

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
INSTITUTO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM RELAÇÕES INTERNACIONAIS**

ELIANE NUMAIR

**UM PORTAL PARA O PACÍFICO:
O EIXO INTEROCEÂNICO CENTRAL E A INSERÇÃO ECONÔMICA BRASILEIRA**

Porto Alegre

2009

ELIANE NUMAIR

**UM PORTAL PARA O PACÍFICO:
O EIXO INTEROCEÂNICO CENTRAL E A INSERÇÃO ECONÔMICA BRASILEIRA**

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Relações Internacionais da Universidade Federal do Rio Grande do Sul para obtenção do título de Mestre em Relações Internacionais.

Orientador: Prof. Dr. Álvaro Luiz Heidrich

Porto Alegre

2009

ELIANE NUMAIR

**UM PORTAL PARA O PACÍFICO:
O EIXO INTEROCEÂNICO CENTRAL E A INSERÇÃO ECONÔMICA BRASILEIRA**

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Relações Internacionais da Universidade Federal do Rio Grande do Sul para obtenção do título de Mestre em Relações Internacionais.

Data de aprovação: 13/11/2009

Orientador: Prof. Dr. Álvaro Luiz Heidrich

Banca Examinadora:

Prof. Dr. Luiz Augusto Estrella Faria

Prof. Dr. André Moreira Cunha

Prof. Dr. Carlos Enrique Ruiz Ferreira

Para
Lourdes, Júlio,
Gil e Leo.

AGRADECIMENTOS

Agradeço a meu esposo e a meu filho pela compreensão e apoio em minha incansável busca pelo conhecimento. Pela paciência, cumplicidade e incentivo de *Gilmar Ceratti*; pela doçura, carinho e respeito de *Leonardo*, nas longas horas em que estive concentrada e não lhes dei a merecida atenção.

Agradeço ao *Dr. Álvaro Luiz Heidrich* pela orientação e transmissão de valores que vão além da pesquisa, contornando minha impertinência e apontando respostas para vida.

Às minhas queridas amigas, *Juliane Lumertz* e *Mariana Corbellini*, meu carinho e gratidão: sem vocês a conclusão dessa etapa de minha vida seria bem mais difícil. Também quero lembrar *Diego Canabarro* e *Atahualpa Fidel Perez* por comporem com amizade e alegria nosso quinteto do conhecimento.

À *Maria Beatriz Accorsi*, agradeço por ser sempre solícita e por me dar bons conselhos em momentos em que a trajetória do Mestrado foi menos suave.

À minha Mãe, *Maria de Lurdes Nardi Numair* e, ao meu Pai, *Julio Numair*, agradeço pelo exemplo de vida justa, por me guiarem no caminho do bem, por me incentivarem e respeitarem essa perseverante vontade de aprender, presente ao longo de toda a minha vida.

Por fim, agradeço a alguém que, sem sua bondade, nem esse Mestrado, nem o ato de eu estar escrevendo agora seria possível: *Júlio Reinaldo Numair*, meu irmão *Rapa*. Teu amor permitiu a vida valer a pena! Obrigada.

*Sentir primeiro, pensar depois
Perdoar primeiro, julgar depois*

*Amar primeiro, educar depois
Esquecer primeiro, aprender depois*

*Libertar primeiro, ensinar depois
Alimentar primeiro, cantar depois*

*Possuir primeiro, contemplar depois
Agir primeiro, julgar depois*

*Navegar primeiro, aportar depois
Viver primeiro, morrer depois.*

Mário Quintana

RESUMO

A presente dissertação busca analisar as motivações que levam o Estado brasileiro a atuar na arena internacional, visando assegurar a competitividade das empresas brasileiras no mercado externo, especificamente a participar politicamente e investir recursos na Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana, com opção pelo recorte na integração da infraestrutura de transportes e logística da faixa geográfica que pretende conectar o Porto de Santos, no Oceano Atlântico aos portos marítimos de Peru e Chile, no Oceano Pacífico, designada Eixo Interoceânico Central.

Para compreender tais motivações, o trabalho está dividido em quatro partes que se complementam no decurso e se interconectam na tessitura das considerações finais. Primeiramente é abordada a ascensão das questões econômicas nas prioridades de política externa dos países, ressignificando o contexto de atuação dos Estados no sistema internacional, que passam a ser movidos pela interdependência complexa, levando em consideração os interesses de grupos econômicos domésticos, para formatar suas preferências na formulação da política exterior.

Estabelecida a base de sustentação dos argumentos, o estudo passa a enfocar o Brasil e a opção por instrumentalizar suas relações exteriores para concretizar o projeto de desenvolvimento econômico nacional. Nesta perspectiva, são abordadas as articulações de política externa brasileira, desde a década de 1930 - quando inicia um esforço integrado para industrialização e modernização econômica – até a proposta recente de inserção do país na economia mundial, empenhada em expandir as relações econômico-comerciais por meio de ações que contribuam para o aumento da capacidade competitiva das empresas frente à concorrência internacional.

Entre tais ações são destacadas as relações de cooperação do Brasil com Bolívia, Chile, Paraguai e Peru, no sentido de promover o ordenamento de seus territórios sob a lógica da conformação da infraestrutura física, capaz de proporcionar fluidez para o escoamento da produção - momento em que se analisa em que medida as pretensões de expansão econômica brasileira estão voltadas aos parceiros comerciais da América do Sul, ou direcionadas a pontos mais distantes do horizonte, em direção à região da Ásia-Pacífico.

Palavras-chave:

Política externa brasileira – Desenvolvimento econômico – IIRSA – Eixo Interoceânico Central – Preferências nacionais.

ABSTRACT

This dissertation seeks analyzing the motivations that lead Brazilian State to perform in the international arena, aiming at assure the Brazilian enterprises competitiveness in external market, specifically for politically take part and to invest resources in Initiative for the Integration of Regional Infrastructure in South America, choosing the prune of logistics and transportation infrastructure integration of the geographic extension that intents to connect Port of Santos, in Atlantic Ocean, to Peruvian e Chilean maritime, in Pacific Ocean, named Central Interoceanic Hub.

To comprehend these motivations, this study is divided in four parts, that they complement each other along, and interconnect themselves at organization of final considerations. Firstly, it is approached the ascension of economical issues in the countries foreign politics priorities changing the States acting context in the international system, that became moved for complex interdependence, considering the domestic economical groups interests of shaping preferences on foreign politics formulation.

Settled the arguments sustentation basis, the study highlights Brazil and the option for external relations way as achieve national economical development project. In this regard, the articulations to Brazilian foreign politics are approached, since 1930's – when it was began an integrated effort for economical modernization and industrialization – to recent purpose to insert nation on worldwide economy, engaged to expand the commercial-economical relations through actions in spite of contribute to increase the enterprises competitive capacity in front of international competition.

As such actions, the emphasis is given to the cooperation relations of Brazil with Bolivia, Chile, Paraguay and Peru in regards to promote the ordering of their territories under the logic of physical infrastructure shaping able to allow fluidity to

production flowing off - at this point, it is analyzed which extent the will of Brazilian economical expansion are toward to commercial partners of South America, or directed to farthest at the horizon, aim for Asia-Pacific region.

Key words:

Brazilian foreign politics – Economical development – IIRSA – Central Interoceanic Hub – National preferences.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	15
1 ECONOMIA E INTERDEPENDÊNCIA NAS RELAÇÕES EXTERNAS.....	21
1.1 A IMPOSIÇÃO DE PODER NAS RELAÇÕES EXTERNAS.....	21
1.2 A ECONOMIA ELEVADA À QUESTÃO DE PRIMEIRA GRANDEZA.....	25
1.2.1 As transformações na organização econômica.....	30
1.3 A INSERÇÃO INTERNACIONAL EM TEMPOS DE INTERDEPENDÊNCIA....	34
1.4 A FORMAÇÃO DAS PREFERÊNCIAS NACIONAIS.....	35
1.4.1 Os interesses individuais no domínio público.....	37
1.4.2 O Estado e as forças de mercado.....	40
2 A POLÍTICA EXTERNA E O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DO BRASIL	43
2.1 A PREFERÊNCIA POR MODERNIZAÇÃO E INDUSTRIALIZAÇÃO.....	43
2.1.1 O desenvolvimento das forças produtivas.....	45
2.1.2 Entre nacionalistas e entreguistas: o desenvolvimento instado pela bipolaridade.....	47
2.1.3 A maximização dos interesses nacionais.....	51
2.1.4 Do salto econômico à crise de endividamento.....	55
2.1.5 Novas formas de inserção econômica.....	61
2.1.6 Articulações para integração física da América do Sul.....	70
2.2 A AGENDA EXTERNA RECENTE.....	73
2.2.1 O projeto de aproximação com a América do Sul.....	74
2.2.2 O desafio da diversificação.....	82
2.2.3 Deslocando a atenção para a Ásia-Pacífico.....	84
3 O BRASIL ATUAL NA ECONOMIA-MUNDO.....	87
3.1 MEDINDO A INSERÇÃO NA ECONOMIA MUNDIAL.....	87
3.2 A RELAÇÃO ORGÂNICA ENTRE ESTADO E CAPITAL.....	105
3.3 A LOGÍSTICA BRASILEIRA PARA O COMÉRCIO INTERNACIONAL.....	112
3.3.1 Os gargalos logísticos para alcançar a Ásia-Pacífico.....	117
4 EIXO INTEROCEÂNICO CENTRAL: INSTRUMENTO DE EXPANSÃO ECONÔMICA.....	120
4.1 A LÓGICA ECONÔMICA DO ORDENAMENTO TERRITORIAL.....	120
4.2 O ORDENAMENTO TERRITORIAL PARA O DESENVOLVIMENTO DO BRASIL.....	126
4.3 AS RELAÇÕES DO BRASIL NO EIXO INTEROCEÂNICO CENTRAL.....	128
4.3.1 Relações Brasil-Paraguai.....	132

