

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CURSO DE GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS ECONÔMICAS**

**A Importância do MERCOSUL para o Comércio Exterior
Brasileiro**

Monografia submetida ao Departamento de Ciências Econômicas
para obtenção de carga horária na disciplina CNM5420

Por: Herlon Fernandes

Orientador: Prof. Osvaldo Moritz

Área de Pesquisa: Economia Internacional, Comércio Exterior.

Palavras-chave: 1- MERCOSUL

2- Comércio Exterior

3- Blocos Econômicos

Florianópolis, Agosto de 2006.

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CURSO DE CIÊNCIAS ECONÔMICAS

A banca examinadora resolveu atribuir a nota ao aluno Herlon Fernandes na Disciplina CNM 5420 – Monografia pela apresentação deste trabalho.

Banca Examinadora

Prof: Osvaldo Goeldner Moritz

Presidente

Prof: Gustavo Fabiano da Costa

Membro

Prof: Wolney Roberto Carvalho

Membro

“Do caos nascem as estrelas”
Charles Chaplin (1889-1977), ator e cineasta inglês

Agradecimentos

Agradeço a minha família principalmente por ter sido sempre o eixo de minhas conquistas e ter me acompanhado nessa caminhada. Além da atenção e carinho agradeço por sempre estar ao meu lado e me apoiar nos projetos em que quero realizar naqueles que já realizei.

Aos colegas sempre presentes e importantes durante toda essa jornada.

Aos professores que sempre foram presentes durante todo o tempo.

Sumário

Lista de Gráficos.....	06
Lista de Tabelas.....	07
Lista de Abreviaturas.....	08
Resumo.....	09
1. Capítulo I.....	10
1.1 Introdução.....	10
1.2 Formulação da Situação- Problema.....	12
1.3 Objetivos.....	15
1.3.1 Objetivo Geral.....	15
1.3.2 Objetivo Específico.....	15
1.4 Metodologia.....	15
Capítulo II A Infra-Estrutura como Ponto-Chave para o Comércio Exterior.....	18
2.1 Ferrovias e seus Números	23
2.2 Rodovias.....	27
2.3 Aeroportos.....	29
2.4 Portos	29
2.5 Dados Estatísticos dos Transportes do Mercosul e modal marítimo.....	31
Capítulo III, 3 Importação e Exportação, Importância e Dificuldades.....	36
3.1 Vantagens Comparativas.....	38
3.2 Tarifas.....	42
3.3 Barreiras Não-Tarifárias.....	46
3.4 Medidas Protecionistas do Brasil com o Mundo.....	49
3.5 Balanço de Pagamentos.....	52
Capítulo IV, 4. Blocos Econômicos e diferenças entre Brasil e União Européia.....	57
4. União Européia e Acordos com o Mercosul.....	59
4.1 NAFTA e Importância para o Brasil.....	64
4.2 Outros Acordos do Mercosul, Acordo Mercosul – Chile.....	69
4.3 Mercosul – Bolívia.....	71
4.4 Mercosul – Índia.....	71
4.5 Mercosul – SACU.....	72
Capítulo V Mercosul e Comércio Exterior do Brasil.....	74
5.1 Argentina.....	79
5.2 Paraguai.....	81
5.3 Uruguai.....	82
5.4 Venezuela.....	83
Capítulo IV	
Considerações Finais.....	84
Referências Bibliográficas.....	86

Lista de Gráficos

Gráfico 1 : Participação do Brasil nas Exportações Mundiais 1950-2005

Gráfico 2 : Evolução das Exportações mundiais entre 1950-2005

Gráfico 3 : Toneladas por Quilômetro útil – TKU- entre 2000-2005

Gráfico 4: Investimentos na malha ferroviária 2000-2005

Gráfico 5: Porcentagem de meios de transporte mais utilizados no Brasil

Gráfico 6: Distribuição Modal dos volumes totais das Exportações de cada país

Gráfico 7: Medidas definitivas aplicadas entre 1998 - 2005

Lista de Tabelas

- Tabela 1 – Malha ferroviária no mundo (quilômetros)
- Tabela 2 - Exportação do Brasil para o Mercosul
- Tabela 3 – Exportação para a Argentina
- Tabela 4 – Exportação para o Paraguai
- Tabela 5 – Exportação para o Uruguai
- Tabela 6 - Exportação para a Venezuela
- Tabela 7 – Importação do Brasil, meios mais utilizados
- Tabela 8 – Importação do Brasil, Argentina
- Tabela 9 – Importação do Brasil, Paraguai
- Tabela 10- Importação do Brasil, Uruguai
- Tabela 11- Importação do Brasil, Venezuela
- Tabela 12 – Produtos brasileiros com competitividade
- Tabela 13 - Itens e suas alíquotas de acordo com a TEC
- Tabela 13- Balanço de Pagamentos do Brasil
- Tabela 14 - Investigações por setor econômico 1988 - 2005
- Tabela 15 – Balanço de Pagamentos do Brasil
- Tabela 16 – Importação e Exportação do Brasil com União Européia
- Tabela 17 – Importação e Exportação do Brasil com NAFTA
- Tabela 18 – Números do Comércio Exterior com os EUA
- Tabela 19 – Exportações e Importações do Brasil com o Chile
- Tabela 20 - Exportações e Importações do Brasil. Total 1974 – 2005
- Tabela 21- Exportação e Importação para o Mercosul período de 1985 – 2005
- Tabela 22 - Exportação e Importação do Brasil para Argentina
- Tabela 23 - Exportação e Importação do Brasil para o Paraguai
- Tabela 24 - Exportações e Importações do Brasil com Uruguai
- Tabela 25 – Exportações e Importações do Brasil com Venezuela

Lista de Abreviaturas

ALADI – Associação Latino Americana de Desenvolvimento e Integração
ALCA – Área de Livre Comércio das Américas
ALL – América Latina Lógica
ANTF – Agência Nacional de Transportes Ferroviários
ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres
BC – Banco Central do Brasil
CEE – Comissão Econômica Européia
CECA – Comunidade Européia do Carvão e Aço
CMC – Conselho de Mercado Comum
CNT – Confederação Nacional dos Transportes
DECOM – Departamento de Defesa Comercial
FUNCEX – Fundação Estudos do Comércio Exterior
IIRSA – Integração da Infra-Estrutura Regional Sul-Americana
IPEA – Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas
MDIC – Ministério do Desenvolvimento Indústria e Comércio
MERCOSUL – Mercado Comum do Cone Sul
NAFTA - Acordo de Livre Comércio da América do Norte
SACU – South African Customs Union
TEC – Tarifa Externa Comum
EU – European Union, União Européia.

Resumo

O presente trabalho apresenta análise do Comércio Exterior Brasileiro, dando importância para o MERCOSUL nesses últimos anos. Partimos de dados e como esses são importantes para a economia brasileira. A partir do Tratado de Assunção, em 1991, o ambiente sul-americano passou por mudanças, não apenas vividas aqui em nosso continente, mas bem como em todo o globo. Mudanças estas não apenas políticas mas também no campo econômico, de concorrência, trazendo para nossos lares mudanças jamais vistas. Comparação com a União Européia é inevitável. O objetivo deste trabalho, portanto, é analisar o Comércio Exterior do Brasil com vistas maiores para o MERCOSUL e sua importância para o comércio exterior brasileiro, serão tratados temas como protecionismo, blocos econômicos, a importância dos transportes e atitudes que limitam o bloco frente aos outros já existentes.

CAPÍTULO I

1 O PROBLEMA

1.1 Introdução

Quando ouvimos falar em mercados, concorrência, globalização, internacionalização e ambiente competitivo sempre caímos na questão seguinte: como fazer para melhor estarmos preparados para essas mutações hodiernas? Claro que não existe apenas uma resposta para isso, mas o fato é que muito se modificou no âmbito econômico ao redor do mundo.

Essas rápidas mudanças merecem respostas. O MERCOSUL completa 15 anos, e em uma década e meia alguns resultados tratam o bloco sendo importante para a economia dos países em que estão inseridos. Integração é elemento fundamental dentro do bloco fazendo com que isso seja essencial para o fortalecimento do comércio exterior dos países integrantes.

O bloco tem refletindo em oportunidades para alguns segmentos de nossa economia, como veremos em tabelas com dados de movimentação de mercadorias. Entretanto, diversas dificuldades estão sendo apresentadas ao longo desses anos em que o MERCOSUL foi formatado. Algumas dificuldades expostas no presente trabalho, tais como salvaguardas emitidos por alguns países, ameaças no quesito político além de enormes atrasos em relação a nossa infra-estrutura.

Esses atrasos entram em conflito com os objetivos iniciais do MERCOSUL. Isso não ocorre apenas no caso do MERCOSUL (na relação entre os países integrantes) mas como se não bastasse o tom dificultoso ainda encaramos enorme concorrência de países como China, e seus produtos com baixo custo, (veremos adiante quadro de relação entre Brasil e China no aspecto do Comércio Exterior). Isto posto, o Comércio Exterior no Brasil não enfrenta apenas as adversidades oriundas do MERCOSUL, (em questões internas) mas também de outras regiões do globo.

De fato, a realidade em que enfrentamos deve ser combatida com medidas racionais entre as economias dos países integrantes visando assim melhor não apenas seus respectivos Balanços de Pagamentos, mas também criando bem-estar no que diz respeito aos temas como política, por exemplo. O objetivo desta pesquisa, afinal, é justamente analisar o a importância do MERCOSUL no Comércio Exterior brasileiro. Todavia, cabe fazer breve análise de assuntos que poderiam alavancar melhores ganhos para o nosso Comércio Exterior, como já citamos os casos de infra-estrutura (transportes, portos, etc) além de um ambiente politicamente favorável.

O futuro dos países, em sua grande maioria, sejam eles da América-Latina, Europa, América do Norte, entre outros está ligado ao comércio internacional.

Diante desse quadro atual cabe também, em um quarto capítulo, tratarmos de Blocos Econômicos, não apenas ressaltando o MERCOSUL mas também uma breve análise da União Européia. Comparações são inevitáveis, embora as diferenças culturais entre as duas regiões sejam extremamente evidentes.

“ O Tratado de Assunção, celebrado em 26 de março de 1991, entre Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai, que deu constituição ao MERCOSUL, objetivava, prioritariamente a criação de um pólo de atração de investimentos através de estratégias de dinamização dos laços de aproximação entre os países signatários, transformando suas economias mais competitivas, mais atraente e inserida no processo de globalização que se instalara no mundo ”. (Costa, 1999)

Ainda dentro desse quarto capítulo apontaremos os dados dos países que também fazem parte do bloco, porém não como membros-pletos, Chile e Bolívia.

No que diz respeito ao desenvolvimento da pesquisa, a análise termina em um quinto capítulo, tratando dos dados do MERCOSUL e sua importância para a nosso Comércio Exterior, como já foi acima citado.

Não é do escopo deste trabalho explicar as mudanças sociais em nossa sociedade, mas sempre lembramos que atrás dos números econômicos existe a sociedade, no caso a brasileira sendo representada em seus empregos e objetivos de vida. Os efeitos da economia

atinge a todos, a diferença é que algumas nações estão melhor preparadas, enquanto outras enfrentam adversidades em seus tecidos sociais.

“ Com la globalización, el mundo se polariza aceleradamente en otro sentido, hay regiones que prosperan, mientras otras decaen o se rezagan, hundiendo a sus poblaciones en descomposición social y conflictos distributivos cada vez más intensos” (Ibarra, 2005).

1.2 Formulação da Situação-problema

O papel fundamental do bloco econômico para os países que o integram nunca foi tão importante para os países no mundo. As relações de troca ganham velocidade que jamais foi vista anteriormente. Os ganhos de um país em suas relações com outros é interessante e exaustivamente debatido contemporaneamente. Isto posto, o surgimento de uma integração entre países não é apenas destinado para suas simples zona livre de comércio, união aduaneira, mercado comum ou união econômica, ele visa, em um olhar mais positivo ao futuro a busca da união de integração total.

Essas cinco etapas citadas acima serão descritas posteriormente, mas fica perspicuo que a intenção maior para um bloco seja a união de integração total. É desta união total que representa maior corpo, uma moeda única entre seus participantes, política econômica, objetivos previamente definidos, etc.

Isto tudo afeta o Comércio Exterior para qualquer país integrante, levando a busca de melhor forma de uma política internacional. Mudanças são exigidas internamente entre os países buscando todos estarem alinhados na busca dos objetivos comuns. Os blocos comerciais buscam a sintonia comum, reduzindo barreiras no comércio. Ora, isso de fato cria uma melhor articulação entre as nações, gerando maior produtividade.

“ Um das áreas mais dinâmicas das relações internacionais no mundo atual é a do comércio e integração. Não apenas os principais temas econômicos, como também políticos, geopolíticos e jurídicos, fazem das negociações comerciais e dos acordos de integração econômica uma fonte riquíssima de reflexão sobre as mais difíceis questões de governança global, ora forçando definições entre prioridades multilaterais e regionais nas

mais diversas frentes das políticas internas e externas dos Estados-Nação, ora delineando fronteiras entre o interesse nacional e supranacional”. (Lampreia, 2003).

Mas a busca de um maior grau de eficiência não está apenas na situação atual do bloco, avanços na questão interna são cruciais, obrigatórios no atual estágio. Com a forte competição nossos problemas internos se não resolvidos em sua complexidade, merecem ao menos melhorias. Isso facilitaria o fluxo de mercadorias e diminuiria custos em que nossas empresas pagam, influenciando de forma direta aos consumidores finais.

As dificuldades encontradas no MERCOSUL estão em sua raiz, com diversas dificuldades nos temas como salvaguardas, interrompendo ganhos em nosso comércio exterior em alguns setores, no relacionamento externo entre seus integrantes, seja por motivos políticos ou apenas econômicos.

Um dos objetivos da formatação do bloco são os ganhos de concorrência entre seus países com o resto do mundo. Porém, mesmo dentro do MERCOSUL existe concorrência entre suas nações, faltando a integração devida. No Protocolo de Defesa da Concorrência no MERCOSUL, dentro os instrumentos Comerciais e Aduaneiros, coloca o seguinte texto:

- Que a livre circulação de bens e serviços entre os Estados Partes requer o estabelecimento de condições adequadas de concorrência.
- Que é importante contar com um instrumento comum que preserve e promova a livre concorrência no âmbito do MERCOSUL e, assim, contribua para o cumprimento dos objetivos de livre comércio estabelecidos no Tratado de Assunção.

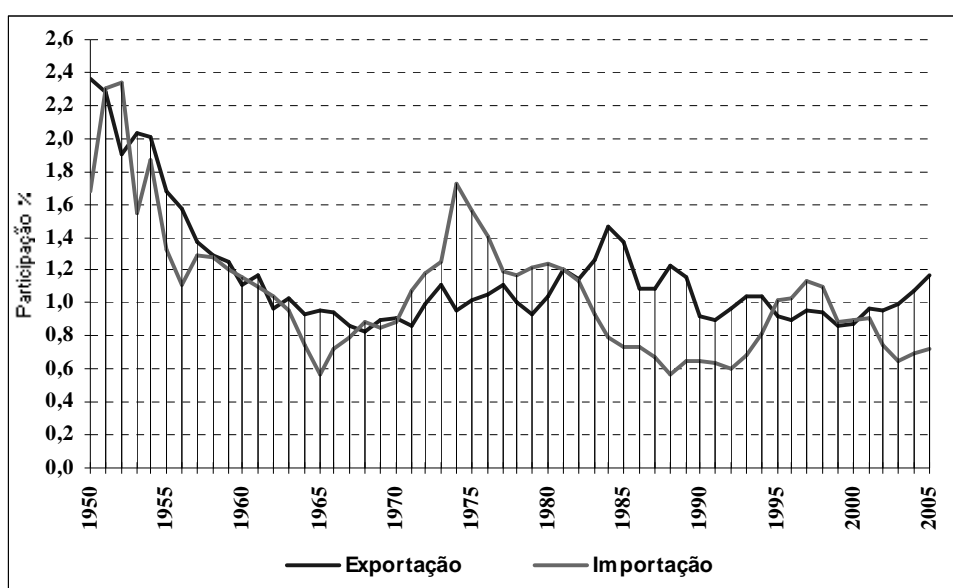
(Retirado da Comissão Parlamentar Conjunta do MERCOSUL).

No entanto, como veremos durante os capítulos a seguir, a livre concorrência mostra estar sofrendo com práticas de protecionismo em alguns setores importantes para o Comércio Exterior brasileiro. Medidas como a livre concorrência podem, sem dúvida, melhorar a participação das exportações brasileiras no âmbito global.

Para uma breve ilustração em um gráfico a seguir a participação do Brasil no que tange as exportações e importações mundiais. Essa relação não serve apenas para aumentar

o volume das exportações, mas também de um incremento na economia local, acrescentando maiores números para a importação, tratando de criar maiores correntes de negócios e ganhos para o Comércio Exterior entre Brasil e outros países. Como podemos visualizar no Gráfico 1, temos 1.2 % das exportações mundiais e tímidos 0.7 % nas importações.

**Gráfico 1 Participação do Brasil nas Exportações e Importações Mundiais (em %)
1950-2005**



Fonte: MDIC

1.3 Objetivos

1.3.1 Objetivo Geral

Analisar o MERCOSUL no Comércio Exterior do Brasil.

1.3.2 Objetivos Específicos

- Apontar dificuldades enfrentadas pelo Brasil na relação com os países do Bloco.
- Analisar a importância do MERCOSUL dentro do Comércio Exterior Brasileiro.
- Expor os pontos dentro da infra-estrutura (rodovias, ferrovias, portos, etc,) que são cruciais para melhores resultados do Comércio Exterior do Brasil.
- Fazer breve comparação entre MERCOSUL e a União Européia.

