. (2002). *Economia Espacial*. Futura, São Paulo.
- Guilhoto, J. J. M. & Sesso Filho, U. A. (2005a). Estimativa da matriz insumo-produto a partir de dados preliminares das contas nacionais. *Economia Aplicada*, 9(2):277–299.
- Guilhoto, J. J. M. & Sesso Filho, U. A. (2005b). *Estrutura Produtiva da Amazônia: Uma Análise de Insumo-produto*. Banco da Amazônia S. A., Belém.



- IBGE (1997). Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Base cartográfica integrada do Brasil ao milionésimo digital – IBGE/DGC/CCAR. Cd-Rom.
- IBGE (2006). Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Estatística – Contas nacionais. disponível em <http://www.ibge.gov.br>. Acesso em 09 de setembro de 2006.
- IBGE (2007). Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Sistema IBGE de recuperação automática – SIDRA. Disponível em <http://www.sidra.ibge.gov.br>. Acesso em 29 de maio de 2007.
- Ichihara, S. M. (2007). *O Uso Combinado dos Modelos de Insumo-Produto e Técnicas de Geoprocessamento*. PhD thesis, Escola Superior de Agricultura “Luiz de Queiroz”, Universidade de São Paulo.
- IPEA (2007). Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Ipeadata – Dados macroeconômicos e regionais. Disponível em <http://www.ipeadata.gov.br>. Acesso em 21 de maio de 2007.
- Leontief, W. (1965). *Input-Output Economics*. Oxford University Press, New York.
- Leontief, W. & Strout, A. (1963). Multiregional input-output analysis. In Barna, T., editor, *Structural Interdependence and Economic Development*, chapter 2, pages 119–50. St. Martin’s Press, New York.
- Miller, R. E. & Blair, P. D. (1985). *Input-Output Analysis: Foundations and Extensions*. Prentice Hall, New Jersey.
- Ortúzar, J. D. & Willumsen, L. G. (2004). *Modelling Transport*. J. Wiley, New York.
- São Paulo (Estado) (2003). Secretaria de Transportes. Plano Diretor de Desenvolvimento dos Transportes, PDDT. Disponível em <http://www.transportes.sp.gov.br>. Acesso em 10 de junho de 2007.
- São Paulo (Estado) (2005). Secretaria de Transportes. Boletim estatístico da Secretaria dos Transportes do Estado de São Paulo. Disponível em <http://www.transportes.sp.gov.br>. Acesso em 9 de junho de 2007.
- São Paulo (Estado) (2006). Secretaria de Transportes. Relatório I – Planejamento, metodologia e controle de qualidade da pesquisa rodoviária. Pesquisa de origem e destino do transporte rodoviário e aéreo do Estado de São Paulo.
- São Paulo (Estado) (2007). Departamento de Estradas e Rodagens de São Paulo – DER/SP. Volume diário médio por rodovia. Disponível em <http://www.der.sp.gov.br>. Acesso em 10 de abril de 2007.
- SEADE (2002). Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados. Pesquisa da Atividade Econômica Paulista – PAEP/Sala de acesso aos microdados.
- SEADE (2006). Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados. Informações sobre os municípios paulistas. Disponível em <http://www.seade.gov.br>. Acesso em 12 de junho de 2006.
- Vasconcelos, J. R. & Oliveira, M. A. (2006). Análise da matriz por atividade econômica do comércio interestadual no Brasil – 1999. Texto para Discussão 1159. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA. Disponível em <http://www.ipea.gov.br/pub>. Acesso em 13 de junho de 2007.
- Wilson, A. G. (1969). The use of entropy maximising models in the theory of trip distribution, mode split and route split. *Journal of Transport Economics and Policy*, 3(1):108–126. Bath.
- Wilson, A. G. (1970). *Entropy in Urban and Regional Modeling*. Pion Limited, Londres.