4.3.2 Relações Brasil-Bolívia.....	135
4.3.3 Relações Brasil-Chile.....	140
4.3.4 Relações Brasil-Peru.....	144
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	149
REFERÊNCIAS.....	154
APÊNDICES.....	171
ANEXOS.....	180

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Mediação entre ambientes micro e macro nas relações sociais.....	19
Figura 2: Evolução das exportações mundiais 1950 a 2008.....	28
Figura 3: Fundamentos da competitividade nas empresas.....	32
Figura 4: Evolução da dívida externa brasileira 1956-2007.....	61
Figura 5: Estrutura institucional da IIRSA.....	77
Figura 6: Projetos prioritários 2005-2010.....	82
Figura 7: China e região circunvizinha.....	85
Figura 8: Exportações brasileiras por fator agregado 1964-2008.....	89
Figura 9: Crescimento do PIB – países/regiões selecionadas.....	96
Figura 10: Fluxo comercial por modal de transporte 2004-2007.....	114
Figura 11: Área de influência do Eixo Interoceânico Central.....	128
Figura 12: Usina hidrelétrica de Itaipu.....	133
Figura 13: Conexão Chile-Bolívia-Paraguai-Brasil.....	134
Figura 14: Gasoduto Bolívia-Brasil.....	137
Figura 15: Estrutura acionária TGB e GTB.....	137
Figura 16: Conexão Bolívia-Paraguai-Brasil com Eixo Interoceânico Central.....	138
Figura 17: Carretera Potosí-Uyuni, Bolívia.....	139
Figura 18: Carretera Tarija-Potosí, Bolívia.....	140
Figura 19: Corredores Norte y Capricórnio como Ejes camineros Pacífico-Atlântico.....	142
Figura 20: Conexões do Eixo com o Pacífico.....	145
Figura 21: Carretera Pisco Ayacucho-Via Libertadores, Peru.....	148

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Exportações brasileiras 2002-2008: participação por valor agregado...	89
Tabela 2: Pauta de exportações brasileiras 2002 e 2008.....	91
Tabela 3: Pauta de importações brasileiras 2002 e 2008.....	92
Tabela 4: Importações brasileiras 2008-2008: participação por valor agregado...	92
Tabela 5: Comparação PIB Brasil/PIB Mundo: 1990-2008.....	95
Tabela 6: Crescimento das exportações mundiais por região 1993-2004.....	96
Tabela 7: Principais destinos das exportações brasileiras 2002 e 2008.....	97
Tabela 8: Principais origens das importações brasileiras 2002 e 2008.....	98
Tabela 9: Capitais brasileiros no exterior 2002 a 2007.....	100
Tabela 10: Estoque de ativos no exterior 2002 a 2007.....	101
Tabela 11: Investimentos estrangeiros diretos 2002 a 2008.....	102
Tabela 12: BNDES – Evolução dos desembolsos 2000 a 2009.....	109
Tabela 13: Aportes de PIB no Eixo Interoceânico Central.....	129
Tabela 14: Participação % do PIB setorial nos estados brasileiros do Eixo.....	130
Tabela 15: Exportações comparadas nos estados brasileiros do Eixo.....	131
Tabela 16: Intercâmbio comercial Brasil-Paraguai 2002 e 2008.....	135
Tabela 17: Intercâmbio comercial Brasil-Bolívia 2002 e 2008.....	139
Tabela 18: Intercâmbio comercial Brasil-Chile 2002 e 2008.....	143
Tabela 19: Intercâmbio comercial Brasil-Peru 2002 e 2008.....	146

INTRODUÇÃO

Diz um provérbio dinamarquês que *“ninguém é suficientemente rico que possa passar sem um vizinho”*. Esse aforismo foi potencializado nos nossos dias e reflete a necessidade de os países se unirem, cooperarem e compartilharem espaços para conquistar pequenas parcelas do grande universo de consumidores ávidos pelos bens e serviços que o mundo moderno pode oferecer.

Tal realidade, evidente a partir da década de 1970, moldou uma nova forma de os países interagirem no sistema internacional, tornando suas relações interdependentes, vulneráveis a ações de terceiros e interconexas.

Até o final da década de 1960, as relações interestatais eram condicionadas pela competição por projeção de poder político e imposição hierárquica da vontade dos países com maiores capacidades militares no sistema internacional, situação retroalimentada pelo constante risco de confronto. Neste cenário, as questões de ordem econômica na formulação de política externa se posicionavam em plano secundário, servindo, seus recursos, de substrato para a expansão das capacidades materiais dos Estados.

Contudo, para deter tais capacidades foi imperativo para as nações se organizarem internamente, de forma a desenvolver e modernizar suas estruturas econômico-sociais. Fez-se necessário consolidar suas economias, regular as atividades destas e fornecer amparo infraestrutural para que os empreendimentos florescessem. Assim, as atividades econômicas se desenvolveram, os processos produtivos foram sendo modernizados e o esforço para ampliação das competências tecnológicas de cada país, incluindo descobertas científicas e transferências de saberes especializados, passou a fazer parte das disputas na arena internacional.

A evolução dos processos econômicos, durante o século XX, culminou em uma revolução científico-tecnológica, que se fez acompanhada da rápida dispersão

dos sistemas de informação, do desenvolvimento dos sistemas de transporte e da consequente interconexão de lugares, pessoas e conhecimentos.

As transformações na organização econômica foram visíveis, protagonizadas por empresas de grande expressão no mercado, que impactaram no sistema produtivo como um todo, afetando a forma como as empresas operavam e se relacionavam em mercados nacionais e internacionais.

As empresas que lideraram tais transformações se encontravam em países do centro do sistema internacional e proporcionaram vantagens para a projeção de seus Estados-sede nas relações interestatais.

Diante da emergência de uma acirrada concorrência econômica, os países centrais atenuaram as divergências político-ideológicas e buscaram avançar em processos cooperativos, aliando-se sob a forma de parcerias estratégicas que assegurassem o estabelecimento de vantagens competitivas e a defesa contra vulnerabilidades externas.

O Brasil e toda a América do Sul se encontravam à margem desse processo, ainda lutando por desenvolver seu parque industrial e modernizar suas estruturas, justificando uma atuação no ambiente internacional voltada a angariar recursos que servissem de sustentáculo à modernização econômica e à substituição das importações de produtos manufaturados pela fabricação nacional.

No entanto, no limiar do século XXI, a economia brasileira, já melhor estruturada, enfatizou as relações de comércio internacional como impulso ao desenvolvimento, objetivando o crescimento econômico que o aumento da escala de produção poderia proporcionar. Para alcançar sucesso nessa missão, vêm sendo implementadas ações para promoção dos produtos brasileiros no mercado externo, bem como de estímulo às empresas brasileiras para expandirem seus mercados consumidores.

Não obstante, se faz necessário um contínuo esforço para melhorar o nível competitividade das empresas, que por sua vez, exercem pressão sobre o Estado para terem suas necessidades e seus interesses atendidos. Nesse duplo jogo de projeção de interesses, do Estado e das empresas, se inserem as relações exteriores e as decisões para negociação e cooperação com outros Estados.

O Brasil de nossos dias, em analogia ao provérbio dinamarquês, não é suficientemente rico para passar sem seus vizinhos sul-americanos. Na verdade, o país descobriu, na associação com os vizinhos, uma forma de aumentar a

competitividade no mercado externo, através da Iniciativa para Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana, a IIRSA, que é constituída por eixos de integração e desenvolvimento destinados à conformação da infraestrutura física de energia, comunicação e transportes. Entre os eixos, destaca-se o Eixo Interoceânico Central, cujas ações pretendem integrar fisicamente os territórios de Brasil, Bolívia, Paraguai, Peru e Chile, propondo uma conexão pela via terrestre do espaço entre os oceanos Atlântico e Pacífico. É com esse pano de fundo em que se ambienta a presente dissertação.

Constata-se que, na dinâmica do processo de regionalização, os condicionantes geográficos - como barreiras naturais e pontos de facilitação de acesso terrestre – constituem-se desafios a serem superados no teatro da competição intercapitalista, preparando o terreno para a apropriação e utilização do espaço de forma induzida, para atender a interesses difusos da sociedade, de acordo com uma hierarquia conformada pela projeção de poder econômico de certos grupos sociais e, dentro destes grupos, os que lideram o processo de desenvolvimento das capacidades econômicas do país¹.

Além de adaptar-se aos condicionantes da natureza para organização da vida social e do modo de produção, o ser humano e seus empreendimentos para acumulação de capital buscam adaptar a natureza às suas necessidades, apropriando-se do espaço natural em razão de interesses econômicos e de fatores políticos, sociais e culturais. Esta apropriação cada vez mais é proporcionada pela evolução da técnica, que define uma padronização e homogeneização dos processos econômicos e dos sistemas de engenharia, não obstante as especificidades naturais e sócio-culturais de cada região (CUNHA et al. 2005).

A participação do Brasil em um processo de integração física regional, como a construção do Eixo Interoceânico Central denota a ação do Estado brasileiro para fora de suas fronteiras, com o intento de alcançar o desenvolvimento econômico, combinando a influência e a constrição de interesses de diferentes grupos sócio-econômicos domésticos, que terminam por formatar as preferências para a ação do Estado.