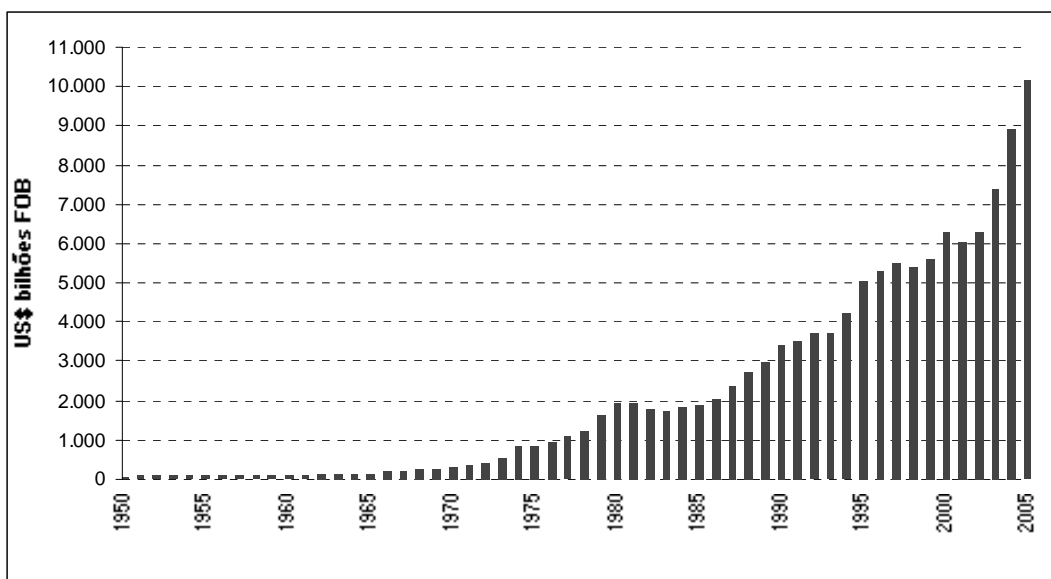
1.4 Metodologia e Estruturação

A necessidade de trocas de mercadorias entre os países é parte integrante do dinamismo econômico de suas nações, gerando ganhos no Balanço de Pagamentos. Veremos a seguir um segundo gráfico nos mostrando um número impressionante que vai ao encontro do avanço das exportações no mundo.

Como podemos observar no gráfico abaixo, a evolução das exportações cresceu de forma peremptória entre 1950 e 2005. Esse é o retrato de trocas entre os países e como a economia ganhou velocidade nos seus processos de intercâmbios de mercadorias. Essas trocas refletem a necessidade de trocas entre os países, o Brasil, por exemplo, exporta variados produtos para diversos mercados, seja na América do Sul, América do Norte como

países da Europa, etc. Observaremos nos capítulos seguintes alguns produtos que o Brasil importa e exporta e quais seus destinos e origens.

Gráfico 2 - Evolução das exportações mundiais entre 1950 e 2005 (em bilhões)



Fonte: MDIC e FMI

Para Aristides Silva os países mantêm relações internacionais pelas seguintes razões:

- a) Para adquirir bens e serviços que não possuem e nem têm condições de produzir, como é o caso de minérios básicos para a produção industrial, ou de produtos agropecuários cuja a produção depende das características do solo e do clima.
- b) Para obter no exterior, a custos menores do que produzindo internamente, inúmeros produtos de consumo corrente no país
- c) Para exportar bens que podem produzir além de suas necessidades, o que permitirá o pagamento das importações.

(Silva, 1991).

Como já ressaltamos, o Capítulo de número dois trará as questões importantes, com dados e gráficos sobre a situação da infra-estrutura do Brasil. Sabemos que este elemento é

vital para o crescimento e desenvolvimento de uma economia, principalmente para o Comércio Exterior. Ainda faz parte deste capítulo a questão de nossos portos, não menos importantes para um avanço com maior velocidade entre os transportes de mercadorias no atual ambiente. Para melhor visualização traremos dados de forma de tabela e mapa. Como parte deste capítulo serão utilizados dados junto aos órgãos do governo com dados atualizados.

Adiante, no terceiro capítulo analisaremos as exportações e importações do Brasil, com informações capturadas em revistas que abordam o assunto de economia internacional, em sites da internet cujo dados podem ser obtidos, tais como Funcex, Sistema Alice, etc. Com estes dados visualizaremos os números do comércio exterior brasileiro. Além de literatura que trabalhe com o item de tarifas, protecionismo e salvaguardas.

Ao tratarmos do MERCOSUL, cabe no quarto capítulo abordarmos os Blocos Econômicos e integração econômica e seus avanços. Como já foi dito anteriormente aqui trataremos da importância dos blocos para a economia de um país.

“ A cooperação econômica internacional, ou seja, a cooperação no campo econômico existente entre as nações na atualidade caracteriza-se pelos seguintes princípios: ser consciente, pública e multilateral, abrangendo apenas aspectos econômicos, isto é, a organização das trocas e dos pagamentos internacionais. Seus objetivos são facilitar as trocas e os pagamentos entre um grupo de países, visando acelerar o seu desenvolvimento econômico, como é o caso dos mercados comuns ” (Silva,1991).

Finalizando, enfim, o quinto capítulo trata diretamente do MERCOSUL dentro do Comércio Exterior brasileiro.

CAPÍTULO II

2. A INFRA-ESTRUTURA COMO PONTO-CHAVE PARA O COMÉRCIO EXTERIOR

A questão que move a Economia Internacional é a sua atividade de trocas. As mercadorias então produzidas em um país “ A ”, para serem deslocadas para um país “ B ”, necessitam de meios de ligação eficientes, que reduzam seus custos, reduzam tempo na hora de receber insumos e de levar o produto acabado para seu destino.

Durante o período que compreende 1500 até 1750, o mundo viveu o Mercantilismo. Bens como ouro e prata eram de extrema valia para os governantes, que viam nesses metais sua fonte de maior poder e soberania. No entanto, hoje, não apenas esses bens fazem de uma nação rica, vivemos hoje a intensidade de trocas cada vez mais rápidas, dos mais variados bens entre praticamente todos os países do mundo.

Em uma breve citação de Hunt, podemos verificar como o comércio de longa distância gera dinamismo em diferentes épocas, e em diferentes culturas. “ O crescimento da produtividade agrícola significava que o excedente de alimentos manufaturados tornava-se disponível tanto para os mercados locais como para o mercado internacional. Os progressos da energia e do transporte tornaram possível e lucrativo concentrar os indivíduos nas cidades, produzir em grande escala e vender os bens produzidos nos mercados mais amplos de longa distância. Assim esses movimentos básicos na agricultura e na indústria foram pré-requisitos necessários para a disseminação do comércio, o que, por sua vez, estimulou mais ainda a expansão urbana e encorajou a indústria”. (Hunt,1986)

Seja por vias rodoviárias, ferroviárias, hidroviárias ou outro tipo de transporte, notamos que isso faz parte do eixo de expansão que uma economia pode desenvolver. Possuir transporte competitivo não é apenas sinônimo de redução de custos, mas de maior força competitiva na economia.

Com a formação do livre comércio estes aspectos ganharam maior relevância, antes disso, encontramos sociedades como as metrópoles que negociavam seus bens umas com as outras. Mas tudo isso perdeu sua força quando países começam a negociar uns com outros, com estruturação dos meios de transporte. Essa interdependência permite que bens, duráveis ou não duráveis sejam transportados de um continente para outro, transformando o que antes era colônia e cidades mais desenvolvidas.

Com o nosso foco sendo o Comércio Exterior, como foi dito na página 19, portanto trabalharemos mais a questão de nossa Balança Comercial. Porém, podemos ressaltar a questão da Balança de Serviços, que faz parte do Balanço de Pagamentos e quando falamos em Mercado Comum também devemos destacar a Balança de Serviços, que são os fatores de produção.

“ O balanço de serviços, também denominado balanço de invisíveis, engloba os recebimentos e pagamentos de viagens de residentes ao exterior e de não-residentes ao país, fretes, seguros, lucros, dividendos, etc. Os pagamentos ao exterior são contabilizados com sinal menos (débito), os recebimentos com sinal mais (crédito). O item Serviços Governamentais refere-se aos gastos com embaixadas, consulados, representações no exterior etc. O item Serviços Diversos engloba os *royalties*, pagamentos e recebimentos de assistência técnicas, aluguéis de filmes, corretagens, etc (Simonsen, 1995).

Veremos que no Balanço de Pagamentos posto nas páginas, 54 e 55, no Capítulo III, o nosso saldo da Balança de Serviços é negativo. O Brasil não é auto-suficiente em capital, para investir, por exemplo, em nossas ferrovias, em nossos portos ou até mesmo em nossas rodovias, cada vez mais atingindo um grau elevado no gargalo da infra-estrutura. Existe, portanto, a necessidade de atrair capitais para executar tais obras nessa ponto da infra-estrutura.

Em 1968 Gary Fromm, escreve sobre a importância dos transportes do desenvolvimento econômico de uma nação. “ Os transportes desempenham um papel de múltiplas facetas na consecução dos objetivos do desenvolvimento. Sua função, como um requisito criador de receita, é óbvia e permite que mercadorias e passageiros sejam transferidos entre e dentro dos centros de produção e consumo. ” (Fromm, 1968)

Tivemos inicialmente um comércio regido por civilizações. Dentre delas a egípcia, sem nenhum comércio externo. “ Os mesopotâmicos chegaram a se estabelecer no exterior a fim de ativar as trocas, ao mesmo tempo que expedições com finalidades comerciais visitavam países estrangeiros. Os fenícios por sua vez, desenvolveram sua economia visando evitar a concorrência externa e tornaram-se simultaneamente grandes navegadores, dominando o comércio marítimo de sua época” (Silva,1987). Isso deixa ainda mais transparente o fato de países e culturas diferentes buscarem seus bens, claro que com devido tipo de ferramenta de transporte, ligado a suas respectivas épocas.

Mas é na Grécia que atingimos um grau ainda maior que as civilizações acima citadas busca sua dependência de alguns bens vindos do exterior, como cita novamente Silva. “ Os gregos, apesar de desenvolverem uma economia mais ou menos complexa, não dispunham de suficiente abastecimento de alimentos, o que os obrigava a adquirirem no exterior parte de seu consumo, pagando suas compras com a exportação de azeite, vinho e produtos de sua indústria” (Silva, 1987).

Esse grau de interdependência cresceu ao longo dos séculos em que passaram, os meios de transporte possuem tecnologia agregada em seu corpo, reduzindo a velocidade de um ponto de entrega para outro. O Comércio Exterior evoluiu, hoje a Grécia não importa apenas alimentos mas outros tipos de bens, e com isso o transporte não ficou atrás. Países tiveram que investir de forma sólida neste item, que em alguns países, transforma-se em um grande gargalo.

Novamente citando Fromm, em seu livro Transporte e Desenvolvimento Econômico, “ o aumento na velocidade e extensão da rede de transportes tem também efeitos benéficos na mobilidade, permitindo que os recursos humanos e materiais sejam movimentados mais prontamente para os lugares onde possam ser empregados de maneira mais produtiva. Conseqüentemente, os transportes ajudam a alcançar a distribuição regional população, da indústria e da renda” (Fromm, 1967).

Em princípio, a “ Aplicação do Tratado dos Domínios Terrestres” visa:

- Reduzir os custos e incentivar o investimento privado.
- Aprofundar os processos de desregulamentação do transporte de carga entre os países membros.
- Harmonizar as regulamentações, levando em conta que novas normas não devem implicar restrições à competência, mas avançar na detecção de assimetrias que afetam o processo de integração no setor, e ao cumprimento de acordos em matéria de pesos e dimensões dos veículos. (IPEA, 1996)

Com isso, no presente capítulo, analisaremos a questão dos transportes no Brasil, tendo em vista que esse é meio de alavancagem de ganhos, seja em nossa economia interna, no movimento de cargas dentro do Brasil, bem como para exportarmos para outros países. Como estão os números dos setores de ferrovias, rodovias, hidrovias e os nossos portos? Quais os gargalos que esses meios enfrentam no atual contexto? Essas são perguntas que tentaremos responder nesse capítulo do presente trabalho. Além de, posteriormente, expormos o que a Comissão Parlamentar do MERCOSUL explica sobre a Facilitação do Comércio entre os países integrantes do bloco em seu artigo 39º.

Cabe antes disso, citarmos o IIRSA como fator importante entre o Mercosul e o Chile na questão dos transportes. O acordo deu novo impulso para o processo de integração regional como elemento central de uma estratégia de desenvolvimento. Tendo como foco obras como a adequação do corredor Rio Branco-Montevideo-Colonia-Nueva Palmira, duplicação Palhoça-Osório e a rota internacional Internacional 60 CH ,setor Valparaíso-Los Andes. (IIRSA, 2006)

Antes de trabalharmos com dados de trocas devemos estar cientes dos aspectos, regras de vendas que o comércio internacional está cimentado. De acordo com a Câmara de Comércio Internacional são elas, segundo Jeanice Jung de Andrade, ano de 2001.

- a) Ex - works (EXW) - exportador disponibiliza a mercadoria no prazo e local negociados
- b) Free carrier (FCA) - exportador é responsável pelo transporte da mercadoria até o local estipulado entre as partes
- c) Free alongside ship (FAS) - exportador assume os riscos e custos até o local de carregamento da mercadoria
- d) Free on board (FOB) - o exportador se responsabiliza até o momento do carregamento da mercadoria no transporte acordado
- e) Cost and freight (CFR) - a responsabilidade do exportador é até o ponto de destino da mercadoria, o importador assume com o descarregamento da mercadoria do veículo transportador
- f) Cost, insurance and freight (CIF) - cabe ao exportador a responsabilidade dos custos da mercadoria, do seguro e do frete no transporte, a responsabilidade do importador inicia com o descarregamento da mercadoria.
- g) Carriage paid to (CPT) - ao exportador cabe o pagamento do frete até o local e prazo estipulado
- h) Carriage and insurance paid to (CIP) - ao exportador cabe o pagamento do frete e do seguro do transporte internacional, sendo os custos de transporte transferidos na entrega da mercadoria ao primeiro transportador, e os custos no ponto de destino
- i) Delivered at frontier (DAF) - modalidade comum em transportes por via férrea e rodoviária, onde a responsabilidade do exportador vai até a entrega da mercadoria na fronteira aduaneira, no prazo estipulado entre as partes;

j) Delivered ex-ships (DES) - o exportador responsabiliza-se com os custos e riscos do transporte da mercadoria no navio até o ponto de destino;

l) Delivered ex-quay (duty paid) (DEQ) - a responsabilidade do exportador envolve todos os custos até o ponto de destino, incluindo-se o desembaraço aduaneiro no destino;

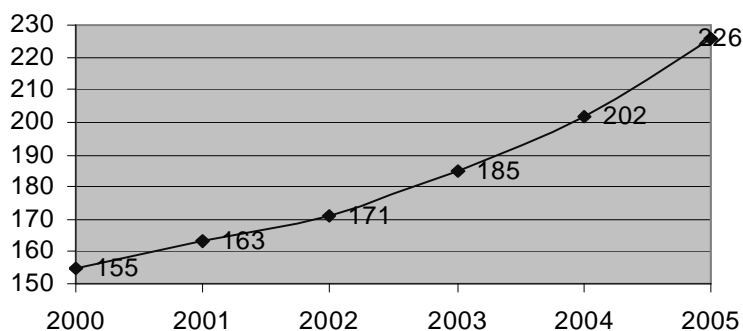
m) Delivered duty unpaid (DDU) - o exportador assume a responsabilidade dos custos até o ponto de destino, incluindo-se o desembaraço aduaneiro no destino com o pagamento de impostos e taxas, bem como os custos inerentes ao não desembaraço aduaneiro no destino;

n) Delivered duty paid (DDP) - a responsabilidade do exportador é de entregar a mercadoria no local de destino, incluindo-se os custos e riscos envolvidos com o pagamento de impostos e taxas.

2.1 Ferrovias e seus números

O MERCOSUL tem seu início em 1991, com o Tratado de Assunção instituindo um mercado comum entre Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai. Com isso, ganhou força a expectativa de que esses países realizassem maior intercâmbio entre si, nos mais diversos âmbitos, com ganhos, obviamente, também no nível comercial. Mas para que isso resulte em ganhos aos países integrantes, a infra-estrutura deve ter relevância nas discussões futuras do bloco. A seguir os números do primeiro item sobre os transportes no Brasil, sobre as ferrovias.

Gráfico 3 – Toneladas por quilômetro útil – TKU entre 2000 – 2005 (bilhões)

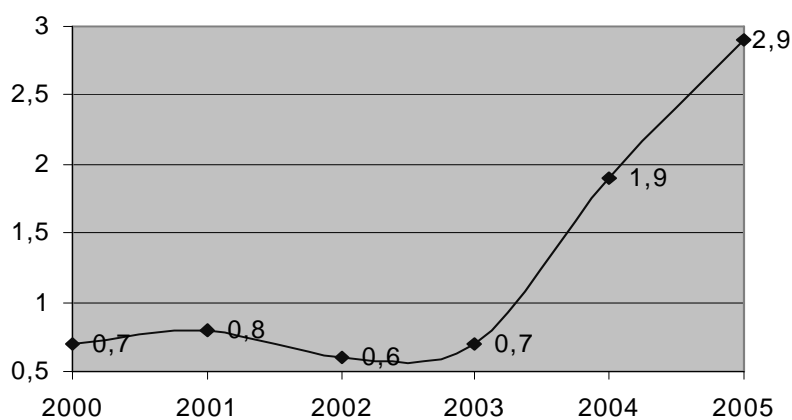


Fonte: ANTF, elaboração própria

Como podemos visualizar existe crescimento entre o período 2000-2005, na escalada o transporte ferroviário aumentou em uma boa razão. Sabemos que o transporte ferroviário teve uma importante queda em relação aos seus investimentos nos anos 50, quando o governo brasileiro passou a investir mais em sua malha rodoviária. A partir do momento em que se passou a privatizar as nossas ferrovias elas ganharam maior eficiência em suas atividades, tendo como exemplo ALL (América Latina Logística).

Entretanto, o investimento em nossas ferrovias por via pública, que se faz necessário por sua vez, está aquém do desejado. Como podemos ver em uma tabela, nossos investimentos em malha ferroviária são pequenos se comparados com países desenvolvidos, como os Estados Unidos ou em franca expansão como China e Índia. Esse sistema é de baixo custo, e de forma profícua pode transportar bens internamente, entre os estados do Brasil reduzindo de forma visível os custos.

Gráfico 4 – Investimentos na malha Ferroviária 2000-2005 (Bilhões)



Fonte: ANTF

Para competirmos e ganharmos evidência no Comércio Exterior devemos traçar planos em nossos meios ferroviários, países altamente competitivos investem em ferrovias e as transformam em meios que podem fazer a economia desenvolver em maior facilidade. O processo de integração deve ultrapassar os meios de desordem que atinge o Mercosul. Disputas políticas no bloco não devem trancar os desejos nascentes que a indústria traz para o desenvolvimento das riquezas nacionais.

Insistimos nisso, porque muito do desenvolvimento econômico dos Estados Unidos é gerado pelas ferrovias. Produtos agrícolas por exemplo são muito utilizados nesse meio de transporte e são abundantes nos EUA como no Brasil. As ameaças do Mercosul não se encontram apenas em seu âmbito macroeconômico com crises como as que vimos na Argentina recentemente, ou em suas relações externas como as da Venezuela com os EUA, mas muito das dificuldades vem de tentar competir com produtos vindos de outras partes do globo, com menor custo. A seguir o retrato da malha ferroviária no mundo, com detalhe para que os sete primeiros países no ranking são países ou desenvolvidos ou em franca expansão.