Esse estudo procura analisar a problemática da motivação do Estado para definir diretrizes de política externa de cunho econômico, especificamente a

¹ O que nem sempre atende aos interesses coletivos, embora os benefícios possam se estender a outros extratos da sociedade, como efeito multiplicador indireto e gradual de uma política pública.

motivação para participar politicamente e investir recursos econômicos no Eixo Interoceânico Central, utilizando a perspectiva metodológica da Economia Política Internacional. Tal perspectiva implica mesclar diferentes campos de conhecimento para compreender um processo que envolve projeção de poder econômico e relações políticas.

Para tratar das motivações que levam o Brasil a participar de um projeto de integração física na América do Sul, o estudo contou com a contribuição de aspectos da História da Política Exterior; da Economia; das relações entre Estado e forças de mercado; das relações entre os Estados no sistema internacional; e da Geografia. O que se configura um desafio interessante.

Além de utilizar a Economia Política Internacional, o estudo se apóia no aporte teórico de Robert Keohane e Joseph Nye, sobre a condição de interdependência complexa das relações interestatais, e no aporte teórico de Andrew Moravcsik, sobre os processos de integração regional, que fundamenta a formação das preferências nacionais, valendo-se de uma análise de dois níveis: um nacional, resultante da especificação dos interesses da sociedade doméstica, e outro internacional, centrado na negociação intergovernamental.

A ação do Estado no ambiente externo e suas motivações econômicas encerram uma interação complexa de saberes da ciência, cujas explicações nesse trabalho são fundamentadas na interação agente²-estrutura³. O enfoque agente-estrutura analisa as relações sociais⁴ através da combinação e mediação dos ambientes macro e micro. Luis Augusto Faria (2007) sintetizou tal processo de mediação por meio de um esquema, que está apresentado na Figura 1. Pois, é com tal arquitetura de interação entre o ambiente micro e o ambiente macro das relações sociais, que o esforço para alcançar o desenvolvimento no país é configurado,

² Nível em que a ação individual e as intenções dos sujeitos autônomos são a fonte primária da ação social, criando os sistemas sociais.

³ Nível que rege os sistemas sociais e no qual as ações individuais são produto da socialização.

⁴ De acordo com a linha de raciocínio de Max Weber (2004), para entender o conceito de relações sociais, antes cabe compreender que a ação social é orientada pelo comportamento dos outros, podendo ser determinada: pela forma racional orientada pela expectativa quanto ao comportamento de outras pessoas ou relacionados a objetos do mundo exterior; pelo modo racional baseado em valores – éticos, estéticos, religiosos, entre outros; pelo conteúdo emocional-afetivo; ou pelo costume arraigado nas tradições. A relação social, por sua vez, é constituída pelo comportamento referido de forma recíproca quanto ao seu conteúdo de sentido, por uma gama de agentes e que se orienta por essa referência, portanto, se constitui de uma probabilidade de que se aja socialmente em consonância ao indicado em tal conteúdo.

combinando modo de regulação e regime de acumulação com as motivações e interesses dos agentes.

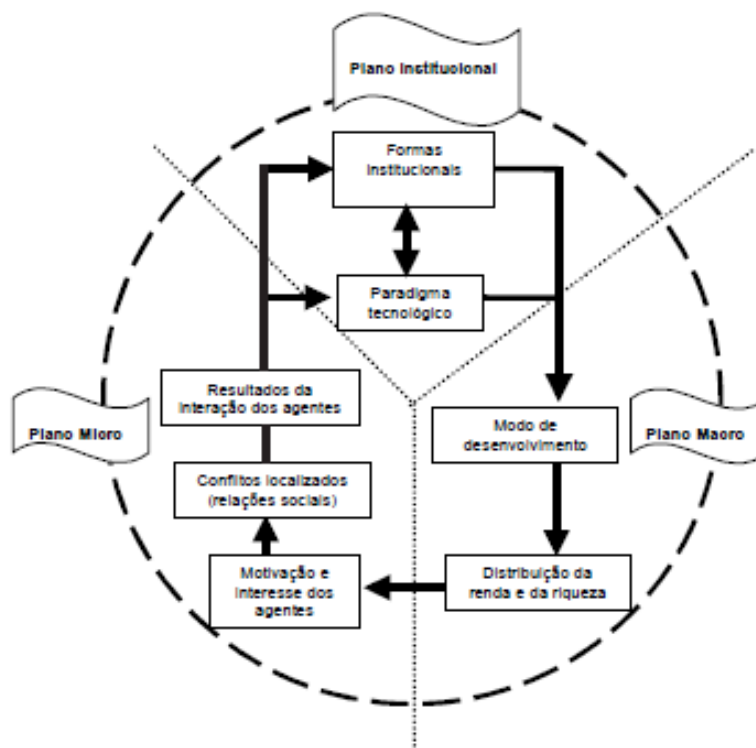


Figura 1 – Mediação entre ambientes micro e macro nas relações sociais. Fonte: Faria, 2007.

Para construir o problema e encontrar as explicações, a dissertação se amparou na revisão bibliográfica; na análise de dados estatísticos; em entrevistas; em pesquisas de matérias jornalísticas; em pesquisas sobre a atuação das empresas citadas no decurso do trabalho; na análise do perfil de negócios de algumas das empresas; e em um esforço de avaliação dos perfis de atuação externa dos governos brasileiros desde a década de 1930.

Diante desse amparo teórico-metodológico, o presente trabalho se propõe a comprovar a hipótese de que a participação política e o investimento econômico do Brasil no Eixo Interoceânico Central visam, principalmente, atender ao interesse de empresas exportadoras, estabelecidas no país, de acesso aos portos sul-americanos no Oceano Pacífico, cujas intenções repousam em facilitar e desonerar o escoamento da produção para a Região da Ásia Pacífico, sobretudo para a China⁵.

A construção da hipótese se fundamenta na percepção de que o escoamento da produção brasileira, para os clientes estabelecidos no outro lado do Pacífico, será beneficiado pela conformação de uma infraestrutura de transportes e

⁵ O que, em menor medida, também facilitaria o incremento nas relações comerciais dentro da América do Sul.

logística capaz de integrar, pela via terrestre Brasil, Bolívia, Paraguai, Peru e Chile, conectando os locais de produção aos portos que servirão de embarque final - o que inclui a construção, recuperação e melhoria de estradas rodoviárias e ferroviárias, construção de pontes, acessos e intersecções⁶.

O estudo está dividido em quatro capítulos, cuja escolha e divisão estão assentadas no critério da complementaridade de argumentos, que se interconectam na busca por comprovação da hipótese quando da tessitura das considerações finais.

O primeiro capítulo objetiva fundamentar a argumentação demonstrando a ascensão dos temas econômicos nas prioridades de política externa, o que conduziu as nações a atuarem no sistema internacional condicionadas pela interdependência complexa e posicionou os interesses de grupos sociais domésticos como motivação dos países na negociação interestatal.

O segundo capítulo vale-se de contribuição da história da política exterior brasileira para apresentar o projeto de inserção brasileira na economia mundial a partir da década de 1930, que reflete, por diversas facetas e circunstâncias, a utilização da política externa como insumo ao desenvolvimento econômico e a influência das preferências nacionais.

O terceiro capítulo trata das relações brasileiras de comércio internacional e investimento produtivo, apresentando o processo recente de inserção econômica do Brasil através da análise geoeconômica, além das necessidades e gargalos infraestruturais para expansão econômica das empresas brasileiras no mercado externo.

Por fim, o estudo se embasa em aspectos da Geografia, para demonstrar a percepção de um critério de ordenamento territorial na América do Sul, orientado a atender às carências econômicas por fluidez física, bem como tratar de maneira especial das características da área de abrangência do Eixo Interoceânico Central e das relações brasileiras com os Estados que compõem o Eixo, momento em que se evidenciam as razões de comprovação ou negação da hipótese, culminando na elaboração das considerações finais.

⁶ Também estão contemplados como conformação de infraestrutura de transportes, projetos de navegabilidade de rios - com a construção de hidrovias - e a modernização dos portos que escoarão as mercadorias. Entretanto, estas demandas foram tratadas com menor ênfase no trabalho, por priorizar os desdobramentos da conexão terrestre.

1 ECONOMIA E INTERDEPENDÊNCIA NAS RELAÇÕES EXTERNAS

"Ou você tem uma estratégia própria, ou então é parte da estratégia de alguém."

Alvin Toffler

Esse capítulo, composto por quatro segmentos, tem como objetivo principal demonstrar de forma global e histórica, como a ascensão de temas econômicos nas relações internacionais, ao longo do século XX, levou as nações a atuarem no sistema internacional envolvidas pela interdependência complexa, colocando em evidência os interesses moldados no cerne da sociedade.

O primeiro segmento do capítulo trata das relações interestatais constringidas pela imposição hierárquica de poder e pelo uso da força, evidenciadas durante a primeira metade do século XX e parte do período conhecido como Guerra Fria. O segundo segmento demonstra a emergência das questões econômicas nas prioridades da agenda internacional. O terceiro segmento elucida o condicionamento da economia-mundo à chamada interdependência complexa. Por último, o quarto segmento demonstra como são formatadas as preferências no ambiente doméstico para a formulação e condução da política exterior.

1.1 A IMPOSIÇÃO DE PODER NAS RELAÇÕES INTERESTATAIS

As relações entre Estados modernos no sistema internacional, até o início da década de 1970, eram percebidas, prioritariamente, como conflitivas e retratadas pelas teorias clássicas da política mundial como em potencial estado de guerra. Nesse contexto, a atuação dos países era dominada pelo constante risco de conflito militar e as relações baseadas no poder político e no interesse nacional.

O sistema econômico internacional era visto como um subproduto da expansão competitiva e conquistadora de Estados que se internacionalizaram. A industrialização alimentava a recorrente situação de competição e expansão sobre outros territórios que conduzi-se à acumulação de poder e riqueza como meio de sobrevivência, manutenção do *status quo* e imposição hierárquica de poder⁷.

⁷ Para caracterizar esse entendimento, podem-se tomar como exemplo as obras: de Raymond Aron (2002), que fez uma análise das causas e efeitos das guerras sobre as relações da sociedade, contemplando o uso da violência para a provável legitimação e ascensão do Estado nas relações políticas mundiais; de Paul Kennedy (1989) que, com um viés distinto de Aron, aduz sua análise com espectro econômico, argumentando que as nações projetam seu poder militar em consonância com seus recursos econômicos; de Carl Von Clausewitz (*apud* Aron 2002) que, ao escrever sobre as

Nesse contexto, as alianças e inimizades formatadas no sistema internacional eram apenas temporárias, reagindo de acordo com a configuração geopolítica na disputa pelo poder (ARON, 2002) e definidas pelos objetivos nacionais e de política externa. O uso da força para imposição da vontade e defesa dos interesses nacionais era recorrente. Raymond Aron afirmou que, no campo das relações internacionais,

[...] poder é a capacidade que tem uma unidade política de impor sua vontade às demais [...] toda política internacional importa um choque constante de vontades, por estar constituída entre Estados soberanos, que pretendem determinar livremente sua conduta (ARON, 2002 p. 99-100).

Política, poder e estratégia interagem permanentemente. A política de um Estado marca seus objetivos, o poder é revelado pela soma dos recursos materiais e daqueles intangíveis disponíveis para alcançar estes objetivos⁸ e a estratégia determina como alcançar os objetivos ou, como aplicar o poder (ESCOLA SUPERIOR DE GUERRA, 2007).

A atmosfera de desconfiança e a política de imposição hierárquica de poder remonta de longa data, confundindo-se com a criação do próprio Estado Moderno e, de certa forma, ainda perdura no sistema internacional. A disputa geopolítica e o desejo de êxito na imposição de poder refletiam-se, inclusive, nas atitudes e nos posicionamentos de estadistas e representantes das nações durante as negociações de caráter externo, como é ilustrado na descrição do perfil psicológico⁹ do primeiro ministro francês, Georges Clemenceau, realizada por John M. Keynes, durante sua participação na Conferência de Paz de Paris, em 1919:

[...] sua filosofia das relações internacionais não guardava espaço para qualquer sentimentalismo. As nações são coisas reais; uma delas é

Guerras Napoleônicas, analisou a ação estratégica na guerra e sua ascendência e efeito sobre as relações entre os Estados; e de Keohane e Nye (1989), que avaliou o caráter interdependente da política global.

⁸ De acordo com Reinaldo Gonçalves (2005, p. 126-30), autores clássicos do campo das Relações Internacionais, como Hans Morgenthau, entendem que o poder potencial de um país contempla variáveis como: geografia, recursos naturais, capacidade de produção, preparação militar, população, índole moral, moral nacional, diplomacia e qualidade do governo. Pela metodologia da Economia Política, o índice de poder potencial é expresso pelo desempenho das seguintes variáveis: tamanho do território, tamanho da população e valor do produto nacional bruto.

⁹ São encontradas referências sobre a análise psicológica dos líderes de Estado e de como a sensibilidade em determinado assunto por parte deste líder, e mesmo de setores da sociedade, pode influenciar o rumo da política externa do país nas obras de: Hermann, Hermann e Haag, 1987 (*apud* VIGEVANI e CEPALUNI, 2007) e Hudson (2005) que faz referência à obra de Hermann e Kegley, de 1994.

objeto do nosso amor, as demais merecem nossa indiferença – ou ódio. A glória da nação amada é um objetivo desejável, que precisa ser alcançado geralmente às custas dos seus vizinhos. A política de poder é inevitável[...] (KEYNES, 2002, p. 21).

Esse posicionamento, presente no século XX, principalmente entre a Primeira e a Segunda Guerra mundiais, era motivado por uma aguda competição entre as potências desenvolvidas e aquelas que desafiavam o sistema na busca por uma posição de destaque na ordem internacional.

Depois da cisão na cúpula de poder internacional ocorrida na Primeira Grande Guerra, a subsequente Conferência de Paz de Paris levou nações que já haviam se projetado para o exterior, como a Alemanha e Áustria, a uma dura realidade de reparações e perda drástica de poder econômico. Essas nações não mais detinham economias autossuficientes e obrigaram-se a atuar exclusivamente no então empobrecido mercado interno. Por outro lado, por toda a década de 1920, as economias de Inglaterra, França e Estados Unidos se expandiram, pois tinham recursos econômicos e mercados com quem comercializar.

No entanto, a crise econômica deflagrada a partir 1929, atingiu as grandes potências do mundo na década de 1930 e provocou forte instabilidade no centro do poder mundial, abrindo a primeira margem para modificar a situação dos países que se encontravam na periferia¹⁰ do sistema internacional, de forma a permitir que essas nações se projetassem internacionalmente, com maior ou menor intensidade, de acordo com seu interesse e capacidade¹¹.

Com o término da Segunda Guerra, a competição internacional passou a ser ideológica - contrapondo socialistas¹² e capitalistas - e justificou a manutenção de

¹⁰ A definição de *periferia* no sistema internacional utiliza a abordagem de Immanuel Wallerstein (1990), que hierarquiza os países no sistema mundial, nas dimensões militar e econômica, de acordo com a divisão social do trabalho, sendo: 'Economias do Centro', aquelas que possuem forte aparelho de Estado, cultura identitária desenvolvida e produção econômica de bens de alta linha; 'Economias Periféricas', que possuem baixa concentração de poder político, cultura identitária débil e produção de bens não complexos; e 'Economias Semiperiféricas', aquelas que exercem certa liderança regional, podendo ser considerada uma potência regional, ou mesmo uma potência emergente – no jargão contemporâneo.

¹¹ Após a crise de 1930 e, em razão desta, a economia capitalista ocidental, esteve sob a influência de premissas keynesianas, nas quais a intervenção do Estado seria fundamental para garantir o investimento e manter o nível de emprego de forma a amparar as atividades econômicas.

¹² O socialismo era entendido por Marx como a primeira fase do comunismo. Aquela em que os trabalhadores ainda não podem receber os produtos de acordo com sua necessidade, nem podem trabalhar de acordo com sua capacidade, mas que era superior em todos os terrenos ao capitalismo. Marx considerava o comunismo como um sistema que visava à igualdade social e a transferência do poder político e econômico para a classe trabalhadora. Vladimir Lenin, em seu discurso de 1918, justificando a mudança de denominação de Partido Operário Social-Democrata da Rússia para a de

um quadro de imposição de poder pelo uso da força até o final da década de 1960. Essa realidade foi desenhada durante a Conferência de Potsdam, na Alemanha, em julho de 1945, pouco antes do encerramento do conflito, quando os países aliados - Inglaterra, Estados Unidos e União Soviética - reuniram-se pela última vez. Com uma aliança já mostrando sinais de desgaste, Winston Churchill, Harry Truman e Joseph Stalin decidiram nessa terceira e última conferência¹³ a formatação da ordem internacional no sistema pós-guerra, dividindo a Alemanha em zonas de ocupação, o que significou uma reviravolta nas relações leste-oeste.

O período imediatamente posterior à Segunda Guerra Mundial foi profícuo na criação de instituições que amparassem restabelecimento da paz e a construção de uma nova ordem mundial, cujo projeto fundamental inspirava-se no liberalismo e se apoiava em três pilares: o político, o econômico-financeiro e o comercial. Patrocinada pelos Estados Unidos, a proposta foi apresentada durante a Conferência de Bretton Woods, em 1944. O projeto resultou na criação da Organização das Nações Unidas - ONU, do Fundo Monetário Internacional – FMI, e do Banco Mundial.

Passada a euforia do triunfo na guerra e do clima de otimismo na preservação da paz, a latente ameaça comunista transmutou-se em confronto político-ideológico e o mundo tornou-se dividido entre capitalistas e socialistas, polarizado ao Leste pela União Soviética e ao Oeste, pelos Estados Unidos. Formaram-se dois blocos de poder antagônicos, rivais em sua ideologia, hegemônicos em seus respectivos blocos.

O antagonismo cresceu. Logo envolveu as demais regiões do globo e alterou o cenário geopolítico internacional, separando os países do mundo em zonas de influência dos Estados Unidos e da União Soviética, em um longo período conhecido como *Guerra Fria*.

Superado o período de reconstrução do pós-guerra, o capitalismo passou por uma fase de intensa expansão. Os efeitos desta fase contribuíram para o surgimento de novos atores e novas economias durante a Guerra Fria, embora todos constrictos por uma geometria bipolar de poder.

Partido Comunista defende que o objetivo central das transformações socialistas é a criação de uma sociedade comunista (SÉVE, 2001; HERNANDEZ, 2005).

¹³ A primeira conferência realizou-se em Teerã, em novembro de 1943; e a segunda em Ialta, em fevereiro de 1945.

A corrida armamentista entre Estados Unidos e União Soviética, característica da Guerra Fria, articulou uma forma de poder, amparada na força militar que, por ser superior a qualquer outro país que ousasse contrariar esse ordenamento, dificultou para as nações menos desenvolvidas a obtenção de proveito político sobre as divergências entre o leste e o oeste.