Tabela 1 – Malha ferroviária no mundo (quilômetros)

Ranking	País	Malha Ferroviária
1°	Estados Unidos	228.464
2°	Rússia	87.157
3°	China	70.058
4°	Índia	63.140
5°	Canadá	49.909
6°	Alemanha	46.039
7°	Austrália	43.802
8°	Argentina	34.091
9°	França	32.175
10°	Brasil	29.798

Fonte: ANTF

Por fim, a questão das ferrovias no país deve ser melhorada afim de serem executados maiores programas de desenvolvimento de Comércio Exterior do Brasil com os países do MERCOSUL. Em capítulo a parte detalharemos os produtos mais comercializados entre o Brasil e os países do bloco. Ainda dado interessante da ANTF (Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários) é de que em 2001, 78% do volume da carga são de exportação ou importação enquanto que os 22% restantes referem-se ao mercado interno. Para melhorias no setor a ANTF cita os seguintes itens: (ano de 2001)

- redução de impostos e taxas incidentes na importação de material ferroviário, sem similar nacional, uma vez que as locomotivas, devido à sua inserção no campo automotivo, altamente protegido contra a concorrência externa, têm o custo de suas peças e componentes importados (e sem similar nacional) majorado em até 24%;
- desoneração de receitas alternativas em serviços conexos, como exploração de terminais intermodais e serviços afins
- alocação de recursos para segregação carga - passageiro, nas regiões urbanas
- implantação de contornos ferroviários de centros urbanos
- eliminação de sérios gargalos operacionais, representados pelas passagens em nível e também pelas invasões da faixa de domínio das ferrovias (especialmente nos acessos

aos portos), herança das novas concessionárias privadas, porém algo que foge à competência das mesmas na sua resolução

Segundo Castro e Lamy as possibilidades de desenvolvimento de serviços de transporte ferroviário no âmbito do Mercosul dependem fortemente da capacidade e os operadores ferroviários funcionarem de forma integrada. Assim aspectos mais técnicos, tais como distância de transporte, tamanho de lote, concentração de origem e destino, passam até para um segundo plano na definição dos mercados mais promissores (Castro e Lamy, 1996).

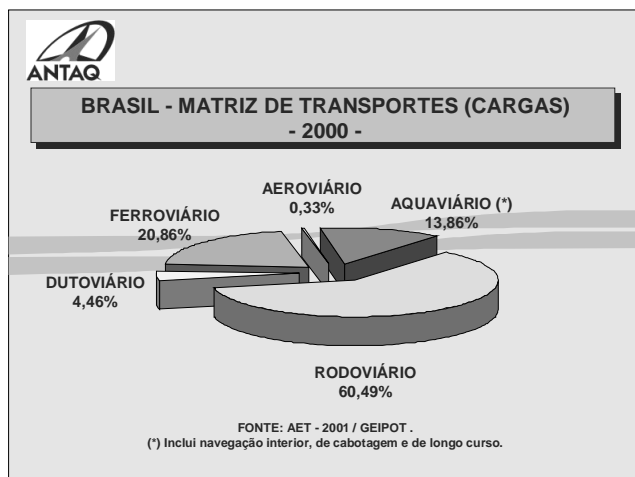
2.2 Rodovias

Mesmo com os altos impostos cobrados pelo Governo estes não vem sendo aplicados com qualidade no setores que garantiriam maior desempenho na economia brasileira. No Brasil as rodovias, meio mais utilizado de transporte, estão em péssima conservação em sua maioria e geram perdas enormes no chamado “ Custo Brasil ”. Isso tudo prejudica a função econômica que o transporte possui, diminuindo as receitas das empresas que dependem do escoamento de sua produção. Embora sendo um meio de maior custo na maioria dos casos, as rodovias são o meio mais utilizado em nosso país.

Somente 10% dos caminhões com carga de exportação que cruzam a fronteira do Brasil com a Argentina (em Uruguaiana) fazem o transporte porta a porta (da origem ao destino final). O MIC/DTA oferece uma serie de vantagens, mas as transportadoras preferem usar o autônomo para as viagens de transferência porque o frete é mais barato e, além disso, elas não colocam os seus caminhões nas rodovias deterioradas da região. (Ipea,1996)

Mesmo sendo dados de dez anos atrás as condições das estradas não melhoraram ao ponto de criar um grande elo entre os países do MERCOSUL.

Gráfico 5 – Porcentagem de meios de transporte mais utilizados no Brasil



Fonte: ANTT

Analisando facilmente o gráfico acima o modal rodoviário é de longe o mais utilizado no Brasil, mais da metade dos transportes são feitos por rodovias. O meio hidroviário, o mais barato dos cinco acima citados possui apenas 13,86%, sendo que o Brasil possui extensa capacidade de usufruir deste meio. Meio ferroviário já estudado possui 20,86 dos transportes, que como já vimos possui entraves que poderiam ser melhorados para o país ganhar competitividade.

Para piorar a análise segundo dados da Confederação Nacional do Transporte (CNT) o estado de conservação das rodovias possui um péssimo rendimento: para o estado de conservação ótimo e bom apenas 28% das estradas, deficiente 31,8% e ruim e péssimo 40,2%.

2.3 Aeroportos

Muitos dos pontos turísticos visitados no Brasil são de pessoas da América do Sul, principalmente da Argentina e Uruguai, muitos por via terrestre mais muitos pelo meio mais rápido, via aérea. O setor como os demais sofre com a alta carga tributária.

Tabela 2 - Número de Aeroportos

Tipo	Quantidade
Aeroportos Domésticos	36
Aeroportos Internacionais	30
Aeródromos e pequenos aeroportos	2.227

Fonte: Infraero

2.4 Portos

Mais uma vez a comparação com China e Estados Unidos é inevitável. Enquanto estes possuem portos modernos o Brasil fica em ritmo lento criando gargalos desnecessários e acéfalos perante o Comércio Exterior brasileiro. Mesmo com a Lei de Modernização Portuária de 1993, os gargalos continuam. Entretanto, desde tal data ocorreram privatizações que fizeram nosso eixo portuário crescer em boa forma. Muito do que a América Latina exporta vem pelos meios marítimos, resultando em solavancos nos portos, que por muitas vezes não possuem estrutura fazendo com que as mercadorias fiquem estocadas.

O Brasil possui grande extensão de costa marítima, portanto seria este um dos caminhos para maiores conquistas no Comércio Exterior. Segundo Maia possuímos dois tipos de distância econômica que são dadas:

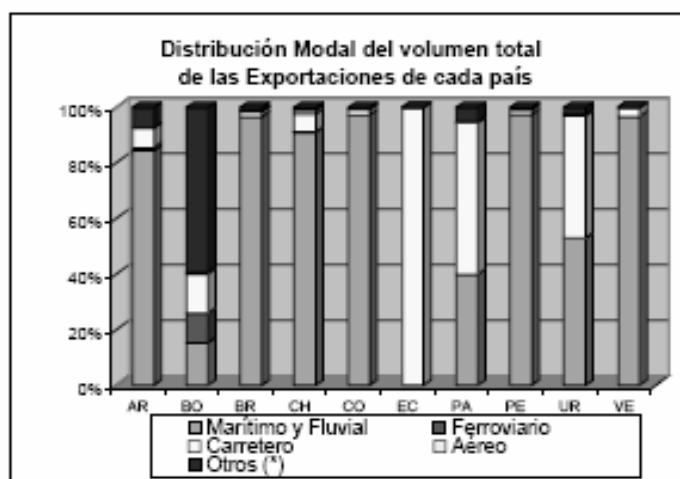
- Portos Eficientes: com sistema operacional de baixo custo e com possibilidade de atracação de navios de grande calado.

- Cargas de retorno: o que permite reduzir o frete de ida

(Maia, 1998)

A seguir dados da IIRSA do ano 2000 que ressaltam a importância vital dos portos, fica nítido que o transporte marítimo é o mais utilizado entre os países da América do Sul, foram incluídos além dos integrantes do Mercosul, Bolívia, Chile, Colômbia, Equador e Peru.

Gráfico 6 – Distribuição Modal dos volumes totais das Exportações de cada país, ano 2000. (Fonte: Iirsa)



Disposições Referentes aos Controles de Transporte (Comissão Parlamentar do Mercosul). Art.39. Os controles referentes aos meios de transporte de passageiros e de cargas que forem exercidos em Área de Controle Integrado, pelos funcionários Competentes dos Estados Partes, ajustar-se-ão ao estabelecido nas normas de aplicação emergentes do Convênio sobre Transporte Internacional Terrestre entre os países do Cone Sul, e toda outra norma complementar e/ou modificatória que for ditada.

2.5 Dados Estatísticos dos Transportes do Mercosul e importância do modal marítimo

Esta parte do trabalho apresenta dados estatísticos que ajudam a trabalharmos com a importância do modal marítimo dentro do contexto do Mercosul. De forma peremptória veremos nas tabelas a seguir que os modais marítimo e rodoviário são os mais utilizados pelo Brasil seja em suas exportações ou importações. Os dados são do Sistema Alice, do Ministério do Desenvolvimento, com intervalo de entre, 1996-1999, 2000-2002 e 2003-2005. Inserimos nestas tabelas os modais Marítimo, Fluvial, Aéreo, Rodoviário e Ferroviário.

Tabela 2- Exportação do Brasil para o MERCOSUL. (FOB) (Milhões)

Modal	1996-1999	2000-2002	2003-2005
Marítimo	10.341.566.102,00	17.866.445.073,00	22.447.089.724,00
Fluvial	219.957.096,00	4.253.899.991,00	5.488.117.635,00
Aéreo	1.751.300.534,00	30.855.539,00	32.777.346,00
Ferroviário	136.669.894,00	420.164.588,00	991.160.666,00
Rodoviário	18.692.161.126,00	8.700.731.218,00	10.107.202.872,00

Fonte: Aliceweb/Mdic

No total de exportações para o Mercosul, fica evidente que os meios marítimo e rodoviário são os que mais transportem valores (FOB). As rodovias, como já vimos ocupam grande espaço no quesito dos transportes para a economia brasileira. E o meio marítimo atinge de forma decisiva as trocas de mercadorias entre o Brasil e o restante do Mercosul. Adiante, teremos as seguintes tabelas divididas entre as exportações do Brasil para os países integrantes do Mercosul. Não incluímos nas tabelas as exportações e importações através de tubos, linhas de transmissão ou por meios próprios.

Tabela 3 – Exportação para Argentina, tipo de modal. (Fob) (Milhões)

Modal	1996-1999	2000-2002	2003-2005
Marítimo	9.643.593.829,00	5.387.391.292,00	10.183.037.201,00
Fluvial	122.067.942,00	70.201.154,00	143.221.886,00
Aéreo	1.480.192.200,00	1.054.304.110,00	1.658.970.515,00
Ferroviário	106.665.180,00	122.927.831,00	224.854.262,00
Rodoviário	12.681.955.191,00	6.931.660.436,00	9.628.733.631,00

Fonte: Aliceweb/Mdic

Mais uma vez avistamos que o meio marítimo é de fato o mais utilizado e com frequência é citado no trabalho. Este meio transporta a maior quantidade de valores com o principal parceiro do Brasil no Mercosul,. Porém, o modal marítimo fica em segundo uso entre 1996 e 2002, com boa participação. Melhor ainda é seu desempenho entre 2003 e 2005 quando fica em primeiro lugar.

Tabela 4 –Exportação para o Paraguai, tipo de modal (Fob) (Milhões)

Modal	1996-1999	2000-2002	2003-2005
Marítimo	394.675.881,00	6.313.596,00	54.417.941,00
Fluvial	12.456.473,00	11.054.702,00	18.181.961,00
Aéreo	105.296.648,00	390.244.356,00	31.375.353,00
Ferroviário	25.096.344,00	18.236.151,00	91.275.776,00
Rodoviário	3.511.677.056,00	1.766.930.290,00	2.267.546.607,00

Fonte: Aliceweb/Mdic

Com o Paraguai o modal mais utilizado é o rodoviário. As rodovias nem sempre em bom estado são as mais utilizadas, ganhando espaço frente aos outros meios.

Tabela 5- Exportação para o Uruguai, tipo de modal (Fob) (Milhões)

Modal	1996-1999	2000-2002-	2003-2005
Marítimo	303.296.392,00	152.711.340,00	279.162.316,00
Fluvial	85.432.681,00	28.730.092,00	22.573.924,00
Aéreo	165.811.686,00	87.532.191,00	103.911.359,00
Ferroviário	4.908.370,00	10.566.261,00	3.563.706,00
Rodoviário	2.498.528.879,00	1.362.312.276,00	1.476.068.517,00

Fonte: Aliceweb/Mdic

Para o comércio entre Brasil e Uruguai no que tange às exportações Brasil-Uruguai o meio mais utilizado também é o rodoviário, com grande participação numérica. Distantes seguem os meios marítimo e aéreo.

Tabela 6- Exportação para a Venezuela, tipo de modal. (Fob) (Milhões)

Modal	1996-1999	2000-2002-	2003-2005
Marítimo	2.013.620.323,00	2.131.089.134,00	3.465.524.905,00
Fluvial	17.505.902,00	8.665.569,00	5.847.297,00
Aéreo	351.407.951,00	319.050.301,00	677.326.040,00
Ferrovário	-	19.460,00	117.615,00
Rodoviário	79.544.884,00	173.664.542,00	22.695,00

Fonte: Aliceweb/Mdic

Enfim, o comércio entre Brasil e Venezuela é ocupado em sua maioria no meio marítimo, as exportações brasileiras seguem para o país venezuelano com maior número nesse meio. Há uma crescente entre 1996 até 2005.

Tabela 7- Importação do Brasil, os meios mais utilizados. (Fob) (Milhões)

Modal	1996-1999	2000-2002-	2003-2005
Marítimo	16.429.793.807,00	11.517.405.179,00	9.276.548.076,00
Fluvial	51.519.716,00	1.903.245,00	8.267.949,00
Aéreo	1.027.839.254,00	529.907.286,00	369.185.924,00
Ferrovário	377.373.832,00	276.014.729,00	420.912.933,00
Rodoviário	15.926.798.294,00	7.994.835.952,00	8.972.398.741,00

Fonte: Aliceweb/Mdic

As importações brasileiras seguem o fluxo nos dois meios mais utilizados, assim como as exportações rodovias e meio marítimo são os mais destacados nas trocas entre Brasil e restante do Mercosul. Porém, destaque para a queda do uso do transporte marítimo entre 1996 e 2005. As exportações por vias marítimas nesse período crescerem mas as importações por esse modal, por sua vez, caíram.

Tabela 8 – Importação do Brasil da Argentina, tipo de modal (Fob) (Milhões)

Modal	1996-1999	2000-2002-	2003-2005
Marítimo	15.891.091.004,00	11.201.518.875,00	8.861.694.084,00
Fluvial	44.558.711,00	1.432.986,00	7.307.888,00
Aéreo	855.963.605,00	439.770.655,00	323.279.630,00
Ferroviário	249.401.768,00	238.120.320,00	358.547.508,00
Rodoviário	11.540.086.103,00	5.831.689.765,00	6.857.172.501,00

Fonte: Aliceweb/Mdic

Interessante notar que as importações caíram pelo meio marítimo, mesmo que este ocupe o lugar mais alto dos meios utilizados na importação do Brasil para a Argentina, ocorreu leve aumento no meio ferroviário.

Tabela 9 – Importação do Brasil do Paraguai, tipo de modal (Fob) (Milhões)

Modal	1996-1999	2000-2002-	2003-2005
Marítimo	17.896.985,00	12.477.340,00	32.039.257,00
Fluvial	5.467.198,00	470.259,00	532.347,00
Aéreo	11.312.912,00	3.258.520,00	3.415.220,00
Ferroviário	-	751.813,00	15.975.519,00
Rodoviário	1.607.601.552,00	1.001.641.191,00	1.033.220.392,00

Fonte:Aliceweb/Mdic

Entre Brasil e Paraguai sem dúvida o forte aumento entre o comércio dos países tem destaque para as importações brasileiras no modal rodoviário. Outros meios são de menor relevância na tabela acima. Isso obviamente pelas situações geográficas entre os países não apenas entre Brasil-Paraguai mas bem como o restante faz com muitos produtos sejam transportados pelos meios rodoviários.

Tabela 10- Importação do Brasil do Uruguai, tipo de modal (Fob) (Milhões)

Modal	1996-1999	2000-2002-	2003-2005
Marítimo	520.805.818,00	303.408.964,00	382.814.735,00
Fluvial	1.493.807,00	-	427.714,00
Aéreo	160.562.737,00	86.878.111,00	42.491.074,00
Ferroviário	127.972.064,00	37.142.596,00	46.389.906,00
Rodoviário	2.779.110.639,00	1.161.504.996,00	1.082.005.848,00

Fonte: Aliceweb/Mdic

O mesmo elo de ligação entre Brasil e Paraguai pode ser visto entre Brasil e Uruguai. As importações são em maior volume pelo modal rodoviário.

Tabela 11- Importação do Brasil da Venezuela, tipo de modal (Fob) (Milhões)

Modal	1996-1999	2000-2002-	2003-2005
Marítimo	3.666.507.677,00	2.685.057.687,00	708.171.064,00
Fluvial	347.160,00	-	-
Aéreo	14.816.757,00	10.946.457,00	16.235.740,00
Ferroviário	-	-	-
Rodoviário	30.772.392,00	11.666.329,00	6.307.169,00

Fonte:Aliceweb/Mdic

Por fim, entre Brasil e Venezuela, assim como nas exportações brasileiras as importações são em maior número por vias marítimas, com grande destaque no comércio entre ambos os países.

CAPÍTULO III

3. IMPORTAÇÕES E EXPORTAÇÕES COMO FATOR RELEVANTE PARA A ECONOMIA, IMPORTÂNCIA E DIFICULDADES.

Vimos na capítulo anterior a relação importante em que os meios de transporte possuem com o Comércio Exterior, trabalhando como meio de troca entre as nações envolvidas assumindo de forma vital as transações entre os mesmos. Todavia, essas trocas muitas vezes passam por processos de decisão em que os países decidem o que exportar e para qual lugar essas exportações terão destino. Medidas estratégicas, acordos entre países fazem parte da tomada de decisão, muitas vezes prejudicada por medidas de salvaguardas, tarifas e meios enfim de protecionismo que são comumente vistos na realidade entre os países.

Se compararmos os dados de trocas como foi visto no Capítulo I (na evolução das exportações mundiais) podemos notar de forma peremptória que esses intercâmbios de mercadorias ganham notável crescimento ao longo das décadas. Isso modifica muito a Balança de Pagamentos, sobretudo a do Brasil, que tem forte sustentação em sua Balança Comercial, como veremos no presente capítulo.