Com o passar do tempo, países da Europa, Ásia e América Latina perceberam a diversidade de interesses nas relações internacionais e começaram a tomar consciência de que os interesses econômicos não poderiam estar atrelados à lógica bipolar. O sistema internacional tornou-se mais complexo, fundamentado na pluralidade do sistema de alianças, nos processos de descolonização, na constatação do aumento do hiato econômico e social entre países ricos e pobres e no surgimento da economia transnacional (RICOBOM, 2003).

Dessa forma, no decorrer da década de 1960, a bipolaridade rígida da Guerra Fria deu lugar, temporariamente, a um sistema de *coexistência pacífica*, originada primeiramente da ascensão de Nikita Krushev ao poder na União Soviética, que procurou deslocar o conflito existente entre a União Soviética e os Estados Unidos, da esfera puramente militar, para o plano econômico e tecnológico. Também se originou pelo reconhecimento mútuo de que a situação seria insolúvel e letal para a humanidade (HOBSBAWM, 1995).

1.2 A ECONOMIA ELEVADA À QUESTÃO DE PRIMEIRA GRANDEZA.

A atenuação da Guerra Fria que, “*no jargão tradicional dos diplomatas da velha guarda*”, ficou conhecida como *detente* (HOBSBAWM, 1995, p.239), provocada pelo declínio relativo das duas superpotências da época, Estados Unidos e União Soviética, transferiu a preocupação com a segurança nas relações internacionais para temas de natureza econômica, como desenvolvimento e interdependência. Atores não-estatais passaram a ser considerados nas negociações externas, ditando decisões sobre tecnologia, investimentos e divisão do trabalho.

Aliada a essa mudança, a descolonização dos países africanos e asiáticos, nesse período, significou o surgimento de novas nações independentes no sistema internacional, que se inseriram em uma categoria distinta das então existentes, a de países cujo desenvolvimento econômico, político e social não se enquadrava nem

nos padrões puramente capitalistas, nem nos socialistas. Estas nações passaram a ser inseridas na denominação 'Terceiro Mundo'.

O mundo, dividido em dois segmentos, um desenvolvido – Norte - e outro subdesenvolvido – Sul – caracterizava-se pela drástica ampliação das desigualdades econômicas, e por uma tendência de congelamento do poder econômico mundial. Um estudo de Helio Jaguaribe demonstra que, naquele período, “a diferença histórica entre países periféricos e centrais, que era na ordem de 1/2 no princípio do século XIX, passou para 1/20” (*apud* LAFER, 1982 p.152).

A segurança passou a considerar valores como o bem-estar econômico e social, a autonomia política e o prestígio. A confrontação industrial e tecnológica tornou-se o cerne das relações internacionais (LAFER, 1982). O conflito, a competição e a cooperação situavam-se nesse campo, industrial e tecnológico, provocando uma divisão internacional do trabalho de acordo com a criação e transferência de tecnologia e capital, como fontes preponderantes de recursos.

Mesmo com o fim da *deténte* e o advento da Segunda Guerra Fria¹⁴, a competição econômica e tecnológica não mais arrefeceu.

No decorrer do século XX, o mundo tornou-se cada vez mais complexo e interdependente. As confrontações político-militares passaram a dividir espaço com a competição econômica e o poder assumiu novas feições. Na verdade, os envolvimento em conflitos políticos da atualidade são movidos, em muitos casos, por questões econômicas. O sucesso ou fracasso nestas questões passou a ser fator de deflagração de conflitos e também de convencimento para deposição de armas.

Paul Kennedy argumentou que “*produção econômica e poder estratégico se influenciam mutuamente*” (KENEDDY, 1989, p. 510). Segundo ele, padrões desiguais de crescimento econômico e cenário extremamente competitivo impõem às nações no sistema internacional o dilema de ter que escolher entre segurança

¹⁴ A flexibilização do confronto bipolar transmutou-se na Segunda Guerra Fria a partir de meados da década de 1970, em razão de fatores que tendiam a modificar o equilíbrio entre as duas superpotências. Por um lado, as revoluções ocorridas na Ásia, África e América Latina, entre 1974 e 1979 provocaram instabilidade na ordem internacional, já que possibilitavam a aproximação com o lado soviético. Por outro, o enfraquecimento dos Estados Unidos, motivado pela Guerra do Vietnã e do apoio a Israel na guerra do Yom Kipur, em 1973, que provocou o corte de fornecimento de petróleo e embargos aos Estados Unidos por parte da Organização dos Países Exportadores de Petróleo - OPEP. Além desses fatores, a insatisfação da URSS com seu confinamento regional, pareceu exigir da superpotência ocidental uma demonstração de força. Todas essas situações conduziram a uma extraordinária corrida armamentista, que chegou ao ápice durante o governo Reagan, sobretudo no início da década de 1980 (HOBSBAWM, 1995).

militar imediata - dedicando articulação política e gastos a seus sistemas de defesa - ou segurança econômica de longo prazo – concentrando maior parte de sua renda no investimento produtivo. Mas essas, não são opções excludentes. Mesmo que o país optasse pela segurança militar, a condição para ser uma potência se pautaria na “*exigência de uma base econômica florescente*” (KENNEDY, 1989, p. 512).

Seja priorizando as disputas por poder estratégico, por meio do aparato militar, ou dedicando-se ao fortalecimento da segurança econômica, o Estado atua como elo entre as disputas e barganhas¹⁵ que ocorrem no sistema internacional pautadas pelos interesses da sociedade. Como argumentou Peter Evans,

Guerrear e manter a ordem interna são papéis clássicos, assumidos tanto pelos Estados antigos quanto pelos modernos. Mas, atualmente, um terceiro papel está atraindo crescentemente a luz dos refletores. Na medida em que a sobrevivência política e a paz interna dependem cada vez mais da economia, os Estados se tornaram responsáveis pela transformação econômica. Sempre houve uma conexão entre o sucesso econômico e poderio militar, pois o fracasso econômico resulta, eventualmente, em declínio geopolítico. O desempenho econômico é, em si mesmo, uma fonte de legitimidade, além de ser um meio de cumprir os objetivos clássicos de garantir a sobrevivência militar e a ordem interna (EVANS, 2004, p. 30).

As questões de ordem econômica adquiriram primazia na maioria das nações capitalistas, nas últimas décadas. As decisões de política externa passaram a priorizar premissas como a ampliação e a detenção de capacidades tecnológicas e o crescimento qualitativo do comércio internacional. Os Estados deixaram de se perceber como supostos inimigos e se tornaram potências parceiros comerciais.

Mesmo com a ascensão das questões econômicas na ordem de prioridades da política mundial, o poder não deixou de ser estimado. A projeção de influência e a defesa dos interesses contemporâneos amparam-se, com mais ênfase, na aproximação e cooperação com outros Estados. A estratégia para alcançar tal objetivo apóia-se na parceria.

Nas relações internacionais contemporâneas, observa-se uma valorização do capitalismo liberal com nova abordagem. O Estado teve seu papel reformulado para adotar estratégias que apoiem a internacionalização de empreendimentos e qualifique o mercado como promotor do desenvolvimento.

¹⁵ Thomas Christiansen, no artigo “*Integração europeia e cooperação regional*” define barganha como um modo de interação constituído por reuniões governamentais, nas quais os Estados pretendem aderir a compromissos baseados mais na representação de interesses do que na busca de soluções para um problema em particular (In: BAYLIS e SMITH, 2006).

Amplas transformações¹⁶ na estrutura de produção determinaram um importante aumento no fluxo de comércio internacional. A Figura 2 apresenta de forma sintética, a evolução do volume de exportações mundiais entre 1950 e 2008. Pode-se perceber que, até o início da década de 1970, o volume de exportações apresentou uma expansão lenta, após o qual, as exportações cresceram consideravelmente¹⁷.

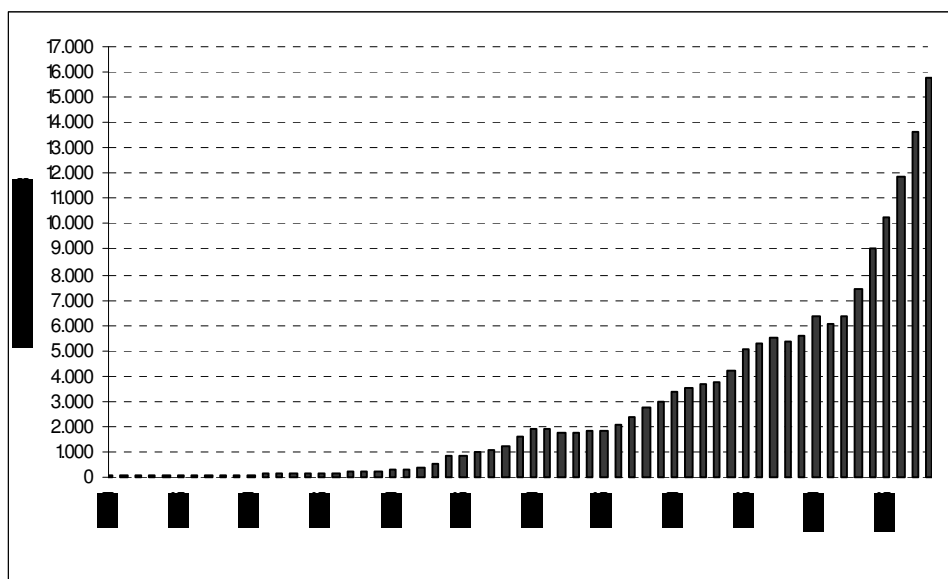


Figura 2: Evolução das exportações mundiais – 1950 a 2008. Fonte: MDIC – SECEX/DEPLA

Todavia esse processo foi excludente. Poucos países fora do eixo econômico central conseguiram atingir um padrão de desenvolvimento industrial capaz de competir no sistema de comércio internacional.

Para nações subdesenvolvidas ou àquelas que tentavam se desenvolver, a abertura de seus mercados para maior inserção nas relações de comércio internacional representou a submissão às regras do mercado, a defasagem nos indicadores de produção e um aumento da dependência estrutural em relação aos países desenvolvidos.

Não obstante o atraso em relação aos países desenvolvidos, nos países mais pobres se fez presente a percepção da necessidade de realizar transformações para modernizar suas estruturas e alcançar o desenvolvimento econômico, que é composto dos seguintes pressupostos¹⁸:

¹⁶ As transformações estão explicitadas no próximo segmento do capítulo.

¹⁷ Ver no APÊNDICE B os dados disponíveis sobre a evolução das exportações mundiais entre 1956 e 2008.

¹⁸ Adaptado do 'Processo de mudança estrutural da modernização', de Gino Germani (In: SANTOS FILHO, 2005, p. 32).

1. Emprego de fontes de energia de alto potencial e de uma tecnologia de alta eficiência em todos os setores da atividade econômica (até mesmo no setor primário).
2. Existência de mecanismos apropriados (recursos institucionais e humanos) para a permanente criação e/ou absorção de inovações tecnológicas e organizacionais.
3. Adequada diversificação da produção; predomínio da produção industrial sobre a produção primária.
4. Uma “mistura” apropriada de indústrias de capital e de bens de consumo (de acordo com a situação de cada país e de sua fase de desenvolvimento).
5. Maior taxa de inversão em relação ao produto nacional; alta produtividade per capita; predomínio de atividades intensivas de capital sobre as intensivas de trabalho.
6. Maior independência, ou menor dependência, do comércio exterior; uma distribuição mais igualitária do Produto Nacional Bruto - PNB.

O processo de desenvolvimento econômico envolve, entre outras medidas, a formulação de uma política externa que favoreça a expansão multilateral das relações de comércio internacional capaz de promover o crescimento econômico, definido pela ampliação quantitativa na produção doméstica de bens e serviços¹⁹.

A transformação econômica dos países passou a ser definida em termos globais, como argumentou Peter Evans, dependendo, cada vez mais, da “*forma de inserção do país na divisão internacional do trabalho*” (EVANS, 2004, p.30), o que aumentou, portanto, a relação entre desempenho econômico interno e o contexto externo.

Os países que buscaram evitar a marginalização modificaram sua estratégia de inserção, priorizando a especialização de produção, a cooperação regional, as políticas de facilitação de comércio²⁰ e a redução dos custos de transação²¹.

¹⁹ No mundo capitalista, para que haja crescimento econômico é necessário contemplar o tamanho do mercado, cuja expansão pode vir acompanhada pela incorporação de novos consumidores, da urbanização e da industrialização e do aumento no poder de compra. Mesmo sendo um dos principais instrumentos para alcançar o desenvolvimento, o crescimento econômico não implica necessariamente a erradicação da pobreza, que é dependente da distribuição equitativa da renda produzida (GREMAUD et al., 2005).

²⁰ De acordo com o Instituto de Estudos de Comércio Exterior e Negociações Internacionais, *facilitação de comércio* é a harmonização dos procedimentos do comércio internacional, que a Organização Mundial de Comércio - OMC define como as “*atividades práticas e formalidades envolvidas na coleta, apresentação, comunicação e processamento de dados exigidos para o trânsito de mercadorias*”. Compreende os procedimentos aduaneiros ou de licenciamento, a logística, os

Em um contexto de aumento de interconexões econômicas, a luta contra a marginalização e o esforço para a promoção do desenvolvimento exigem uma adequada inserção dos países no sistema econômico internacional, com a condução de uma política externa pró-ativa, principalmente no que tange às relações econômico-comerciais.

1.2.1 As transformações na organização econômica

Até a década de 1960, a organização econômica nas empresas foi baseada, de modo geral, no modelo fordista, implantado nos países ocidentais no período pós-segunda guerra, que utilizava um sistema de produção industrial padronizado, direcionado ao consumo de massa e apoiado em forte intervenção do Estado para regular a demanda efetiva em razão do crescimento da produção (BENKO, 2002).

Com uma tendência a taxas de lucros declinantes, o regime de acumulação baseado no modelo fordista de produção foi chegando ao esgotamento. Ao longo das décadas de 1970 e 1980, as forças que operaram para reverter o quadro encontraram na redução dos custos de produção, em especial da força de trabalho, uma forma de reestruturação econômica.

A ideia de reestruturação adquiriu tamanha dimensão que provocou a emergência de uma nova forma de acumulação de capital, com a modificação de sua dinâmica espacial (BENKO, 2002), levando a deslocamentos geográficos nas plantas industriais e a modificações nas formas de organização da produção e na regulação das relações de trabalho. De acordo com Eric Hobsbawm, houve:

[...] uma maciça transferência de indústrias que produziam para o mercado mundial, da primeira geração de economias industriais, que antes as monopolizavam, para outras partes do mundo. Isso se deveu em parte à deliberada mudança, por empresas do Velho Mundo industrial, de parte ou de toda a sua produção ou estoques para o Segundo e Terceiro Mundos, seguida eventualmente por algumas transferências até mesmo de processos bastante sofisticados em indústrias de alta tecnologia, como pesquisa e desenvolvimento. A revolução nos transportes e comunicações modernos tornou possível e econômica uma produção verdadeiramente mundial (HOBSBAWM, 1995, p. 354).

pagamentos, seguros e outras exigências financeiras que ocorrem durante a entrada ou saída de uma mercadoria do país (INSTITUTO DE ESTUDOS DO COMÉRCIO EXTERIOR E NEGOCIAÇÕES INTERNACIONAIS, s.d).

²¹ Dispêndio de recursos econômicos para planejar, adaptar e monitorar as interações entre os agentes, garantindo que os termos contratuais sejam cumpridos entre as partes envolvidas. Utilizando o conceito de Williansom, custos de transação “são os custos de adquirir e processar informações relativas a contratos referentes a eventos futuros que não podem ser previstos com certeza; os custos organizacionais incorridos pelo comportamento ineficiente das partes contratantes e os custos legais na quebra de contratos” (WILLIANSOM, 1989 *apud* MARTINS et al., 2005, p. 59).

As grandes transformações econômicas que marcaram o mundo capitalista e determinaram profundas mudanças sociais, a partir da década de 1990, adquiriram caráter global, exigindo reestruturações na organização produtiva dos países e afetando as relações entre governos, empresas e indivíduos. As mudanças caracterizaram um avanço no processo de globalização econômica e financeira, reduzindo distâncias e facilitando o comércio internacional.

A desregulamentação financeira, os avanços tecnológicos em comunicações, transporte e logística tiveram implicações fundamentais na estrutura do mercado capitalista. As transações ficaram mais ágeis e a realização de negócios mais integrada.

Essas mudanças operaram-se nas dimensões do espaço - devido à rapidez dos transportes e à redução de seus custos – e do tempo – provocadas por uma verdadeira revolução nos sistemas de comunicação. Tais fatores modificaram a estrutura de produção e circulação de riquezas pelo globo, conectando e emaranhando as relações entre os atores do sistema internacional.

Com essa revolução científico-tecnológica as técnicas foram sendo homogeneizadas e a expansão econômica, mundializada²² (SANTOS *apud* FARIA, 2004). As transformações no emprego, na estrutura produtiva e na composição patrimonial das empresas, além da realocação espacial destas, têm exigido dos empresários ajustes às novas condições de produção e concorrência internacionais. De acordo com Octávio Ianni,

[...] o desenvolvimento do capitalismo global tem transformado as condições sociais e técnicas das atividades econômicas, influenciando e modificando as formas de organização do trabalho em todos os setores do sistema econômico mundial, compreendendo os subsistemas nacionais e regionais. Modificam-se bastante e radicalmente as técnicas produtivas, jurídico-políticas e sociais de produção e reprodução de mercadorias, materiais e culturais, reais e imaginárias (IANNI, 2000, p. 213).

À realidade de intenso comércio exterior e de forte competição, empresas de todos os portes precisaram se adaptar para garantir sua sobrevivência, procurando modernizar o padrão produtivo e a forma de operar no mercado. Tornou-se imperativo reestruturar os sistemas de produção e administração para converter seu

²² Milton Santos argumentou que aumento da velocidade do tempo foi provocado por um salto no conhecimento tecnológico. O ritmo do trabalho passou a definir a dimensão temporal, e a interconexão entre os diversos tipos de trabalho definir a dimensão espacial da sociedade (FARIA, 2004).

perfil, antes inserido em uma economia tradicional, em um perfil adequado às definições de uma economia moderna, cujas características podem ser visualizadas na Figura 3.