Os cenários mundiais, a forte interdependência entre as nações, o grande fluxo de capitais e mercadorias criam um dinamismo que fazem com que as economias locais apelem a medidas de proteção para alguns segmentos. Entretanto, em alguns setores isso não serve como base de sustentação, haja vista que competir com a China por exemplo é tarefa cada vez mais difícil, em um país que possui mais de 1 bilhão de habitantes, baixa faixa salarial, entre outros aspectos para ser forte no mercado internacional. Nisto pode ser aplicada as vantagens comparativas.

As efetivas trocas de mercadorias são derivadas de “ pressões ” em que muitos segmentos vêem como melhor exportar seus produtos a vende-los no país local. Também

derivado evidentemente pelo câmbio favorável. Isso cria ganhos em nossa Balança de Pagamentos em seu item de Comércio, como já foi dito.

Segundo Furugem, em artigo para a revista *Conjuntura Econômica*, ele trata a importância das exportações como um ponto-chave para nossa economia. “ O crescimento relativamente melhor da economia brasileira dos últimos dois anos, veio, principalmente, por estímulos vindos de fora. O PIB mundial, que cresceu cerca de 5,3% em 2004, fez aumentar os preços das *commodities* e outros produtos de exportação para o Brasil e da maioria dos países emergentes.....devemos avaliar o crescimento da economia brasileira este ano com humildade. O crescimento da economia em 2006, está vindo, ainda, em boa parte de fora, via exportações e, em parte do aumento dos gastos públicos em ano eleitoral. (Furugem, 2006).

Com o fim relativo das barreiras geográficas para o comércio internacional, cabe, agora, aos países serem mais competitivos, estarem preparados para o contexto da força em que muitos mercados possuem. No capítulo V trataremos essas trocas entre Brasil e o Mercosul, com seus dados de importação e exportação em capítulo a parte. Neste capítulo o fruto do nosso trabalho é tratar as questões como salvaguardas que atingem a economia brasileira, as barreiras tarifárias, o protecionismo, além de levantar a base teórica das vantagens comparativas, estudada constantemente nos livros de economia internacional. Isto posto, traremos o Balanço de Pagamentos dos anos de 1991 até 2005, para análise não apenas o valor final mas como a Balança Comercial é importante para nossa economia.

Siegfried Bender, da USP, em seu artigo cita a importância dos acordos que facilitam o comércio. “ A regionalização do comércio internacional, em detrimento do multilateralismo tem sido uma tendência crescente desde os anos 1980. O continente americano tem estado entre as regiões mais ativas na proliferação de acordos regionais de comércio. Segundo Jank, Tachinardi e Arashiro 2004) e Salazar-Xirinachs (2002), desde 1990 os países latino-americanos negociaram 12 acordos de livre comércio e estão em processo de negociação de 8 adicionais. (Bender,2006)

Porém, como veremos, existem além dos problemas com transportes, já vistos, adversidades ligadas aos instrumentos de proteção de economia local, sendo assim, apenas

os acordos citados por Banderin não podem servir como panacéia para a nossa economia, muito embora isso alavanque nossas trocas com os mais diversos países.

3.1 Vantagens Comparativas

Como vimos as trocas são cruciais para que a economia tenha alavancagem, criando ganhos internos vendendo nossos produtos para outras partes do globo. Entretanto, muitos produtos não são capazes, seja por custo alto, seja por falta de matéria-prima para competir em outras regiões econômicas. Necessitamos importar mercadorias para serem consumidas, também erigindo ganhos para nossa economia, haja vista que muitas empresas necessitam de equipamentos ou suprimentos para fazer com que a organização continue seus trabalhos. Isso gera uma interdependência, criando dinamismo entre as nações envolvidas

Maia, mais uma vez em seu livro, Economia Internacional e Comércio Exterior, fala com propriedade sobre essa interdependência que enfrentamos hoje. “ O mundo de hoje é chamado de Aldeia Global, porque as nações estão, dia após dia, ficando mais interdependentes. Os países não dispõem de todas as mercadorias necessárias a sua sobrevivência. Essa interdependência, muitas vezes, aparece entre nações que podem produzir a mesma mercadoria. Entretanto, produzem a custos diferentes, devido à tecnologia (know-how), obtida através de pesquisas bem-sucedidas. Assim torna-se mais vantajoso comprar do que produzir.(Maia, 1998)

Sabemos, sem dúvida, que existem muitas diferenças entre custos nos países. Sejam custos nos transportes, tecnologia e até meios burocráticos. A diferença entre Brasil e Nova Zelândia no que tange os custos para produção de produtos são obviamente diferentes. É essa relação de custo-benefício de produção que faz com que os países estabeleçam as trocas.

Para analisarmos as Vantagens Comparativas em seu arcabouço teórico utilizaremos principalmente os conceitos de Krugman e também o exemplo prático da indústria calçadista.

Em princípio, Krugman trabalha os fatores de que os países participam do comércio internacional por duas razões básicas, cada uma contribui para seus ganhos do comércio. Primeiro pelo fato dos países serem diferentes uns dos outros. Segundo Krugman os países assim como indivíduos, podem ser beneficiados pelas suas diferenças, atingindo um arranjo no qual cada um produz as coisas que faz relativamente bem. E em segundo detalhe os países comercializam para obterem ganhos de escala.

Para isso, podemos citar a criação dos blocos econômicos, o Mercosul por exemplo, esse acordo em princípio é assinado para facilitar o comércio de bens, tendo em vista a relativa diferença de um país para outro. O autor trabalha com os conceitos de mitos, que são muitas vezes utilizados de forma errônea. Eis os mitos, segundo Krugman:

- a) Mito 1- *o livre comércio é benéfico somente se o país é suficientemente forte para enfrentar a concorrência estrangeira.* O autor trabalha com o conceito Ricardiano, que os ganhos do comércio dependem das vantagens comparativas e não das absolutas. Vantagens absolutas em produtividade sobre os outros países na produção de um bem não é condição necessária nem condição suficiente para ter vantagens comparativas nesse mesmo bem.
- b) Mito 2- *a concorrência estrangeira é desonesta e prejudica outros países quando baseada em salários baixos.* Para o autor esse argumento, citado com argumento do empobrecimento do trabalho é favorito para sindicatos que visam a proteção da concorrência internacional. Nesse mito, para Krugman, as pessoas tratam que a indústria deveria ter de competir com as indústrias estrangeiras que são menos eficientes, mas pagam salários mais baixos. O autor aqui trata de que não importa se o custo mais baixo de um bem como vinho produzido no estrangeiro é devido à alta produtividade ou a salários baixos. O que importa segundo Krugman ao país local é que seu próprio trabalho é mais barato para produzir queijo e trocá-lo por vinho, em vez de produzir vinho.

c) Mito 3- *o comércio explora um país e o torna pior economicamente se seus trabalhadores recebem salários muito baixos que os trabalhadores de outras nações*. Para Krugman isso é constantemente argumentado da forma emocional. Aqui o autor cita que negar a oportunidade de alguém exportar e comercializar pode abrir caminho ainda maior para a pobreza.

(Krugman, 1998)

Sabemos que muitos desses mitos citados por Krugman em seu livro fazem parte do contexto do cotidiano, com seguidas informações nem sempre tão simples citadas em artigos ou revistas. Trabalhamos com o fato de para um país ser competitivo e possuir vantagens comparativas ao produzir um bem “ X ”, esse bem deve antes de mais nada possuir vantagem de custo, como a facilidade de trocas com outro país, custos estes como transportes, tributários, tarifas na relação com outra nação, etc.

Segundo Ellsworth “ o livre comércio permite que seja tirada toda a vantagem das possibilidades da especialização geográfica. Alguns países apresentam dotações de fatores que lhes permitem obter a produção econômica de um grupo de mercadorias, outros são adequadamente dotados para a produção de outro grupo. Isoladamente, cada país se especializará na produção daqueles bens para os quais sua dotação de fatores melhor o capacita, e trocará estas especialidades pelas de outros países, para benefício mútuo de todos (Ellsworth, 1973).

Vamos para um exemplo prático, ocorrido em nosso país entre dois bens, os calçados e curtumes. Esse exemplo é retirado da Revista da Confederação Nacional da Indústria, no ano de 2006. Ambos os setores são alvo da concorrência chinesa, cada vez mais sólida mundialmente.

Em 2004 o setor de calçados exportou 212 milhões de pares. Já em 2005 foram diminuídos os ganhos nesse setor e o número ficou em 189 milhões. Mesmo assim o faturamento médio foi maior (1,81 bilhão em 2004 e 1,89 bilhão em 2005), mas isso devido, segundo o artigo, pelo fato de ocorrer aumento do preço médio. Foram perdidos 20 mil postos de trabalho nesse setor.

São apontados como defeitos internos: alta carga tributária, infra-estrutura precária, juros altos e moeda pouco competitiva. E obviamente efeitos externos: a indústria calçadista chinesa, que produz 9 bilhões de pares por ano.

Todavia, os setores de couros e componentes obtêm resultados positivos. Isso pelo fato de que a própria China, grande importadora desses bens. O setor de curtume, em 2004, exportou 1,2 bilhão. Em 2005 aumento para 1,6 bilhão, criando mais de 2.000 empregos.

A busca pelo diferencial competitivo e ganhos de mercado nesse caso são evidentes. Não é possível competir com indústria como a chinesa em pares de calçados, a busca pela diferenciação pode ser um dos meios para a competição. Quando nem esta diferenciação é possível resta exportar outro tipo de bem. “ A nova tendência da indústria calçadista para reduzir custos, tem conseqüências bastante negativas para o Brasil. Produzir na terra do adversário, e assim beneficiar as vantagens comparativas da China” (CNI,2006). Isso faz parte da competição e a empresa Azaléia, segundo o artigo deve estruturar a sua terceirização para a China ao longo dos próximos anos.

Para tratarmos das vantagens comparativas do Brasil não podemos, no entanto, nos ater apenas aos meios de transportes, níveis salariais, concorrência com países como a China, exaustivamente citados em bibliografias, também devemos citar a abundância de alguns recursos naturais que faz do Brasil competir em bom nível com demais países, os exemplos são citados na cana-de-acúcar, laranja, café entre outros. O que podemos levar em conta, sem dúvida, é focarmos também em políticas de exportação de bens com maior valor agregado, e não apenas exportarmos *commodities*.

Outros exemplos merecem destaque, e são de extrema valia para o Comércio Exterior do Brasil, seja fazendo frente aos países do Mercosul, seja para país de outras partes do globo. Mostramos a tabela com produtos de extrema valia, exemplos reais de competitividade do Brasil para o resto do mundo.

Tabela 12 – Produtos brasileiros com Competitividade

Produto	Custo no Brasil	Custo nos EUA
Soja	Custo de produção médio: <ul style="list-style-type: none"> • R\$ 321,00/tonelada • ou US\$ 111,14/tonelada (US\$ 3,02/bushel) Preço pago ao produtor: <ul style="list-style-type: none"> • R\$ 413,33/tonelada ou • US\$ 142,52/tonelada 	Custo de produção médio: <ul style="list-style-type: none"> • R\$ 656,00/tonelada ou • US\$ 227,00/tonelada (US\$ 6,19/bushel) Preço mínimo na Farm Bill: <ul style="list-style-type: none"> • US\$ 183,72 (US\$ 5,00/bushel) Target Price na Farm Bill: <ul style="list-style-type: none"> • US\$ 213,11 (US\$ 5,80/bushel) Pagamentos diretos: <ul style="list-style-type: none"> • US\$ 16,17/tonelada
Carne de Frango	Custo de produção: <ul style="list-style-type: none"> • R\$ 1,41/quilo ou • US\$ 0,49/quilo Custo ao Consumidor final: <ul style="list-style-type: none"> • US\$ 0,67/quilo 	Custo de produção: <ul style="list-style-type: none"> • R\$ 3,87/quilo ou • US\$ 1,34/quilo Custo ao Consumidor final: <ul style="list-style-type: none"> • US\$ 2,00/quilo
Aço	Custo de produção médio: Semi-acabado: <ul style="list-style-type: none"> • de US\$ 135,00 a 171,00/tonelada(média 155,00) Laminado a frio: <ul style="list-style-type: none"> • US\$ 310,00/tonelada 	Custo de produção médio: Semi-acabado: <ul style="list-style-type: none"> • US\$ 179,00 a 248,00/tonelada (média 214,00) Laminado a frio: US\$ 430,00/tonelada

Fonte: DECOM,MDIC

3.2 Tarifas

Entramos agora em pontos de divergência entre as diversas economias do mundo. A questão sobre tarifas não é nova e sempre gera embates políticos entre as nações envolvidas. De fato, não nos assusta que as discussões para proteger as economias locais sejam tratadas com mais força, afinal ao praticarmos ferramentas protecionistas estamos de alguma forma dificultando o que rege o Comércio Exterior, as trocas, ou, ainda os ganhos em que um país teria ao exportar para outro.

Para Pugliesi, que trata do tema de forma clara “a liberdade de circulação de mercadorias é alcançada mediante a eliminação das barreiras não-tarifárias e extratarifárias.

A primeira pode ser alcançada mediante a redução progressiva até a eliminação das tarifas para as operações de importação e exportação de produtos originários dos países signatários” (Pugliesi,1998)

Tendo em vista que o Comércio Exterior é sustentado pela importação e exportação de mercadorias de um país para outro, é nítido que as relações entre ambos deve estar de acordo com as normas, mesmo assim assistimos no cotidiano aplicações de tarifas para alguns segmentos.

Citando novamente Krugman, “ as tarifas são a forma mais antiga da política de comércio e são utilizadas tradicionalmente como uma fonte de renda do governo. Até a introdução do imposto de renda, por exemplo, o governo dos Estados Unidos elevava sua receita por meio das tarifas. Sua finalidade, no entanto, tem sido não só fornecer receita, mas proteger os setores locais específicos. No início do século XIX, o Reino Unido utilizava as tarifas (Corn Laws) para proteger sua agricultura da concorrência das importações.” (Krugman, 1998)

No Mercosul possuímos a Tarifa Externa Comum (TEC), utilizada desde 1995, assinada pelos quatro integrantes do bloco (obviamente sem a Venezuela, até então), tendo como base a NCM ou, Nomenclatura Comum , adotada pelo Mercosul, tendo direitos de importação nesses itens.

Essa mesma tarifa, tem como base a facilitação do comércio entre os países do Mercosul, evitando alguns males econômicos tais como oligopólios. Segundo o Ministério do Desenvolvimento a TEC possui como fundamentos:

- a) ter pequeno número de alíquotas;
- b) baixa dispersão;
- c) maior homogeneidade possível das taxas de promoção efetiva (exportações) e de proteção efetiva (importação);
- d) que o nível de agregação para o qual seriam definidas as alíquotas era de seis dígitos.

Adiante trabalharemos mais sobre as tarifas no Mercosul, durante o processo do presente capítulo. Para Krugman, “ a característica distintiva das tarifas e dos subsídios a

exportações é que eles criam uma diferença entre os preços nos quais os bens são comercializados no mercado mundial e seus preços dentro do país. O efeito direto da tarifa é tornar os bens importados mais caros dentro do país do que fora. Um subsídio às exportações dá aos produtores um incentivo para exportar.” Krugman ainda cita que o resultado disso é que ocorre alteração nos termos de troca do país que impõe a mudança de política e nos termos de troca do resto do mundo. (Krugman, 1998).

Em virtude dos efeitos do protecionismo as nações envolvidas no processo tendem a perder espaço no mercado mundial com excesso de proteção em seus mercados. Isso dificulta a relação de trocas, resultando em relações negativas para os envolvidos. Recentemente a Argentina aplicou medidas protecionistas para os produtos calçadistas brasileiros, gerando reflexos negativos em questões não apenas econômicas bem como nas relações políticas entre os mesmos.

Ellsworth destaca, corretamente ao nosso ver, que a proteção elimina, ou pelo menos reduz os benefícios do comércio. Os efeitos são dois, o primeiro faz com que os recursos sejam deslocados de uma utilização mais eficiente para menos eficiente, e segundo pela elevação dos preços dos bens e serviços, restringe a liberdade de escolha do consumidor.

Claro que em termos de Brasil não apenas sofremos quando um país nos coloca medidas protecionistas, como o caso já citado o caso da Argentina, mas também com nossas relações com os Estados Unidos, no caso no suco de laranja. Isso trava os ganhos internos em nossa economia, gerando perdas. Contudo, a fonte que deveríamos trabalhar seria de conquistar espaço no mercado interno, quando estas adversidades vindas de medidas protecionistas acontecem.

Na opinião de Aristides Silva existem variados argumentos a favor das tarifas. Alguns dos argumentos a favor são:

- a) *Proteção aos níveis de salários e empregos.* A tarifa é necessária para se manter o nível salarial elevado, evitando a concorrência ruínosa com produtos fabricados com mão-de-obra barata.

- b) *Proteção à indústria nascente*. Para Silva um país em vias de desenvolvimento uma indústria para iniciar as atividades precisa de proteção
- c) *Fonte de receita*. As tarifas podem proporcionar grande receita ao Estado, com baixo custo de arrecadação, com vantagem de recair sobre o produtor estrangeiro.

Entretanto, existem outras medidas que podem ser utilizadas pelos governos como fonte de proteção as suas economias. Veremos a seguir as barreiras não tarifárias, estudaremos os salvaguardas, em sua resolução na Comissão Parlamentar do Mercosul.

Anteriormente citamos a TEC (Tarifa Externa Comum), aplicada no Mercosul. Quando esta tarifa foi implementada o Uruguai já dizia que necessitava de proteção especial para seus produtos de origem na agricultura, o mesmo acontecendo com os outros três integrantes do bloco. Existe a lista de exceções, fruto de discussões principalmente entre Brasil e Argentina.

Em um simples quadro visualizamos alguns itens e suas respectivas alíquotas, segundo a TEC:

Tabela 13- Itens e suas alíquotas de acordo com a TEC

Item	Alíquota (%)
Veículos	16
Transmissores	20
Minério de Ferro	2
Motores de Pistão	20
Cigarros	20
Calçados	20
Medicamentos	0

Fonte: MDIC

Como vimos na tabela acima nenhuma das tarifas passa dos 20 %, todavia o CMC (Conselho do Mercado Comum) trata que, em casos excepcionais, estudar a adoção de uma TEC superior a 20%, como o ocorrido no setor automotivo, em mais uma relação Brasil-Argentina.

Por fim, Peter Kenen fala dos avanços que teremos no comércio internacional nos próximos anos. Cita que teremos três tópicos que irão aparecer com destaque na agenda de longo prazo tais como reconciliação de políticas comerciais e ambientais, a regulamentação da rivalidade no comércio de altas tecnologias e a harmonização das políticas de concorrência. (Kenen, 2001).

3.3 Barreiras não- tarifárias

Os governos estão adotando medidas mais evoluídas em relação aos aspectos protecionistas, e essas medidas se caracterizam pelas barreiras não-tarifárias. Veremos em um quadro que países do Mercosul sofrem com essas medidas, especialmente no que tange o efeito *antidumping*, constantemente estudado pelo DECOM, departamento ligado ao Ministério do Desenvolvimento. Podemos citar diversas barreiras não-tarifárias, como quotas, que restringem a quantidade de produtos a serem importados, como vimos em relação a Brasil e Argentina no produto calçadista, proibição total ou temporária que é permitido comercializar no mercado interno do país executou tal proibição.

Entretanto, essas não são as únicas ferramentas da Política Comercial, investigação *antidumping*, como veremos no quadro existem muitas sendo executadas no Brasil. Ainda temos os subsídios às exportações praticados por terceiros países, ou as medidas financeiras com a efetuação de taxas, para citar mais uma vez casos em relação à Argentina. Outra medida executada com certa frequência são os controles sanitários e fitossanitários nas importações. Ex: normas sanitárias e fitossanitárias exigidas na importação de produtos de origem animal e vegetal, em um mundo cada vez mais voltado para a relevância da saúde essas “ proteções ” são cada vez mais constantes. Essas são algumas barreiras não-tarifárias que são executadas nas rotinas da política comercial.

Com razão essas ferramentas são essenciais na medida que os acordos comerciais entre os países são firmados. Porém, restringem que produtos sejam exportados, atingindo os ganhos no país de origem. Urge, que sejam criados melhores medidas para a proteção não apenas da economia local mas para o bem-estar das empresas que possuem seu foco em

exportações. Acima citamos que as empresas também devem possuir foco em seu mercado interno, mas que também que criem-se formas para estas terem maior espaço fora do mercado interno. síntese representam formas de proteção aos países do bloco de forma bastante interessante. Cabe ressaltar que na Capítulo um visualizamos que o Brasil possui fatia tímida ao redor de 1% no comércio mundial.

Retirados os dados do Ministério do Desenvolvimento alguns produtos que sofrem com medidas protecionistas nos Estados Unidos, União Européia e Japão. Nos estados Unidos o suco de laranja sofre efeito da tarifa. Em 2000, o suco de laranja concentrado reconstituído foi objeto de tarifa específica de US\$ 0,0785 / litro (equivalente ad valorem: 56%), estando prevista uma redução de 2,5% em 2001. Redução da participação brasileira no mercado norte-americano de 91% para 71% entre 1992 e 1999, dados do Ministério do Desenvolvimento. Sem as restrições tarifárias, calcula-se que o Brasil ocuparia todo o mercado americano e o ganho total seria de pouco mais de US\$1 bilhão.

Na União Européia a carne bovina apresenta restrições, sanitárias e fitossanitárias, além de quotas e tarifas elevadas. A febre aftosa fez com que as restrições aumentassem. Tarifa: 12.8 + 221.1 €/100 kg/net, que corresponde à 114.52% ad valorem, além de quota específica de 5.000t para carne bovina com 20% de imposto de importação (MDIC,2006).

Por fim, no Japão acontecem efeitos semelhantes, o açúcar, por exemplo, apresenta altas tarifas em seus números apresentam 35,30 ienes/kg até 103,1 ienes/kg. Com a tarifa *ad valorem* que varia de 118,03% a 344,72%. No item 3.4 do nosso trabalho apresentaremos as medidas de proteção que o Brasil aplica aos países, com foco nos países integrantes do Mercosul

Contudo, ainda temos os salvaguardas, que a seguir traremos alguns dos seus artigos, retirado da Comissão Parlamentar do Mercosul. Esses artigos em sua síntese representam formas de proteção aos países do bloco de forma bastante interessante.

Dentro das barreiras não-tarifárias encontramos algumas das dificuldades enfrentadas pelo bloco, em janeiro de 2005 as lideranças de reuniram para discutir os problemas do bloco. “ Depois das geladeiras e dos televisores, dos têxteis e dos calçados, os aparelhos de telefone celular se tornaram as novas preocupações argentinas e estes

poderiam ser os novos produtos com restrições à importação” (Boletim de Conjuntura Econômica, 2005)

Art 2º O Mercosul poderá adotar uma medida de salvaguarda para um produto como entidade única ou em nome se seus Estados Partes, quando uma investigação determinar que as importações daquele produto no território do Mercosul em seu conjunto ou de um de seus Estados Partes, tenham aumentado em tais quantidades – em termos absolutos ou em relação à produção doméstica do Mercosul ou de um dos seus Estados Partes – e ocorram em tais condições que causam ou ameaçam algum prejuízo grave.....as medidas de salvaguarda serão aplicadas ao produto importado independentemente de sua procedência, excetuando-se o caso a que se refere aos produtos têxteis. (Comissão Parlamentar Conjunta do Mercosul), ano 2000.

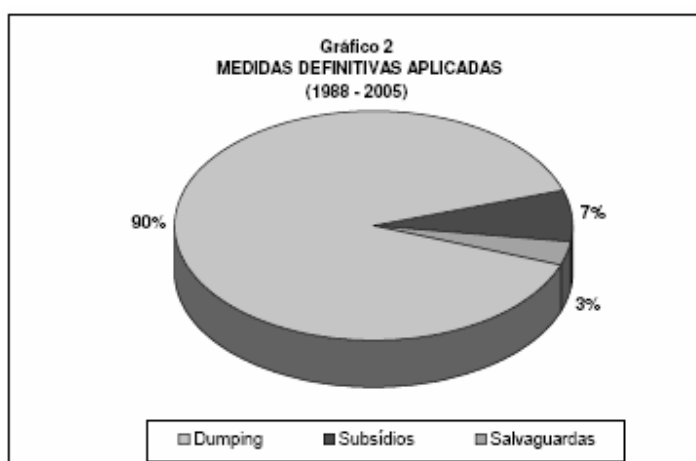
Fica nítido que os países em conjunto, no caso os do bloco do Mercosul podem sim criar meios de proteção para suas economias. Ora, o bloco não pode apenas funcionar como instrumento de trocas mas também como forma de proteção aos riscos que estamos vivendo no atual estágio mundial. É necessário erigir formas de desenvolvimento e ganhos ao Comércio Exterior para os países. Dentro desse capítulo, como já foi citado trabalharemos também com o Balanço de Pagamentos, e que no caso brasileiro a Balança Comercial é fator crucial para nossa economia. Formas de ganhar força nas negociações internacionais fazem do Mercosul mais um ponto para trabalhar em prol de uma agenda positiva.

A seguir, mais um capítulo sobre a adoção de medida de salvaguarda pelo Mercosul como entidade única. Art 9º Compete ao Comitê de Defesa Comercial e Salvaguardas-zelar pelo cumprimento das disposições do presente Regulamento a conduzir a investigação a fim de determinar a existência de aumento das importações do produto em questão, e de prejuízo grave ou ameaça de prejuízo grave à produção doméstica do Mercosul, fabricante do produto similar ou diretamente concorrente, e de nexos casual entre o aumento das importações do produto em questão e o prejuízo grave ou ameaça de prejuízo grave. (Comissão Parlamentar Conjunta do Mercosul, ano 2000).

3.4 MEDIDAS PROTECIONISTAS DO BRASIL COM O MUNDO

Vimos no item anterior países aplicando o protecionismo contra o Brasil, seja por medidas tarifárias, por quotas ou outros pontos em que estes julgam merecer proibições ao comércio de suas respectivas economias locais. Agora, por outro lado, veremos quais as medidas que o Brasil apresentou ao longo dos anos, ressaltando que grande parte delas para a China, tão citada como forte concorrente aos países.

Gráfico 7- Medidas definitivas aplicadas entre 1988 – 2005



Fonte: MDIC/Decom

Sem dúvida as medidas em sua grande parcela são devidas aos *dumpings*, tão praticados no cotidiano, 90 %. Depois temos os subsídios, am grande parte aplicados aos produtos de origem européia. Os salvaguardas ficam com 3%.

Em relação aos países do Mercosul a Argentina ficou com três medidas de dumping ao longo desses anos. O Uruguai teve uma investigação sobre dumping, porém revisada posteriormente. Já no caso do Paraguai nenhuma medida de proteção foi encontrada ao longo do período analisado. A nova integrante do Mercosul, Venezuela, teve uma medida sobre *dumping*. Saltam os olhos sobre as medidas aos países como China, com 15

representações de *dumping* e os Estados Unidos com 11 casos citados. Mostrando a força que ambos possuem dentro do comércio internacional.

Na tabela 13 a seguir temos as medidas por setor da economia afetados pelas investigações de práticas desleais. Como era esperado os produtos estão bem equilibrados, não tendo um segmento liderando nas medidas de proteção adotadas pelo Brasil. O setor químico possui uma escala grande nas medidas em vigor, com 38%.

Tabela 14- Investigações por setor econômico 1988 - 2005

№	SEGMENTO	Investigações Abertas	Participação no Total de Investigações	Medidas e Compromissos de Preços em Vigor	Participação no Total de Medidas em Vigor
I	Agropecuária e Agroindústria	27	11,4%	6	12,2%
II	Química, Petroquímica e Borracha	94	39,3%	19	38,8%
III	Metalmurgia e Siderurgia	39	16,3%	7	14,3%
IV	Indústria Têxtil, Fibras e Couros	12	5,0%	1	2,0%
V	Outras Indústrias Intermediárias	16	6,7%	6	12,3%
VI	Bens de Capital e Outros Manufaturados	51	21,3%	10	20,4%
	Total	239	100%	49	100%

Fonte: Mdic/Decom

Durante esse período estudado entre 1988 e 2005 o Brasil abriu investigações contra a Argentina por pelo menos 7 vezes, sendo o país de maior abertura de investigação dentro do Mercosul, novamente China e Estados Unidos lideram com folga, 21 para o país asiático e 33 para os norte-americanos.

Algumas investigações também são feitas para as exportações brasileiras pelo governo argentino, nos produtos determinados produtos laminados a frio de ferro ou aço, Perfis de ferro laminados a quente em forma de L, Brocas helicoidais de cabo cilíndrico, Tubos de aço inoxidável austenítico com costura, pneus de bicicleta, rodutos laminados

planos de ferro ou aço, muitos deles firmaram acordos de compromisso de preços, resolvendo o problema. No caso dos perfis de ferro laminados a quente em forma de L, foram feitas restrições às empresas Gerdau, Belgo Mineira e Siderúrgica Barra Mansa, caracterizando mais uma barreira não-tarifária com seu foco em restrições a determinadas empresas. O contrário acontecendo aos pneus de bicicleta, onde foram revisadas as medidas para as empresas Pirelli e Levorin. O Paraguai, por sua vez, teve medida contra o cimento brasileiro, com aplicação de direito *antidumping*.

Com esses dados citados, a Argentina possui 6 investigações às exportações brasileiras, o Paraguai com uma, os Estados Unidos lideram com 19 aberturas de investigações, no total o Brasil sofreu 41 aberturas de investigações, a Índia, por exemplo com 5 no total.

3.5 O BALANÇO DE PAGAMENTOS

No início desse capítulo falamos da importância de nossas exportações e importações em nosso saldo da Balança Comercial e por conseguinte, em nosso relato geral sobre o Balanço de Pagamentos. Como o foco do nosso trabalho é avaliar a importância do Mercosul em nosso Comércio Exterior dedicaremos, como já exposto, as trocas entre o Brasil e os países do Mercosul em um capítulo a parte, o Capítulo VI. Neste item colocaremos o Balanço de Pagamentos no período de 1992 até 2005.

Por diversas vezes na história brasileira os governos tiveram que tomar atitudes de empréstimos para liquidar os déficits em nossas balanças de serviços. Ao analisar a história, encontramos que os nossos saldos de balança comercial são, em geral, superavitários. Durante a evolução histórica, Aristίδes Silva, cita os exemplos de 1948, quando o Governo brasileiro introduziu controles sobre o comércio exterior e o mercado cambial. Esses controles, segundo Silva, foram para eliminar déficits do balanço de pagamentos e selecionar as importações visando proteger a indústria nacional.

Já em 1964 o governo toma atitude que seria doravante muito utilizada, inclusive nos dias atuais, de incentivos às exportações. Ainda neste ano foram utilizadas medidas visando reduzir o déficit do balanço de serviços. Mesmo com isso o balanço das transações correntes continuou deficitário. (Silva,1991).

Quase todos os resultados obtidos em nossa economia estarão expostos em nosso Balanço de Pagamentos, as mudanças positivas ou negativas são derivadas de mudanças nas taxas de câmbio, mudanças bruscas em economias em que o nosso país está direta ou indiretamente atrelado. Entretanto, como é nosso foco, o balanço pode sim ter resultado mais satisfatório quando o país local possui acordos com outras nações. As trocas refletem positivamente em nossa balança comercial. No caso do Mercosul, é de grande valia a participação das trocas em que realizamos com a Argentina, resultando em ganhos não apenas na balança comercial, mas em nosso mercado interno como um todo, criando um aquecimento em nossa economia local. Ao analisarmos o balanço de pagamentos podemos ter noção de como estão as forças do país, em qual situação o mesmo se encontra. Na

medida que o Brasil executa as suas relações internacionais buscando novos mercados competitivos as chances de nosso saldo na balança comercial crescer ficam mais fáceis de serem atingidas. Insistimos que o Mercosul possui alguma força de troca entre as nações, porém muitas vezes as relações exteriores são barradas por medidas políticas improficuas por parte de erros políticos, e em parte por medidas econômicas.

Para ressaltarmos a importância da balança comercial na economia, basta destacarmos períodos de nossa evolução ao longo do tempo na área econômica. “ Entre 1974 e 1980, tivemos um duro momento relativo as crises de petróleo, que fizeram com que as importações sofressem grande aumento. O governo tomou medidas de manutenção do crescimento da produção de bens, gerando um grande déficit em nossa balança comercial, nesse caso de 4,6 bilhões de dólares” . (Lanzana, 2005).

Outro caso a ser citado em relação a balança comercial está no período de crise, entre 1981 e 1983, as elevações nas taxas de juros nos Estados Unidos, criaram uma saída forte de dólares do Brasil, comprometendo nossos acordos externos. Contudo, segundo Lanzana, ocorreu uma maxidesvalorização, aumentando o preço de bens importados, como um dos eixos sustentados para conter a crise. Isto posto, as importações diminuíram e o saldo da balança comercial cresceu, saiu de déficit de 2,9 bilhões de dólares para superávit de 6,5 bilhões de dólares. (Lanzana, 2005).

Por mais que débito e crédito fiquem em níveis iguais, não é, obviamente, que o resultado do balanço de pagamentos fique em situação de equilíbrio. Com isso muitas vezes alguns itens do balanço estão em situação negativa, e outros em situação positiva, o que ocorre é que devemos observar quais dos itens estão em boa posição frente ao balanço. Voltamos a dizer que no decorrer dos anos estudados na tabela 15, mostrada a seguir os nossos saldos comerciais estão em geral em níveis positivos, ajudando o nosso balanço ficar em equilíbrio ou até mesmo ficar em superávit. Segundo Kindlenberger em relação ao balanço de pagamentos, “ o objetivo principal de manter registros é informar as autoridades governamentais a posição internacional do país, ajudá-las a tomar decisões sobre a política monetária e fiscal, por um lado, e sobre questões de comércio e pagamentos, por outro (Kindlenberger, apud Silva, 1974).

Tabela 15- Balanço de Pagamentos do Brasil entre 1992 e 1998

Balanço de pagamentos

US\$ milhões

Discriminação	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Balança comercial (fob)	15239	13299	10466	-3466	-5599	-6753	-6575
Exportação de bens	35793	38555	43545	46506	47747	52994	51140
Importação de bens	-20554	-25256	-33079	-49972	-53346	-59747	-57714
Serviços e rendas (líquido)	-11336	-15577	-14692	-18541	-20350	-25522	-28299
Serviços	-3184	-5246	-5657	-7483	-8681	-10646	-10111
Receita	4080	3954	4392	4929	5038	6876	7897
Despesa	-7264	-9200	-10049	-12412	-13719	-17522	-18008
Rendas	-8152	-10331	-9035	-11058	-11668	-14876	-18189
Receita	1115	1307	2261	3369	5235	5159	4599
Despesa	-9268	-11639	-11296	-14427	-16904	-20035	-22787
Transferências unilaterais correntes ^{1/}	2206	1602	2414	3622	2446	1823	1458
TRANSAÇÕES CORRENTES	6109	-676	-1811	-18384	-23502	-30452	-33416
CONTA CAPITAL E FINANCEIRA	9947	10495	8692	29095	33968	25800	29702
Conta capital ^{2/}	37	83	174	352	454	393	320
Conta financeira	9910	10412	8518	28744	33514	25408	29381
Investimento direto	1924	799	1460	3309	11261	17877	26002
Investimento brasileiro direto	-137	-492	-690	-1096	469	-1116	-2854
Participação no capital	-137	-492	-690	-1096	469	-1116	-2854
Empréstimo intercompanhia	0	0	0	0	0	0	0
Investimento estrangeiro direto	2061	1291	2150	4405	10792	18993	28856
Participação no capital	1580	713	1972	4239	9893	16817	25479
Empréstimo intercompanhia	481	578	178	166	898	2176	3377
Investimentos em carteira	14465	12325	50642	9217	21619	12616	18125
Investimento brasileiro em carteira	0	-605	-3405	-1155	-403	1708	-457
Ações de companhias estrangeiras	0	-602	-347	-244	-270	-361	20
Títulos de renda fixa	0	-3	-3058	-912	-132	2069	-477
Investimento estrangeiro em carteira	14466	12929	54047	10372	22022	10908	18582
Ações de companhias brasileiras	1704	6651	7280	3243	6145	6871	995
Títulos de renda fixa	12762	6279	46767	7129	15876	4037	17587
Derivativos	3	5	-27	17	-38	-253	-460
Ativos	3	7	4	280	99	164	257
Passivos	0	-1	-31	-263	-138	-416	-717
Outros investimentos	-6482	-2717	-43557	16200	673	-4833	-14285
Outros investimentos brasileiros	29	-5404	-13010	-1819	-10316	-1987	-11392
Outros investimentos estrangeiros	-6510	2688	-30547	18019	10989	-2846	-2893
ERROS E OMISSÕES	-1386	-1111	334	2207	-1800	-3255	-4256
RESULTADO DO BALANÇO	14670	8709	7215	12919	8666	-7907	-7970