ECONOMIA TRADICIONAL	ECONOMIA MODERNA
<ul style="list-style-type: none"> • excesso de confiança em fatores básicos; o sucesso baseado em vantagens comparativas, tais como: recursos naturais abundantes, posição geográfica, mão de obra de baixo custo, etc., não é sustentável; essas vantagens são facilmente replicáveis e, por isso, insuficientes para criar um padrão de vida elevado para a maioria da população local; • reduzida cooperação interfirmas; ausência de relações estreitas de parceria nos processos de inovação e de aperfeiçoamento; • limitado conhecimento sobre os clientes; ausência de pesquisas de mercado, sem identificar as demandas que podem atender; • fracasso na integração a montante; distância em relação aos usuários finais; • paternalismo governamental; transferência para o governo do poder de tomar decisões complexas sobre o futuro das empresas; • limitado conhecimento sobre a posição relativa; incapacidade de determinar o nível de competitividade em relação aos concorrentes; • atitude defensiva; quando uma indústria ou setor apresenta resultados negativos, os líderes dos setores públicos e privados tendem a culpar uns aos outros pelo fracasso. 	<ul style="list-style-type: none"> • ações estratégicas são indispensáveis para o sucesso das empresas; • custos e diferenciação: custos baixos e produtos diferenciados permitem comandar um prêmio sobre os preços dos produtos; • escolha de escopo: <ul style="list-style-type: none"> a. Vertical em termos de sistemas de distribuição que criam valor econômico para os produtos; b. Segmentos mais sofisticados de mercado; c. Espaços geográficos mais amplos; • escolha de tecnologia e vantagem competitiva sustentável; a tecnologia somente é desejável para uma empresa se: <ul style="list-style-type: none"> a. Cria uma vantagem competitiva sustentável; b. Desloca custos ao seu favor; c. Traz vantagens de pioneirismo; d. Melhora o conjunto da estrutura industrial. • modelos mentais e aprendizado ao nível da firma; sistemas de crenças que contribuem para melhor criar e distribuir a riqueza.

Figura 3: Fundamentos da competitividade nas empresas. Fonte: Fairbanks e Lindsay, 2000.

Com o objetivo de estabelecer um padrão competitivo para empresas²³ nacionais ou sediadas em seu território, perante o mercado internacional, o Estado entra com suporte infraestrutural e com ações de: promoção comercial, abertura de mercados e defesa em foros internacionais.

Em tempos de globalização²⁴, a atividade econômica, caracterizada pela inovação tecnológica e pela desregulamentação governamental, tem permitido o estabelecimento de redes transnacionais de produção, comércio e finanças.

²³ De acordo com Ferraz et al. (*apud* LAGRECA e HEXSEL, 2007), três fatores determinam a competitividade das empresas: i. Fatores empresariais: relacionados à capacitação, competências e estratégias da organização; ii. Fatores estruturais: relacionados ao processo de concorrência vigente no mercado e; iii. Fatores sistêmicos: que compreendem os aspectos referentes às contingências políticas, econômicas, institucionais e geográficas.

²⁴ Relacionadas ao campo da Economia Política Internacional, encontram-se algumas definições para o termo globalização. Para François Chesnais, globalização é “a capacidade estratégica de todo grande grupo oligopolista, voltado para a produção manufatureira ou para as principais atividades de serviços, de adotar, por conta própria, um enfoque e condutas globais” (CHESNAIS, 1996, p.17). Já Reinaldo Gonçalves, conceitua globalização como a ocorrência simultânea da “expansão

As novas redes de produção envolvem firmas e empresas multinacionais (MNEs) que usam meios avançados de comunicação e técnicas flexíveis de produção de forma a espalhar suas atividades pelo globo. No comércio, a globalização se refere ao fato de que a quantidade e a velocidade de mercadorias e serviços transacionados pelo globo aumentou, bem como a difusão geográfica dos participantes, a força e a profundidade de instituições que facilitam o comércio e o impacto do comércio nos arranjos econômicos domésticos (WOODS, 2000 p. 2).

As modificações elencadas recuperaram a possibilidade de o capital industrial mover-se geograficamente - no campo doméstico e principalmente no campo internacional – alterando a relação entre capital e trabalho, entre capital produtivo e capital financeiro (CHESNAIS, 1996) e, não menos importante, modificando a relação entre capital, mercado e Estado.

O novo perfil do grande capitalista inclui uma propensão a pressionar Estado, mercado e sociedade por uma redução drástica e nunca suficiente de custos e um interesse cada vez mais voraz pela velocidade. É como se a globalização condicionasse as relações de comércio internacional, convertendo o poder de investir do grande capitalista, através de suas corporações multinacionais, em vetor principal do comércio internacional.

As grandes corporações conduzem a globalização econômica de acordo com a dinâmica de seus interesses, planejando sua geografia comercial em conformidade às suas políticas de produção e comercialização, destinadas a conquistar e preservar mercados. Para isso, induzem as decisões governamentais nas diversas esferas, focadas ao ambiente nacional, regional e mundial. Também marcam presença em muitos locais ao mesmo tempo, através de suas alianças estratégicas e de suas redes de comunicações²⁵ (IANNI, 2000).

extraordinária dos fluxos internacionais de bens, serviços e capitais; o acirramento da concorrência nos mercados mundiais; e a maior integração entre os sistemas econômicos nacionais” (GONÇALVES, R. 2005, p.29). Embora Chesnais utilize uma definição que, a princípio, denota uma falta de capacidade de ingerência do Estado, ambos os conceitos podem ser aplicados nesse trabalho, na medida em que trataremos da competição entre os Estados e de sua motivação político-econômica doméstica, em grande medida derivada da pressão de grupos econômicos.

²⁵ O desempenho das empresas e corporações privadas acompanha e impulsiona a expansão do comércio mundial. No início da década de 1990, as exportações mundiais totalizavam US\$ 3,4 trilhões. Em 2008, este montante alcançou US\$ 15,77 trilhões. Nesse intervalo, algumas importantes crises financeiras e cambiais assolaram países e regiões, como Leste Asiático, Rússia e Brasil, dificultando a inserção econômica dos países emergentes e o desempenho das empresas que operavam no comércio internacional. Após 2000, pode-se perceber um novo padrão de crescimento das exportações mundiais, primeiramente impulsionados pelo desempenho do segmento de tecnologia da informação – TI – e pela valorização dos preços do petróleo; em seguida, pela expansão dos seguimentos: eletrônico, química, petróleo e álcool, borracha e plásticos, entre outros (PUGA, 2005).

1.3 A INSERÇÃO INTERNACIONAL EM TEMPOS DE INTERDEPENDÊNCIA

Como visto ao longo do texto, nas últimas décadas do século XX, a competição econômica passou a impulsionar boa parte da agenda internacional, em grande parte motivada pelas transformações na estrutura de produção, transportes e comunicações. Os países tornaram-se interdependentes e as suas relações, complexas.

Em sentido amplo, a economia-mundo²⁶ passou a ser condicionada pela chamada interdependência complexa²⁷, que se traduz em um estado de dependência mútua, com efeitos recíprocos entre países ou entre atores em diferentes países.

Com pressupostos fundamentados nas transações internacionais e no aumento das interconexões humanas, a interdependência complexa compreende a existência de canais múltiplos que unem as sociedades, interligando as economias nacionais através do significativo aumento das comunicações, da intensificação das transações financeiras e do crescimento no volume de comércio. Vale-se também da atuação simultânea de empresas multinacionais em diferentes mercados e da influência de movimentos culturais e ideológicos.

Em razão do caráter interdependente das relações internacionais, os fatos ocorridos em um país geram reflexos positivos ou negativos em outros países, e mesmo entre diferentes atores em distintos países, o que afeta a política mundial e o comportamento dos Estados, restringe a autonomia e provoca assimetrias entre o desenvolvimento dos países.

Com efeito, a interdependência gerada pela globalização é significativamente assimétrica, visto que os países apresentam graus diferenciados de desenvolvimento socioeconômico e controlam distintos recursos naturais, geográficos, financeiros e militares, o que aumenta a vulnerabilidade externa da

²⁶ Conceito inserido dentro da definição de *sistema-mundo*, que assenta seus pressupostos na possibilidade de evolução do capitalismo até alcançar o imperialismo, tal como defendia Lênin (1982) e caracteriza-se, conforme Immanuel Wallerstein (1990), por uma série de mecanismos que redistribuem os recursos dos países periféricos e semi-periféricos para os países centrais, fundamentando-se em uma divisão hierárquica do trabalho e na multiplicidade de culturas. O termo economia-mundo foi utilizado pela primeira vez por Fernand Braudel (1995). A partir da década de 1990, detecta-se uma divisão econômica cada vez mais assimétrica, embasada na divisão social do trabalho; dirigida pelas forças do mercado e; caracterizada pela facilidade de transportes e comunicações dentro dos limites do sistema.

²⁷ Teoria elaborada na década de 1970 por Robert Keohane e Joseph Nye. Suas premissas estão descritas em Keohane e Nye, 1989.

maioria dos países do mundo²⁸. Esta vulnerabilidade pode alterar a probabilidade de uma nação realizar sua própria vontade independente da vontade alheia, interferindo, portanto, em sua projeção efetiva de poder²⁹ (GONÇALVES, R. 2005). Segundo Keohane e Nye (1989), a vulnerabilidade em relação a fatores externos é estruturalmente determinante da condição assimétrica da interdependência.

Em um cenário internacional de extrema competição por poder econômico - no qual os maiores competidores têm utilizado as relações de comércio e investimento como vetor de desenvolvimento e projeção de poder, alimentados pela lógica do capitalismo do século XXI e constrictos por relações interdependentes - os Estados cada vez mais percebem suas economias como vulneráveis a movimentos e pressões externas e se esforçam para reduzir o impacto da ação de outros Estados na economia doméstica.

De acordo com Andrew Moravcsik (1998), devido ao caráter interdependente das relações internacionais, a administração da vulnerabilidade dos Estados frente a influências externas passa por ações de cooperação econômica interestatal.