Fonte: Banco Central

TABELA 16- Balanço de Pagamentos entre 1999 e 2005

Balanço de pagamentos

US\$ milhões

Discriminação	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Balança comercial (fob)	-1199	-698	2650	13121	24794	33641	44748
Exportação de bens	48011	55086	58223	60362	73084	96475	118308
Importação de bens	-49210	-55783	-55572	-47240	-48290	-62835	-73560
Serviços e rendas (líquido)	-25825	-25048	-27503	-23148	-23483	-25198	-34113
Serviços	-6977	-7162	-7759	-4957	-4931	-4678	-8146
Receita	7194	9498	9322	9551	10447	12584	16095
Despesa	-14171	-16660	-17081	-14509	-15378	-17261	-24241
Rendas	-18848	-17886	-19743	-18191	-18552	-20520	-25967
Receita	3935	3621	3280	3295	3339	3199	3194
Despesa	-22783	-21507	-23023	-21486	-21891	-23719	-29162
Transferências unilaterais correntes ^{1/}	1689	1521	1638	2390	2867	3236	3558
TRANSAÇÕES CORRENTES	-25335	-24225	-23215	-7637	4177	11679	14193
CONTA CAPITAL E FINANCEIRA	17319	19326	27052	8004	5111	-7523	-9593
Conta capital ^{2/}	338	273	-36	433	498	371	663
Conta financeira	16981	19053	27088	7571	4613	-7895	-10256
Investimento direto	26888	30498	24715	14108	9894	8339	12550
Investimento brasileiro direto	-1690	-2282	2258	-2482	-249	-9807	-2517
Participação no capital	-1110	-1755	1752	-2402	-62	-6640	-2695
Empréstimo intercompanhia	-580	-527	505	-81	-187	-3167	178
Investimento estrangeiro direto	28578	32779	22457	16590	10144	18146	15066
Participação no capital	29983	30016	18765	17118	9320	18570	15045
Empréstimo intercompanhia	-1405	2763	3692	-528	823	-424	21
Investimentos em carteira	3802	6955	77	-5119	5308	-4750	4885
Investimento brasileiro em carteira	259	-1696	-795	-321	179	-755	-1771
Ações de companhias estrangeiras	-864	-1953	-1121	-389	-258	-121	-831
Títulos de renda fixa	1123	258	326	67	437	-633	-940
Investimento estrangeiro em carteira	3542	8651	872	-4797	5129	-3996	6655
Ações de companhias brasileiras	2572	3076	2481	1981	2973	2081	6451
Títulos de renda fixa	971	5575	-1609	-6778	2156	-6076	204
Derivativos	-88	-197	-471	-356	-151	-677	-40
Ativos	642	386	567	933	683	467	508
Passivos	-730	-583	-1038	-1289	-834	-1145	-548
Outros investimentos	-13620	-18202	2767	-1062	-10438	-10806	-27650
Outros investimentos brasileiros	-4397	-2989	-6586	-3211	-9752	-2085	-5035
Outros investimentos estrangeiros	-9223	-15213	9353	2150	-686	-8721	-22615
ERROS E OMISSÕES	194	2637	-531	-66	-793	-1912	-280
RESULTADO DO BALANÇO	-7822	-2262	3307	302	8496	2244	4319

Fonte: Banco Central do Brasil

Com o Balanço de Pagamentos exposto acima observamos que de forma peremptória os saldos positivos em nossa balança comercial são parte de sustentação de nossa economia perante o mundo. Em 1992, grande parte do bom saldo obtido provém do diferença entre exportação e importação. Nenhum dos outros itens nesse ano citado obteve melhor resultado.

Interessante notar que a balança de serviços, onde estão os serviços como frete, juros, lucros viagens internacionais, *royalties*, seguros, entre outros mantém-se constantemente em déficit. A balança comercial, por sua vez, vai obter resultado negativo nos anos de 1995, 1996, 1998, 1999 e 2000 muito pelo fato da mudança de nossa moeda, quando nesse período ocorreu a introdução do Plano Real, com o câmbio desvalorizado ficando muito atrativo para as importações. Os produtos vindos de fora tiveram seus preços com boa queda. É nesse mesmo tempo que encontramos uma forte abertura comercial.

Mesmo assim durante o período citado acima o balanço de pagamentos foi positivo durante os anos que compreendem 1992 até 1997, parte pelos resultados da balança comercial (1992, 1993, 1994), mas também pelo bom saldo em nossa conta capital, durante todo o tempo.

Com dados mais recentes nos anos de 1999 e 2000, ocorreram os temidos déficits em Balança de Pagamentos, muito afetados pelos casos acima colocados de mudança de moeda e nas condições da economia mundial. Em 1999, ocorre a valorização do dólar frente ao real e isso seria fonte de mudanças bruscas em nossa balança comercial. A partir de 2001 a balança comercial começa a ser um eixo tão importante que boa parte dos resultados obtidos são da boa consolidação das exportações.

Visualizando os anos de 2004 e 2005, os mais recentes, é nítido que nossas exportações crescem de maneira forte, sendo parte para a alavancagem de ganhos não apenas em resultados refletidos na balança de pagamentos mas como fonte de ganhos internos visíveis.

CAPÍTULO IV

4. Blocos Econômicos, formações e diferenças entre União Européia e Mercosul. Formas de avanço para ganhos no Comércio Exterior.

Com a formação do Mercosul abriram-se portas para novas conquistas comerciais entre não apenas dos integrantes do bloco, mas também com outros blocos, tais como Natfa e União Européia. Como dissemos anteriormente, não apenas nas questões comerciais diretas mas nos acordos de cooperação da infra-estrutura nos transportes, em acordos de cooperação cultural, etc.

Para citarmos Rhee, no que tange às vantagens de uma melhor integração econômica entre os países “ um país pode obter vantagens sempre que são respeitadas certas condições, como as políticas comerciais estratégicas para lograr objetivos não econômicos, a preferência pela produção industrial, a ampliação dos mercados e a obtenção de economias de escala. Poderíamos também citar os benefícios das integrações como o aumento do poder de negociação, a ampliação do tamanho dos mercados nacionais, o aproveitamento das economias de escala a reestruturação industrial, o estímulo `a coopreção e ao desenvolvimento de novas tecnologias, a diminuição dos custos e a obtenção de preços menores”. (Rhee, 1998)

O foco deste capítulo é fazer comparação do Mercosul com os outros blocos, seus processos de formação, a evolução no que tange os acordos entre os mesmos e quais os fatores que poderiam melhorar os acordos bilaterais. Com os ditos acordos, o comércio exterior brasileiro ganha força com os processos de integração. As trocas do Brasil estão e sempre ficarão expostas a riscos, tendo em vista a interdependência, originada pela forte ligação de um mercado com o outro.

Isto posto, dividiremos o capítulo nos itens que consistem nos acordos com, NAFTA (Acordo de Livre Comércio da América do Norte) e União Européia, além de citar nossos

acordos com Índia, Chile e Bolívia. Veremos como é importante a aproximação do Mercosul para com esses países, visando melhorias dos países em desenvolvimento. Esses acordos, criam laços mais sólidos para que os países caminhem com dinamismo, enfrentando um mercado cada vez mais competitivo, além de gerarem ganhos futuros no Comércio Exterior, com o efeito das possíveis trocas entre os países. Doravante, veremos tabelas de importação e exportação entre Brasil com NAFTA e União Européia e suas representatividades no comércio exterior do Brasil.

Citando na Revista do BNDES, expõe “ a primeira característica importante de acordos regionais é que geram apenas liberalização comercial parcial, ou seja, a abertura de comércio com alguns parceiros, mas não outros. Por um lado, tais acordos propiciam criação de comércio e , logo, ganhos de bem-estar para os consumidores dos países envolvidos, se estes se encontrassem em estado autárquico, ou seja, fechados para o comércio. Contudo, dependendo da estrutura tarifária anterior ao acordo, a exclusão de não parceiros mais eficientes levará a perdas de bem-estar global” (Revista do BNDES, 2004).

Vimos no capítulo anterior que a estrutura tarifária e as barreiras não-tarifárias são, em grande parte, as peças que fazem os blocos terem enormes dificuldades para buscar resultados mais profícuos, gerando mais competitividade entre as nações. Existem nítidas diferenças nas estruturas no que diz respeito aos acordos sobre tarifas entre o Mercosul e União Européia, veremos no percorrer do capítulo. Para início, colocaremos os modelos de integração que Balassa utiliza.

- Zona de Livre Comércio: consistente no fato dos países concordarem em eliminar ou reduzir barreiras alfandegárias, exclusivamente para importação de mercadorias produzidas dentro dessa área: ALADI;
- União Aduaneira: quando além da eliminação de barreiras alfandegárias é estabelecida uma Tarifa Externa Comum – TEC;
- Mercado Comum: evolui das conquistas anteriores, para a eliminação das restrições aos fatores de produção, capital e trabalho, permitindo que um trabalhador possa desenvolver suas atividades em qualquer dos Estados-Partes, submetendo-se as mesmas regras jurídicas e trabalhistas de seu colega nacional.

- União Econômica: modelo ou grau na formação de um bloco regional ocorre quando os países procuram adaptar suas legislações para harmonizá-las com objetivos comunitários. É a chamada União Econômica, onde são criadas instituições comunitárias, sendo todo o território considerado como unidade.
- União da Integração Total: é o modelo de integração que mais representa maturidade dos países. Quando os países adotam uma política monetária comum, inclusive com moeda única. É o caso da União Européia, com o EURO, em vigor desde 1999.

(Balassa, apud Costa, 1999)

Diante dos itens expostos observamos que o Mercosul, de fato, deve avançar muito em relação com a União Européia. Esse processo de integração nos coloca de frente com o desafio de enfrentar os passos de integração. Adiante, colocaremos os blocos e países com que o Mercosul possui acordos, e quais são interessantes para o Comércio Exterior brasileiro.

4.1 União Européia e os acordos com o Mercosul, evolução e possibilidades de desenvolvimentos do Comércio Exterior para o Brasil.

Primeiramente, colocaremos o processo histórico da criação da União Européia, tendo em vista que muitos dos avanços são derivados dos acompanhamentos do passado, criando uma estrutura de sustentação para os países envolvidos. Sempre lembrando que o acordo não é apenas com o Brasil, mas sim com o Mercosul, ganhando fato de maior importância na fixação de melhorias para ambos os blocos.

“ Poucos anos depois do fim da Segunda Guerra Mundial, os Estados Unidos adotaram o Plano Marshall, um compromisso inovador para a reconstrução da Europa Ocidental. Ao mesmo tempo, insistiram que os governos europeus combinassem seus

recursos econômicos e políticos para a realização de um antigo sonho, os estados unidos da Europa. A preocupação de Washington era fortalecer a Europa Ocidental contra a ameaça de agressão soviética e fazer com que a Alemanha se comprometesse com uma federação democrática para que nunca mais declarasse guerra contra seus vizinhos ” (Kenen, 1998).

Conseguimos notar a sintonia da importância que os acordos que envolvem a política com a economia, e a força que um bloco de países com economias relevantes pode exercer perante outras forças. O princípio da União Européia é cimentado na Comunidade Européia do carvão e aço (CECA). O mercado nesses dois itens era livre, tendo sido eliminadas as barreiras alfandegárias dos mesmos. No que tange aos aspectos dos transportes os preços também eram adequados aos objetivos do acordo. Mais uma vez colocando a questão dos transportes como peça-chave no comércio exterior. Ao citarmos Maia, em seu livro Economia Internacional e Comércio Exterior podemos verificar umas das questões cruciais para o desenvolvimento do Mercosul tendo em vista a forma do início da União Européia. “ O tratado que criou a Ceca dizia que essas nações substituíram as rivalidades históricas por uma fusão de interesses essenciais. A Ceca foi o embrião do Mercado Comum Europeu, e hoje, União Européia ” (Maia, 1998).

Concordamos que o acordo entre Mercosul e União Européia para melhorias no intercâmbio é de extrema valia para o Brasil. Isso pode impulsionar ainda mais nosso Comércio Exterior, gerando ganhos em nossa balança comercial. No ano de 1995, diante disso, o Mercosul e a União Européia assinaram o Acordo-Quadro Inter Regional de Cooperação. Diante disso, com esse acordo começam a serem abertas as portas para o Mercosul, e dentro dele o Brasil, para que sejam acordadas negociações visando a liberalização do comércio de bens e serviços até alcançar uma área de livre comércio.

Segundo o Ministério do Desenvolvimento , Indústria e Comércio Exterior, ficou acordado no ano 2000 que o Acordo de Associação Inter-regional, com essa reunião os pontos decididos foram:

a) Princípios e Objetivos

- Prioridade às relações econômicas, comerciais, políticas e de cooperação
- Desenvolvimento do livre comércio entre os blocos

- Liberalização comercial bilateral de forma gradual e recíproca, sem excluir nenhum setor e conforme as regras de OMC

- Princípio do compromisso único (single undertaking)

b) Negociações sobre Diálogo Político

- Reforçar o diálogo político entre o Mercosul e a União Européia no marco do "Acordo de Associação Inter-Regional".

c) Negociações sobre Cooperação

- Foram estabelecidos três Subgrupos de trabalho (Econômico; Cultural e Social; e Técnico e Financeiro), subordinados ao Sub-comitê de Cooperação do CNB.

d) Negociações Comerciais

- Negociações amplas e resultados equilibrados
- Não se exclui nenhum setor mas se deve levar em conta as sensibilidades de certos produtos e serviços em conformidade com as regras da OMC.
- Compromisso único (single undertaking)

Destaque para os cinco itens abaixo relacionados que tratam das relações comerciais do forma direta, mostrando que o Mercosul pode ganhar mais espaço no ambiente europeu. Conquistar mercado na Europa significa entrar em um campo com vasta população mundial, com boa capacidade de poder aquisitivo das pessoas que ali residem e ganhos evidentes em campos como a tecnologia. Um salto na conquista mais forte e duradoura na União Européia seria interessante ao comércio exterior, não apenas nas questões relativas aos números finais em si, mas também na trocas de know-how com estes países. Os cinco itens são:

- Liberalização bilateral e recíproca do comércio de bens e serviços conforme as regras da OMC
- Promover uma abertura e um ambiente não discriminatório aos investimentos
- Assegurar uma adequada e efetiva políticas de concorrência e um mecanismo de cooperação.

- Assegurar adequadas e efetivas disciplinas no campo dos instrumentos de defesa comercial e estabelecer um efetivo mecanismo de solução de controvérsias.

Entretanto, para firmarmos acordo e principalmente, estarmos preparados para atingir esse mercado é vital que se estabeleçam laços ainda mais fortes dentro dos próprios países do Mercosul, retirando os espaços para improficuidades geradas ao longo dos últimos anos. Nenhum processo de formação e transição é fácil, requer dos países as habilidades diplomáticas e os focos que o bloco como um todo pode gerar. Citando novamente Kenen, ele explica uma das etapas do processo de formação da Comunidade Econômica Européia.

“ A transição não foi um processo indolor. De início, houve um progresso rápido, e a união aduaneira foi concluída em 1968, dois anos antes do programado. Mas a história inicial da CEE (Comunidade Econômica Européia), foi cheia de discórdias e crises. A primeira crise deu-se em 1963, quando a França vetou a candidatura britânica, questão só resolvida em 1973, quando a Grã-Bretanha e outros dois países foram admitidos... a CEE só começou a caminhar rapidamente em direção ao seu objetivo de longo prazo em 1986, quando seus membros aprovaram o Ato Europeu Único, permitindo que muitas decisões importantes fossem tomadas através do voto da maioria em vez de dar a cada membro poder de veto por exigir unanimidade. Essa decisão abriu caminho para um programa ambicioso voltado para a unificação dos mercados europeus de bens, serviços, capital e trabalho no fim de 1992” (Kenen, 1998).

Um dos objetivos específicos do presente trabalho é avaliar a questão das diferenças entre a União Européia e o Mercosul. Se verificarmos o comportamento da União Européia frente ao Mercosul as diferenças são gritantes. A começar pelo processo evolutivo, no qual os países integrantes da União Européia fixam metas monetárias, inflação e desempenho geral da economia. Nota-se que a União Européia possui elementos para que ela possa competir no ambiente de globalização econômica, com a eficiência nos transportes, no real funcionamento dos mercados, na ajuda da expansão econômica para os países recém inseridos no bloco, nas metas pré-fixadas para a colocação de mais um país membro, nas metas fixadas com sucesso para chegar na moeda única no bloco.

O Mercosul, por sua vez, se restringe à questões políticas nem sempre com resultados positivos. É comum as reuniões do bloco acabarem sem que um tópico seja levantado para resolução. Isso ofusca a oportunidade em que o bloco possui para gerar os efeitos positivos necessários para conquistar mais mercados.

Portanto, em análise comparativa vemos que a União Européia trabalha de forma produtiva no que tange a eliminação de tarifas, sempre ajudada pelas questões tributárias. Importante também é a prática de políticas uniformes, e esse sim o salto de competitividade dentro do mundo, com metas para países membros e para os entrantes.

A seguir, abordaremos alguns artigos relevantes no que tange o Acordo-Quadro Inter – Regional Comunidade Européia – Mercosul. No artigo número quatro está estabelecido: as partes de comprometem a intensificar suas relações com o fim de fomentar o incremento e a diversificação progressiva e recíproca do mesmos e promover a criação de condições que favoreçam o estabelecimento da Associação Inter-Regional. Parte do artigo quinto, está posto: as partes determinam em comum acordo os âmbitos de cooperação sem excluir nenhum setor. Além de outros detalhes desse acordo tais como, cooperação de matéria aduaneira, na cooperação econômica e empresariais também num ponto-chave do desenvolvimento das nações que é a cooperação dos transportes.

Para Marta Castilho o comércio intra-regional dos blocos são interessantes, em seu artigo conta-nos “Independentemente do saldo comercial ter favorecido um ou outro bloco, o comércio se intensificou muito ao longo dos anos 90, isso ocorreu pela liberalização das economias latino-americanas, e da sobrevalorização das moedas do Mercosul e do próprio crescimento das economias durante uma parte da década.”(Castilho,2004) No entanto, o assunto mais discutido nos encontros entre os blocos é a questão agrícola, tão citada entre os países.

Na seguinte tabela colocaremos os números do Brasil em relação às exportações e importações para a União Européia.

Tabela 17 – Importação e Exportação do Brasil para União Européia - US\$ milhões

Período	Total	Período	Total
	das exportações		das importações
1985	7.400,3	1985	2.135,1
1986	6.377,6	1986	3.464,9
1987	7.493,1	1987	3.688,5
1988	10.256,9	1988	3.574,4
1989	10.357,8	1989	4.117,4
1990	10.219,7	1990	4.672,6
1991	10.133,4	1991	4.973,5
1992	10.774,1	1992	4.884,3
1993	10.237,4	1993	5.944,7
1994	12.201,8	1994	8.972,1
1995	12.911,9	1995	13.847,5
1996	12.836,1	1996	14.241,6
1997	14.512,9	1997	15.873,6
1998	14.744,7	1998	16.831,5
1999	13.736,2	1999	14.982,2
2000	14.784,1	2000	14.043,6
2001	14.865,4	2001	14.820,0
2002	15.113,2	2002	13.064,2
2003	18.102,0	2003	12.682,7
2004	23.395,3	2004	15.439,8
2005	25.621,7	2005	17.577,5

Fonte: Funcex

Fácil notar que nossas exportações para esse mercado cresceu e muito ao longo dos últimos 20 anos bem como das importações, não menos relevantes para a economia interna. Nosso saldo aqui é positivo em mais de 8 bilhões de dólares, e no total dos mercados a União Européia consta com 21 % das exportações do total do Brasil no passo que as importações apresentam porcentagem de 23,89%. Entre os principais compradores está a Alemanha e Holanda.

4.2 O NAFTA E SUA IMPORTÂNCIA PARA O BRASIL E MERCOSUL

Constantemente ouvimos falar na Área para Livre Comércio das Américas (ALCA) que atingiria nossa economia com fortes produtos competitivos, em uma árdua batalha para com os concorrentes dos Estados Unidos principalmente. Já em 1989 Estados Unidos e

Canadá possuíam acordo comercial. Três anos após teve a presença do México confirmada. Esse bloco possui interesse enorme para o Brasil e seu comércio exterior, haja vista que o país que mais importa produtos brasileiros e exporta para o Brasil são os Estados Unidos.

Isto posto, o Mercosul reage timidamente com a proposta americana para essa área de livre comércio. As fontes de incertezas com tal área são enormes, e as posições ideológicas de cada nação ficam visíveis quando a ALCA entra na pauta das negociações. Entretanto, para o comércio exterior brasileiro é inegável a relevância dos Estados Unidos dentro de nossa economia.

Uma diferença entre a União Européia, NAFTA e o Mercosul, é que os dois últimos não possuem fundos de assistência inter-regional, para diminuir as diferenças entre os países envolvidos. Eis mais um ponto-chave na comparação entre o Mercosul e a União Européia. Com um fundo formar-se-iam, imaginamos, metas para os países, sejam elas ligadas diretamente ao âmbito econômico ou aos aspectos sociais.

Quanto ao NAFTA, seus princípios básicos são de que as tarifas aduaneiras e barreiras comerciais entre países-membros, seriam eliminadas gradativamente. Entre Estados Unidos e Canadá já não existem mais nenhuma tarifa, mostrando avanço. (Maia,1998)

Com seu peso menor o México fica no contraste frente aos seus parceiros de bloco. Muito da perda do poder do NAFTA (ofuscado pelo grande potencial americano) deu-se pela crise do México em 1994, quando o bloco perde substância (Maia, 1998).

Na seguinte tabela mostramos a força que a economia americana possui em nossas exportações e importações, mostrando ser de grande valia o comércio entre Estados Unidos e Brasil ao longo dos últimos anos. Os quadros são primeiramente entre exportações e importações com o NAFTA e logo após uma tabela com importações e exportações isoladamente, para verificarmos de forma mais nítida a vital relação entre o comércio exterior brasileiro com os Estados Unidos.

Tabela 18- Exportações e Importações do Brasil com o NAFTA, 1985 – 2005 - US\$ milhões

Período	Total	Período	Total
	das exportações		das importações
1985	7.605,4	1985	3.331,8
1986	6.898,1	1986	3.765,8
1987	8.058,0	1987	3.745,5
1988	10.158,5	1988	3.589,1
1989	9.360,1	1989	4.455,0
1990	8.745,4	1990	4.826,4
1991	7.499,0	1991	5.501,2
1992	8.573,3	1992	5.462,3
1993	9.478,9	1993	6.173,3
1994	10.501,3	1994	7.944,4
1995	9.755,0	1995	12.610,9
1996	10.497,0	1996	14.186,8
1997	10.818,9	1997	16.490,4
1998	11.411,1	1998	16.008,3
1999	12.429,9	1999	13.458,7
2000	15.643,0	2000	14.841,7
2001	16.801,8	2001	14.659,2
2002	18.658,7	2002	11.757,7
2003	20.619,1	2003	11.007,0
2004	25.488,2	2004	13.081,0
2005	28.749,0	2005	14.714,0

Fonte: Funcex

Não restam dúvidas que o destino das exportações brasileiras para o NAFTA cresceram de forma sistemática durante o período exibido acima. Todavia, vale lembrar que os Estados Unidos detém enorme parcela dos destinos de nosso comércio para o NAFTA, como segue a tabela abaixo. Claro que consta a atividade econômica americana, o alto poder de compra apresentado pelos mesmos e a alta capacidade de consumo também pelo fato de ser o país com enorme número de habitantes.

Tabela 19- Números das exportações e importações do Brasil para os EUA. US\$ milhões

Período	Total	Período	Total
	das exportações		das importações
1985	6.844,5	1985	2.512,1
1986	6.174,4	1986	3.122,5
1987	7.191,8	1987	3.055,8
1988	8.820,4	1988	2.973,6
1989	7.904,8	1989	3.729,0
1990	7.594,3	1990	4.160,7
1991	6.193,7	1991	4.687,7
1992	6.932,8	1992	4.538,7
1993	7.882,3	1993	5.062,2
1994	8.816,2	1994	6.674,4
1995	8.682,8	1995	10.519,5
1996	9.182,6	1996	11.818,4
1997	9.275,7	1997	13.706,2
1998	9.740,9	1998	13.505,3
1999	10.674,8	1999	11.726,8
2000	13.180,5	2000	12.864,2
2001	14.189,6	2001	12.893,6
2002	15.354,0	2002	10.285,2
2003	16.692,4	2003	9.564,1
2004	20.038,4	2004	11.337,4
2005	22.472,0	2005	12.664,2

Fonte: Funcex

Veja que para tomarmos como exemplo o ano de 2005 o total de exportações do Brasil para o NAFTA foi de 28.749,0, e a participação dos Estados Unidos nesse número é de 22.472,0 ou, 78.16% do total.

Cabe, doravante, criarmos políticas mais atrativas para continuarmos crescendo a participação nos países do NAFTA, haja vista que são em sua parte com grande proporção territorial, número considerável de habitantes, entre outros.

Abaixo, mais um fato relevante para o Comércio Exterior Brasileiro, com a formatação do Acordo entre Mercosul e México. Sempre lembrando que a facilitação desse tipo de acordo é melhor feita se estivermos em um bloco econômico, no caso do Brasil o Mercosul.

Eis os eixos do Acordo Mercosul-México;

- Criar uma Área de Livre Comércio mediante a eliminação de gravames, restrições e demais obstáculos que afetam o comércio recíproco a fim de lograr a expansão e a diversificação do intercâmbio comercial;
- Estabelecer um quadro jurídico que permita oferecer segurança e transparência aos agentes econômicos das Partes;
- Estabelecer um quadro normativo para promover e impulsionar os investimentos recíprocos; e
- Promover a complementação e cooperação econômicas

(MDIC,2006)

Com tais itens acima expostos urge, uma maior valorização para esse tipo de acordo. Ora, a posição estratégica de um país frente a globalização é conquistar seus meios através de várias medidas profícuas para o seu desenvolvimento. A importância do Mercosul para o Comércio Exterior brasileiro é posicionada pelo fato de facilitação desses acordos serem concretizados, sejam eles com o México, com a União Européia ou Índia, como veremos a seguir. No caso mexicano, o exemplo real disso é o acordo automotriz, com redução de alíquotas para de Importação dos produtos automotivos como de Importação dos produtos automotivos Veículos com Peso Bruto Total até 8.845 kg (comerciais leves, chassis com motor, cabina e carroceria para estes veículos, caminhões e chassis com motor e cabina com Peso Bruto Total até 8.845 kg). Tratores agrícolas, colheitadeiras, máquinas agrícolas autopropulsionadas e máquinas rodoviárias autopropulsionadas; e Autopeças para os produtos automotivos listados nas alíneas anteriores, inclusive as destinadas ao mercado de reposição.

(MDIC, 2003)

4.3 OUTROS ACORDOS RELEVANTES DO MERCOSUL QUE PODEM AUMENTAR OS GANHOS DO COMÉRCIO DO BRASIL

4.3.1 MERCOSUL –CHILE

A participação do Chile, um dos países mais desenvolvidos da América do Sul, na balança comercial brasileira sempre esteve perto de 2% ou 3,1% , como apresentado no último ano. No ano de 1996 foi firmado acordo entre o Mercosul e o Chile, tem em vista diminuir as barreiras que afrontam o comércio bilateral dessas nações. Justo afirmar que na maioria do acordos firmados entre países o baseamento é feito não apenas no comércio como a diminuição das barreiras tarifárias ou não-tarifárias. Esses acordos vislumbram também o sentido de criar mais intercâmbios nas áreas de tecnologia, científica, etc. No caso chileno o avanço dos ganhos do Brasil no que tange ao comércio exterior vem sendo extremamente positivo.

Nossa balança tem obtido seguidos superávits, como veremos na próxima tabela, e sempre na forma crescente.

Em se tratando de história Brasil e Chile vem mantendo bons resultados de desenvolvimento econômico. Nos produtos com importância para a exportação do Brasil para o Chile está a carne bovina, os chilenos são os quartos a consumir o produto.

Dentre os países da América Latina o Chile é o que sustenta uma boa história recente no quesito político, em recentes eleições os assuntos tratados foram nos campos de cultura ao invés apenas de tratarem de problemas no âmbito econômico. Com boa política fiscal e bons resultados na economia monetária o país possui também índices de inflação que ficam entre 2% e 4%. Entretanto, a pauta de exportações é pequena.

Tabela 20- Exportações e importações do Brasil para o Chile - US\$ milhões

Período	Total	Período	Total
	das exportações		das importações
1985	238,2	1985	217,0
1986	246,1	1986	278,8
1987	354,7	1987	351,8
1988	539,0	1988	348,6
1989	692,5	1989	514,8
1990	483,7	1990	485,0
1991	671,8	1991	490,9
1992	923,5	1992	477,9
1993	1.110,3	1993	435,6
1994	998,8	1994	591,6
1995	1.210,5	1995	1.093,8
1996	1.055,3	1996	920,1
1997	1.195,9	1997	973,7
1998	1.023,0	1998	816,5
1999	896,3	1999	714,3
2000	1.246,3	2000	974,2
2001	1.352,0	2001	862,0
2002	1.460,9	2002	653,8
2003	1.880,3	2003	797,6
2004	2.545,9	2004	1.390,2
2005	3.612,2	2005	1.699,5

Fonte: Funcex

Note que em todos os anos, com exceção de 1990 nosso número de exportações para o Chile cresceu. Nesse mesmo ano apresenta-se o único saldo negativo de nosso comércio exterior com o Chile.

Voltando ao Acordo entre Mercosul e Chile constatamos que em 2007 é ano em que o acordo trata de uma zona livre de comércio entre os estados-membro. Isso pode facilitar a entrada ainda mais ágil de produtos brasileiros com vantagens competitivas e comparativas no mercado chileno. Dada a aproximação do país com o Brasil, urge, pois, medidas sábias para alavancar os ganhos de ambos os países.

4.3.2 MERCOSUL – BOLÍVIA

Neste acordo, assim como o Chileno existem desgravações progressivas e automáticas em alguns produtos citados em seus respectivos anexos, fixados pelos governos dos países integrantes dos acordos comerciais. O mesmo foi realizado em 1997, e tem como objetivo em no prazo de 10 anos tornar a área composta pelos países em uma área de livre comércio. Sabemos que essa forma de integração é a mais simples, não chegando perto de um Mercado Comum, onde teríamos conquistas maiores.

A participação da economia boliviana é fraca para o Comércio Exterior brasileiro, não sendo mais que 0,49% das exportações do Brasil. Já no que diz respeito a importações a Bolívia tem representatividade de 1,35% no total das importações brasileiras. É constante o resultado negativo das relações Brasil-Bolívia, quando nos últimos três anos tivemos déficit na balança comercial. (MDIC, 2005).

4.3.3 MERCOSUL – ÍNDIA

Este é um Acordo-Quadro, que prevê uma primeira etapa de concessões de preferências tarifárias fixas, desenhando um início de uma Área de Livre Comércio entre os países. Como já citamos, a Área de Livre comércio é fruto apenas de países acordarem para redução de tarifas alfandegárias.

A exemplo da economia chinesa a Índia possui grande extensão territorial, além da já conhecida representatividade no número de habitantes no mundo. Atingir mercado como o da Índia pode ser um salto nas buscas de realizações mais fortes para com os efeitos da globalização.

4.3.4 MERCOSUL – SACU

Em dezembro de 2004 foi subscrito um Acordo de Preferências Tarifárias Fixas entre o MERCOSUL e a SACU (South African Customs Union). Os itens contemplados nesse acordo são agroindustrial, químico, BK, automotivo, plásticos e produtos de consumo. As informações são do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. Vale lembrar que os países africanos tem aumentado suas participações no Comércio Exterior do Brasil, a África do Sul, por exemplo, está na vigésima colocação dos principais compradores de produtos brasileiros. O Marrocos também estabeleceu acordo com o Mercosul para Acordo-Quadro, no que tange as preferências tarifárias.

Ao final deste capítulo respondemos parcialmente o segundo tópico dos objetivos específicos que está relacionado com a importância do Mercosul com o Comércio Exterior brasileiro. Ora, ao fazer parte de um bloco econômico as forças crescem, o número de habitantes até então voltado apenas ao Brasil agora aumenta. Muito embora o Brasil seja disparado o país com o maior PIB dentre os outros integrantes do bloco, com maior espaço geográfico, maior número de habitantes isso não faz com que o Mercosul perca a sua relevância.

Novamente, o Mercosul é um facilitador para as relações em que o Brasil possui com nações já citadas, com a União Européia, Índia, entre outros. Quando em bloco, o poder de negociação ganha maior força refletindo economicamente no país. Entretanto, o objetivo específico está parcialmente respondido, e sua resposta completa estará no próximo capítulo, aonde abordaremos o Mercosul e seus números no Comércio Exterior do Brasil.

Outro objetivo foi respondido neste capítulo. A comparação com a União Européia, inevitável quando falamos de integração entre países, blocos, etc faz pensar que o Mercosul ainda está engatinhando no que diz respeito a estrutura, formas políticas, metas de longo prazo, e principalmente uniformidade e assistência de um fundo de assistência inter-regional. Urge, então, erigir um bloco mais consistente, e que vai de encontro ao que dissemos na relevância do Mercosul no Comércio Exterior do Brasil. Com um bloco

econômico mais sólido, sem adversidades improfícuas tais como questões políticas, o bloco tende a ser mais forte. Facilitando, assim, a aproximação de outros acordos para melhoria das economias locais, além de estarmos mais preparados para as incertezas.

CAPÍTULO V

5. O MERCOSUL, FORMAÇÃO E IMPORTÂNCIA PARA O COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO

“ No ano de 1991, mais precisamente no mês de março, os países Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai assinam o Tratado de Assunção, que iria criar o Mercosul, os objetivos iniciais eram de redução automática de tarifas de importação no bloco, programa para eliminação de barreiras não-tarifárias e o estabelecimento de tarifas externas comuns e a definição de uma política comercial comum entre os parceiros. ” (BNDES,2004).

Entretanto, o Mercosul possui suas raízes as experiências regionais não datam no ano de 1991, mas antes, com Brasil e Argentina em meio a períodos de instabilidade, tão comuns nessa região. “ A crise da dívida externa, por um lado, e por outro lado, a imposição protecionista de barreiras no macrosistema econômico internacional, levou o Brasil e Argentina, a partir dos anos 80, a concentrar esforços para a experiência sub-regional de integração. Empenhados ambos na busca de caminhos democráticos na direção de uma almejada justiça social, depois da deterioração de seus regimes militares autocráticos, ambos os países assim, em 1985 a Declaração de Iguazu, constituindo a Comissão Mista Binacional de Alto Nível, para acelerar os processos de integração bilateral” (Fonseca, 1998).

Com isso temos a formação inicial daquilo que seria o Mercosul, um bloco com suas diferenças culturais, econômicas, sociais, entre outros. “ Uruguai e Paraguai, países de características especiais, que os tornam extremamente sensíveis às alterações e transformações do quadro econômico ou político que envolvem Brasil e Argentina, evidentemente preocupados com a formação da nova unidade, manifestaram seu interesse naquele processo de integração, (Uruguai já acompanhava desde os primeiros passos na qualidade de observador). Foi por isso que após sucessivas reuniões de negociações, os Chefes de Estado dos quatro países do Cone Sul americano firmaram, em 26 de março de 1991, o Tratado de Assunção, criando o Mercosul.” (Fonseca, 1998)

Nessa tendência irreversível dos países se reunirem em blocos os mercados tendem a ficarem mais liberais, necessitando criar espaço para trocas, o Mercosul ganha sua força a medida que toma-se alvo de países, como vimos no capítulo anterior, para acordos comerciais. O poder de barganha quando o país está em um bloco é visível, no que tange aos aspectos internacionais, obviamente. A concorrência faz com que a qualidade e quantidade de fatores de produção sejam mais certos que em um país isolado.

O Tratado de Assunção traz os seguintes objetivos:

- Livre circulação de bens, serviços e fatores produtivos entre os Estados-membros, através, por exemplo, da eliminação dos direitos alfandegários e restrições não tarifárias à circulação de mercadorias, além de outras medidas de efeito semelhante.
- Estabelecimento de uma tarifa externa comum e adoção de uma política comercial comum em relação a terceiros países, e coordenação de posições em foros econômicos-comerciais regionais e internacionais
- Coordenação de políticas macroeconômicas e setoriais, entre os Estados-membros, nas áreas de comércio exterior, agrícola, industrial, fiscal, monetária, cambial e de capitais, de serviços, alfandegária, de transportes e comunicações e outras que se acordem, afim se assegurar as condições adequadas de concorrência
- Comprometimento dos Estados-Membros em harmonizarem suas legislações, nas áreas pertinentes, para lograr o fortalecimento do processo de integração
- Reciprocidade de direitos e obrigações entre os Estados-membros
- Condições eqüitativas de comércio com terceiros países, através de normas comuns sobre a concorrência comercial
- Igualdade de tratamento, em impostos, taxas e outros gravames internos, para produtos originários de outro Estado-Membro

(Kunzler e Maciel, 1995)

Isto posto, adiante trabalharemos com os números relativos de cada país e seu respectivo comércio com o Brasil. Trabalharemos com os números de exportação e importação e suas respectivas representatividades dentro do comércio exterior do Brasil. “

Proliferam no mundo os acordos regionais de comércio. “ Os principais países de destino para as exportações brasileiras vêm envolvendo-se em blocos regionais. Cada novo bloco que é formado representa melhores condições de acesso para países que competem com o Brasil nesses mercados e , portanto, perda de competitividade para os produtos brasileiros. A criação do Mercosul em 1991, propiciou importante aprendizado para as pequenas e médias empresas brasileiras. Considerando como etapa inicial para a atuação no exterior, o bloco tem oferecido significativas oportunidades de comércio e investimentos” .

(Neto, 2006)

Embora as estratégias de ação do Mercosul estejam colocadas no Tratado de Assunção, ou pelo menos parte delas, faltam muitas medidas a serem tomadas internamente, como foi dito no capítulo anterior, posteriormente a isso a estratégia deveria ser uma maior intensificação para competição os países-membros no que tange a economia mundial.

Podemos observar nas tabelas a seguir a importância ainda pequena do Mercosul em nosso Comércio Exterior, com números retirados da Fundação de Estudos do Comércio Exterior (Funcex). Os dados são o total de exportação e importações do Brasil no mundo, após isso com o Mercosul como um todo e por fim, com cada um dos integrantes do bloco.

Embora essa importância do Mercosul seja ainda tímida nas exportações do Brasil cabe verificarmos que a Argentina é nossa segunda maior importadora dos produtos do Brasil, como já dissemos anteriormente.

Tabela 21- Exportações e Importações do Brasil. Total 1974 – 2005 - US\$ milhões

Período	Total	Período	Total
	das exportações		das importações
1974	7.951	1974	12.641
1975	8.670	1975	12.210
1976	10.128	1976	12.383
1977	12.120	1977	12.023
1978	12.659	1978	13.684
1979	15.244	1979	18.084
1980	20.132	1980	22.954
1981	23.293	1981	22.091
1982	20.175	1982	19.395
1983	21.899	1983	15.429
1984	27.005	1984	13.916
1985	25.639	1985	13.153
1986	22.349	1986	14.045
1987	26.224	1987	15.051
1988	33.789	1988	14.604
1989	34.383	1989	18.265
1990	31.414	1990	20.661
1991	31.620	1991	21.041
1992	35.793	1992	20.554
1993	38.555	1993	25.256
1994	43.545	1994	33.079
1995	46.506	1995	49.970
1996	47.747	1996	53.346
1997	52.986	1997	59.842
1998	51.120	1998	57.714
1999	48.011	1999	49.210
2000	55.086	2000	55.783
2001	58.223	2001	55.582
2002	60.362	2002	47.232
2003	73.084	2003	48.260
2004	96.475	2004	62.782
2005	118.308	2005	73.551

Fonte: Funcex

Como vemos as exportações dão um salto enorme nesses últimos anos tendo aumento de 32,01 de 2004 para 2005 e de aumento de pelo menos 22,63 %, entre os anos de 2004 e 2005. O Brasil exportou para 210 países em 2004 , e para 215 no ano de 2005. O volume de importações também cresceu muito, principalmente entre 2003 e 2005. Os principais produtos exportados são minérios de ferro, soja, automóveis de passageiros e

óleos brutos. Os principais compradores são os Estados Unidos, seguido de Argentina, nossa principal importadora de bens brasileiros no Mercosul e em terceiro lugar a China.

Tabela 22 – Exportação e Importação para o Mercosul período de 1985 – 2005 US\$

milhões

Mercosul Período	Total das exportações	Mercosul Período	Total das importações
1985	990,3	1985	683,4
1986	1.170,3	1986	1.185,9
1987	1.387,5	1987	882,8
1988	1.637,4	1988	1.135,8
1989	1.366,9	1989	2.191,5
1990	1.320,2	1990	2.311,8
1991	2.303,4	1991	2.242,8
1992	4.097,5	1992	2.228,6
1993	5.394,3	1993	3.378,3
1994	5.921,5	1994	4.583,3
1995	6.153,8	1995	6.843,9
1996	7.305,3	1996	8.301,6
1997	9.043,6	1997	9.517,0
1998	8.877,1	1998	9.427,7
1999	6.777,9	1999	6.718,9
2000	7.733,1	2000	7.796,1
2001	6.363,7	2001	7.010,0
2002	3.310,8	2002	5.615,1
2003	5.671,9	2003	5.685,9
2004	8.912,1	2004	6.393,1
2005	11.726,1	2005	7.051,6

Fonte: Funcex

Veremos que a Argentina é a nossa principal parceira dentro do Mercosul. Não apenas importante dentro do bloco mas é nossa segunda maior importadora de produtos, ficando atrás dos Estados Unidos. Porém, o Mercosul representa apenas 9% de nossas exportações e também os mesmos 9% de nossas importações. Voltamos a colocar que um dos pontos a serem discutidos e resolvidos devem ser as questões políticas que visem o interesse do bloco. Isto representaria mais confiança para os membros internos do Mercosul e maior credibilidade perante os outros blocos mundiais

5.2 Argentina

Segundo Kinzler a Argentina, em 1890 igualava os Estados Unidos, em termos de níveis de vida. Em 1930 era um dos dez países mais ricos do mundo. Nos tempos áureos do peronismo, em 1950, o nível dos argentinos se tornara 41% inferior aos dos norte-americanos. (Kinzler, 1998).

Os problemas econômicos originados diversas vezes pela falta total de capacidade de governantes e condutores da política econômica fazem parte da rotina do Mercosul. Esse item é outra parte da resposta do objetivo colocado no trabalho, além dos problemas enfrentados pelas dificuldades na infra-estrutura, na falta de objetivos de longo prazo ainda temos os problemas de ordem política.

Entretanto, a Argentina, como já foi dito, é a segunda compradora de bens brasileiros, fundamentando uma boa parceria, em termos de comércio. Muito embora os seguidas ameaças de salvaguardas emitidos pela nação argentina sejam feitos com frequência.

Com a Argentina apesar de ser a nossa principal parceira dentro do bloco observamos que o país cria dificuldades no bloco nos pontos do Comércio Exterior. O governo de Kischner manifestou todo o seu descontentamento com a política externa brasileira, e ameaçando o comércio entre os países com medidas de salvaguardas. Isso cria um ambiente de incertezas e gera desestabilização entre os países.

Na segunda metade dos anos 90 cristalizou-se aos poucos a percepção de que o Mercosul era importante para os sócios maiores, por ampliar sua capacidade negociadora junto a terceiros países. Essa foi uma leitura comum da experiência acumulada nas negociações hemisféricas. (Baumann,2006)

Tabela 23- Exportação e Importação do Brasil para Argentina - US\$ milhões

	Total Exp	Período	Total Imp
1985	548,2		
1986	678,3	1985	471,0
1987	831,8	1986	742,9
1988	978,3	1987	574,3
1989	710,3	1988	706,6
1990	645,1	1989	1.238,7
1991	1.475,7	1990	1.399,7
1992	3.040,0	1991	1.609,4
1993	3.658,8	1992	1.731,6
1994	4.135,9	1993	2.717,3
1995	4.041,1	1994	3.662,0
1996	5.170,0	1995	5.591,4
1997	6.767,2	1996	6.805,5
1998	6.747,1	1997	8.032,2
1999	5.364,0	1998	8.034,2
2000	6.232,8	1999	5.812,4
2001	5.002,5	2000	6.843,5
2002	2.341,9	2001	6.206,9
2003	4.561,2	2002	4.747,1
2004	7.373,2	2003	4.673,2
2005	9.915,4	2004	5.572,4
		2005	6.238,9

Fonte: Funcex

Os principais produtos exportados são partes e peças de veículos automóveis e tratores, minérios de ferro, veículos de automóveis de passageiros e aparelhos transmissores. A Argentina possui 0,38 do total das exportações mundiais

Como vimos não apenas a Argentina é importante no comércio bilateral no Mercosul, mas como cita novamente Baumann, “com o cenário negociador externo alterado como se encontra hoje, com estímulos crescentes a negociações bilaterais e plurilaterais, a identificação de interesses comuns entre os parceiros do Mercosul torna-se ainda mais necessária. Essa identificação será tanto mais difícil de obter enquanto persistirem os atritos gerados pela busca de aumento de participação no mercado sub-regional” (Baumann,2006)

5.2 PARAGUAI

Tabela 24- Exportação e Importação do Brasil para o Paraguai - US\$ milhões

Período	Total	Período	Total
	das	do	das
	exportações		importações
1989	323	1989	359
1990	381	1990	332
1991	491	1991	221
1992	543	1992	195
1993	961	1993	276
1994	1.054	1994	352
1995	1.301	1995	515
1996	1.325	1996	552
1997	1.406	1997	518
1998	1.249	1998	351
1999	744	1999	260
2000	832	2000	351
2001	720	2001	300
2002	558	2002	383
2003	707	2003	475
2004	872	2004	298
2005	961	2005	319

Fonte: funcex

O Paraguai possui ciclos não apenas dentro de sua economia mas isso reflete nas suas trocas com outros países, o baixo poder aquisitivo do país e a pouca capacidade de compra derivada da população baixa fazem do comércio exterior entre Brasil e Paraguai ser um comércio baixo. Todavia, sem termos de superávit o Brasil possui bons resultados diante do Paraguai, não sofrendo nenhum déficit nos últimos 15 anos. O que chama atenção é a pouca importação do Brasil diante do Paraguai.

5.4 URUGUAI

Tabela 25 – Exportações e Importações do Brasil com Uruguai - US\$ milhões

Período	Total das exportações	Período	Total das importações
1989	334	1989	594
1990	295	1990	581
1991	336	1991	413
1992	514	1992	302
1993	775	1993	385
1994	732	1994	569
1995	812	1995	738
1996	811	1996	944
1997	870	1997	967
1998	881	1998	1.042
1999	670	1999	647
2000	669	2000	602
2001	641	2001	503
2002	410	2002	485
2003	404	2003	538
2004	667	2004	523
2005	850	2005	494

Fonte: Funcex

Mesmo com a diminuição de alíquotas em diversos produtos o comércio entre Brasil e Uruguai não é muito grande. Muito pelo fato do Uruguai possui a menor população do bloco com um pouco mais de 3 milhões de habitantes. Com a volta do regime democrático, em 1985, o país ganhou mais estabilidade econômica. (Kinzler, 1998)

5.5 Venezuela

Tabela – 26 Exportações e Importações com a Venezuela - US\$ milhões

Período	Total das exportações	Período	Total das importações
1989	266	1989	221
1990	268	1990	362
1991	429	1991	494
1992	442	1992	383
1993	393	1993	393
1994	282	1994	551
1995	481	1995	823
1996	454	1996	976
1997	768	1997	1.006
1998	706	1998	756
1999	537	1999	974
2000	751	2000	1.329
2001	1.092	2001	748
2002	797	2002	627
2003	606	2003	276
2004	1.465	2004	200
2005	2.216	2005	256

Fonte: Funcex

Interessante notar os resultados obtidos entre o Brasil frente a Venezuela, o país é novo no Mercosul mas possui sua força motriz nas questões de petróleo. A Venezuela entra como parceiro e membro estratégico em questões energéticas, sendo um dos maiores produtores de petróleo do mundo.

CAPÍTULO VI

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

As colocações desta presente análise mostram que o Mercosul ainda tem muito o que avançar no que tange a sua importância para o Comércio Exterior do Brasil. Como mostra a nossa análise o Mercosul representa apenas 9% das exportações e a mesma porcentagem para as nossas importações.

Porém, nem todos os pontos que ligam o Mercosul ao Brasil na questão do Comércio Exterior são ruins por completo. Um dos pontos apresentados no Capítulo II, referente a questão da infra-estrutura, mostram que soluções mediante acordos são positivas, como foi colocada a questão da IIRSA.

O que move a economia internacional são as trocas. De um ponto de um país “ A ”, para o ponto “ B ”, necessitam-se de meios para que os produtos sejam transportados, os investimentos em nossa malha ferroviária como mostramos são mínimos, e isso atrasa o modo de competir com outros países. Em comparação com os Estados Unidos o modal ferroviário é extremamente tímido. O setor dos transportes é sério gargalo a ser enfrentado, mesmo que o transporte mais utilizado entre o Brasil e o Mercosul seja o marítimo.

Ainda no ponto dos transportes vimos que o transporte marítimo é o mais utilizado, seguido do modal rodoviário. Para o Uruguai e Paraguai verificamos que o modal mais utilizado é o rodoviário.

Isto posto, no Capítulo III, mostramos que o Brasil apresenta dificuldades no que tange as vantagens comparativas. No exemplo do setor calçadista quando este compete com empresas chinesas. Entretanto, produtos como aço, carne de frango e soja são de boa competitividade, citando alguns exemplos de produtos competitivos. A interdependência citada por Maia faz com que os países importem produtos mais baratos que se os mesmos fossem produzidos localmente.

Dentro das trocas entre os países conclui-se que o Mercosul evoluiu em termos no que se trata as questões tarifárias. Para citarmos o caso da Tarifa Externa Comum (TEC), que tem sua base na facilitação do comércio do Mercosul. O exemplo do Uruguai, em suas

questões agrícolas, ficou claro que o bloco precisaria passar por ajustes de planejamento no que tange as barreiras não-tarifárias. Medidas como *dumping*, subsídios e salvaguardas, no caso da Argentina levantamos que foram abertas investigações nos últimos anos, sendo fixados preços posteriormente.

No final do Capítulo III, apresentamos o Balanço de Pagamentos, que nos mostrou cada vez mais a Balança Comercial ser crucial para que o Balanço tenha saldo positivo no final de seu período. Concluimos neste capítulo que as barreiras não-tarifárias são de fato geradoras de problemas para o bloco nos últimos anos, com ameaças de medidas de salvaguarda da Argentina que vem criando adversidades na relação do Brasil com este país e desestabilizam o processo de integração.

Adiante, no Capítulo IV, que tratou dos Blocos Econômicos como União Européia e NAFTA, concluimos que o Mercosul pode ser um facilitador para as questões do Comércio Exterior do Brasil. É através do Mercosul que se delineou acordos de cooperação entre o bloco e a União Européia, como o Acordo-Quadro. Todavia, conclui-se, também que as diferenças entre o Mercosul e a União Européia são evidentes, como a criação de um fundo, nas questões monetárias, metas de desenvolvimento de país membro ou de um país entrante, isso existe na União Européia mas não no Mercosul.

Podemos ainda colocar a importância do Chile, na qualidade de observador no Mercosul. O Chile pode ser em nossas relações internacionais um ponto de referência para acordos futuros. O país é destaque com rápido crescimento, e vem desenvolvendo reformas estruturais e ainda possui bons fundamentos econômicos.

Dentre as reais dificuldades enfrentadas pelo Mercosul ainda cabe ressaltar que o bloco apresenta problemas de ordem política, que em muitas reuniões no bloco não são definidas.

Urge, portanto, que o bloco conquiste maior sucesso nas questões de barreiras não-tarifárias, que os acordos não apenas nos pontos econômicos, mas também nos pontos políticos visam as melhorias do bem-estar destas nações, criando um ambiente de melhor competitividade e que sirva para a melhor promoção do Comércio Exterior.

Referências Bibliográficas

ANDRADE, Jeanice Jung de. Estudo do Processo de Integração em Três Fronteiras do Mercosul. Porto Alegre, 2001. Tese de Mestrado.pg67

ANTF - Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários. www.antf.org.br/

BAPTISTA, Luiz Olavo; MERCADANTE, Araminta de Azevedo; CASELLA, Paulo Borba. **MERCOSUL: das negociações a implantação.** São Paulo: LTr, 1994. 352p.

BAUMANN, Renato e MUSSI, Carlos. **Mercosul: Então e Agora.** Cepal. Pg30

BENDER, Siegfried. Conflitos e Convergências na alCa numa perspectiva de vantagens Comparativas reveladas de países das Américas. USP.2004.PG2

Comissão Parlamentar Conjunta do Mercosul. **Mercosul: legislação e textos básicos.** 3. ed. Brasília, : Senado Federal, [2000]. 545p

COSTA, João José da. **A Impossibilidade da integração empresarial: aspectos jurídico-políticos no Mercosul.** 1999. 94f Monografia(especialização)-Universidade do Estado de Santa Catarina. Curso de Especialização em D.

ELLSWORTH, P. T. (Paul Theodore). **Economia internacional.** 4. ed. São Paulo: Atlas; 1978. 555p

HUNT, E.K; SHERMAN, Howard J. **História do pensamento econômico.** 5. ed. Petrópolis: Vozes, 1986. 218p

Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana. Iirsa.
<http://www.iirsa.org/acercade.asp?CodIdioma=ESP>

KENEN, Peter B. **Economia internacional: teoria e política .** Rio de Janeiro: Campus, 1998. 648p

KRUGMAN, Paul R; OBSTFELD, Maurice. **Economia internacional: teoria e política .** 4.ed. São Paulo: Makron Books, 1999. 807p

MAIA, Jayme de Mariz. **Economia internacional e comércio exterior.** 2. ed. São Paulo: Atlas, 1995. 335 p

MARCONINI, Mário; FLÔRES, Renato. **Acordo Mercosul - União Européia** : além da agricultura. Rio de Janeiro: Konrad-Adenauer-Stiftung, 2003. 269p.

Ministério do Desenvolvimento Indústria e Comércio Exterior.
alicerweb.desenvolvimento.gov.Br.

PINHO, Diva Benevides; VASCONCELLOS, Marco Antonio Sandoval de.; GREMAUD, Amaury Patrick. **Manual de economia**. 5.ed. São Paulo: Saraiva, 2005 606 p

QUADROS, João Carlos Maciel de; KUNZLER, Jacob Paulo. **Mercosul e o mercado internacional**. Porto Alegre: Ortiz, 1995. 318p

Revista de Economia Política, vol. 25, nº 4 (100), pp. 396-417 outubro-dezembro/2005,
DAVID IBARRA, La Reconfiguración Economica Internacional pg410

RHEE, Eduardo Miranda. **Santa Catarina frente à globalização e ao MERCOSUL**. 1998. 65f Monografia (especialização) - Universidade do Estado de Santa Catarina.

SILVA, Aristides. **Economia internacional : uma introdução**. São Paulo: Atlas, 1977. 246p.

SIMONSEN, Mario Henrique; CYSNE, Rubens Penha. **Macroeconomia**. 2. ed. São Paulo: Atlas ; Rio de Janeiro: Ed. FGV, 1995. 696p.