Na medida em que a interdependência tende a focar primariamente as questões de riqueza e bem-estar econômico, este paradigma posiciona-se em relação direta com a industrialização, definindo a condição de desenvolvimento nacional e a projeção externa de poder econômico de cada Estado.

1.4A FORMAÇÃO DAS PREFERÊNCIAS NACIONAIS

A política externa caracteriza-se por um conjunto de ações que o Estado exerce para fora de suas fronteiras, objetivando a realização de seus interesses nacionais, seja para a preservação de sua segurança e independência, seja para a promoção e proteção de seus interesses econômicos. Tais interesses nacionais expressam a vontade de forças políticas e de influentes grupos econômicos que definem as preferências domésticas. Mas, ao contrário das estratégias e políticas de Estado, as preferências são exógenas ao ambiente político internacional. Elas refletem um conjunto de objetivos nacionais básicos (MORAVCSIK, 1998).

²⁸ Conforme Reinaldo Gonçalves, vulnerabilidade externa é a “capacidade de resistência das economias nacionais a pressões, fatores desestabilizadores ou choques externos” (GONÇALVES, R. 2005, p. 126).

²⁹ Embora a condição assimétrica seja característica da interdependência complexa, a relação entre os diferentes ritmos de crescimento econômico dos países e a distribuição de poder no sistema internacional é fator reconhecido em todas as guerras entre 1500 e 1945. Halford Mackinder afirmou que “as grandes guerras da história [...] são o resultado, direto ou indireto, do crescimento desigual das nações” (*apud* KENNEDY, 1989, p. 510).

Depois de superar a complexa tarefa de compor as preferências domésticas, os setores do governo – Congresso, Presidência, Ministérios e Diplomacia – processam os trâmites burocráticos, definem as estratégias e o Estado passa à etapa de barganha intergovernamental, agindo no exterior como um ator racional³⁰ na busca da maximização dessas preferências. Pois, da compatibilização dos interesses internos com as possibilidades externas define-se o processo de tomada de decisão e a condução da política externa do país (ALTEMANI de OLIVEIRA, 2005).

Nesse sentido, o processo de elaboração da política externa envolve a interação dos seguintes fatores (GONÇALVES, W. 2007):

- a. Tradição e compromissos já assumidos pelo Estado com outros atores no cenário internacional;
- b. Base de apoio político do governo;
- c. Conjuntura econômica
- d. Capacidade militar;
- e. Qualidade do pessoal diplomático;
- f. Ação dos grupos de pressão;
- g. Personalidade do chefe de Estado;
- h. Mídia e opinião pública³¹;
- i. Posição que o país ocupa na estrutura do sistema internacional.

Entre os fatores acima, a base que apóia politicamente o governo, os grupos que exercem pressão, a mídia e a opinião pública, todos constrictos pelas peculiaridades da conjuntura econômica e do contexto político, fazem uso do aparato do Estado, como instrumento político primário, para formatar suas preferências e alcançar seus objetivos na arena internacional através da consecução da política exterior.

³⁰ Andrew Moravcsik (1998) argumentou que são as instituições políticas que respaldam os governos, mesmo que não exista um total consenso, para agir como se o Estado fosse de fato um ator unitário e como se perseguisse estratégias nacionais coerentes. Porém ele defendeu que o Estado não é unitário em sua política interna, pois as preferências nacionais são moldadas pela contenção dos grupos políticos domésticos.

³¹ Reinaldo Gonçalves argumenta que a opinião pública nacional é resultado da convergência de diferentes opiniões nacionais, que ocorre em três planos: governo, massas e militantes. As opiniões expressam valores e interesses da coletividade nacional. Ao agregar-se o poder das grandes empresas de comunicação a esta definição, a formação da opinião pública terá como fator determinante os interesses e as conexões políticas destas empresas, que podem ter amplitude internacional (GONÇALVES, R. 2005).

A política externa é uma política de Estado. Já, as relações exteriores compreendem um conjunto de relações que os atores sociais mantêm com outras pessoas ou grupos de atores no ambiente internacional, inclusive Estados. Segundo Max Weber (*apud* GONÇALVES, R. 2005, p.59-60), alguns grupos sociais podem se tornar importantes atores internacionais e afetar sobremaneira a política externa de um país e suas relações internacionais. Portanto, o que se percebe é que o Estado não é um ator único, embora proceda nas relações com outros Estados como se fosse.

1.4.1 Os interesses individuais no domínio público

De acordo com Reinaldo Gonçalves (2005), entre os grupos, ou categorias sociais que podem afetar a política externa estão: a burocracia, inclusive os diplomatas; o corpo militar; as castas e as corporações profissionais. Além destes grupos e sem a pretensão de esgotar a lista, estão as empresas, que operam em escala corporativa ou mesmo individualizada.

A busca por vantagens materiais e sociais, prestígio, proteção e poder fazem parte da dinâmica de aproximação entre os grupos sociais e aqueles que formulam as políticas públicas e têm poder de tomar decisões dentro da burocracia estatal.

Os grupos de interesse são formados por pessoas que compartilham ideias e interesses para alcançar um objetivo comum, procurando influenciar as decisões governamentais. Já os grupos de pressão, diferem dos grupos de interesse, pois adotam um comportamento de influência e pressão sobre as decisões públicas com o uso de táticas, estratégias e planejamento (MEYER-PFLUG et. al. 2008).

A interação entre atores privados e a burocracia estatal, de forma a participar dos processos de tomadas de decisão para a elaboração de políticas públicas pode ser refletida na atuação dos *lobbies*³².

A atividade de *lobbying* objetiva influenciar burocratas e políticos para que a tomada de decisões beneficie determinado grupo social ou empresarial, pela opção por algum programa econômico ou linha de atuação de determinado segmento econômico, através da legislação ou de medidas específicas (OLIVEIRA, A. 2005). Representa a canalização de interesses individuais sobre a determinação do

³² O termo lobby tem origem na língua inglesa, que referia-se às pessoas que ficavam nas ante-salas ou saguões aguardando para falar com autoridades e políticos com a intenção de influenciá-las na aprovação ou rejeição de medidas de seu interesse (MEYER-PFLUG et. al. 2008).

interesse público, possibilitada pela permeabilidade na estrutura de poder político às relações pessoais e aos vínculos econômicos (MARQUES e BICHIR, 2003).

O *lobbying* exige cada vez maior profissionalismo, sendo constituído de um saber técnico e especializado sobre a questão a ser defendida, que envolve um conjunto de atividades, desde a coleta de informações, confecção de pesquisas, até a avaliação de possíveis aliados. Esse aparato técnico torna o *lobista*, com seus recursos, instrumento para obtenção de informações objetivas e para troca de ideias, capaz de amparar as decisões do legislador ou do formulador de política pública, permeando o setor público com as necessidades e realidades da causa privada (MARQUES e BICHIR, 2003; OLIVEIRA, A. 2005).

Contudo, o provimento de informações pode ser considerado o passo inicial de aproximação e influência. Para exercer pressão, o lobista utiliza o poder de comunicação e persuasão, o que requer uma presença organizada nos centros de decisão do país – parlamento e poder executivo nas variadas esferas³³ (OLIVEIRA, A. 2005). O exercício de persuasão pode ir aumentado de acordo com o grau de dificuldade para acolhimento dos interesses, podendo fazer uso de vigilância e intimidação, tendo como última cartada a ameaça de retirada de doações de campanha sobre um representante político ou sobre o financiamento de um partido político.

As empresas, corporações e outros grupos de interesse tentam obter acesso às decisões de políticas públicas através de doações para financiamento de campanhas e de partidos políticos³⁴. Em troca, muitas vezes os representantes

³³ A força dos lobbies sobre as decisões políticas é fato identificado em muitos países, como pode ser exemplificado pela afirmação de Jagdish Bhagwati sobre os acordos bilaterais negociados pelos Estados Unidos, que visam garantir os interesses defendidos por lobistas que representam indústrias de peso, como a Indústria Farmacêutica. De acordo com Bhagwati, “*cada lobby, seja bom ou ruim, entra no jogo e faz dos acordos bilaterais a principal ferramenta para conseguir o que quer*” (JAGDISH BHAGWATI *apud* MELLO, P. 2003).

³⁴ A alusão à força dos lobbies na vida política e ao problema do financiamento das campanhas políticas por parte dos grupos de interesses é discutida em Cardoso, 1999. Cabe, inclusive, citar um trecho:

Isto [permissão para as empresas colaborarem] é muito bom, porque quebrou a hipocrisia de imaginar que se faz política que não tenha custo. Ela tem custo e quem paga é quem tem dinheiro. Vai pagar quem não tem? Quem paga é quem tem dinheiro. Isso significa que haverá uma subordinação? O partido que recebe o recurso vai estar subordinado a quem deu o recurso? Acho que até se deve fazer uma pesquisa sobre isso e ver - quem financiou, quais os partidos e quais foram as decisões de governo, se beneficiaram ou não a quem financiou as eleições (CARDOSO, 1999, p.17).

eleitos ficam mais propensos a favorecer o acolhimento de demandas econômicas, ideológicas e sociais dos doadores nas decisões políticas.

Dentro da estrutura social, nem todos os grupos que exercem influência nas decisões tomadas pelo governo têm o mesmo entendimento sobre qual o melhor caminho para o país alcançar o desenvolvimento econômico. A defesa de interesses particulares a cada grupo³⁵, muitas vezes prevalece aos interesses coletivos, com o argumento de que, ao incentivar determinada área econômica, uma importante parcela da economia se beneficiaria. Segundo Celso Furtado,

A ideia de desenvolvimento possui pelo menos três dimensões: a do incremento da eficácia do sistema social de produção, a da satisfação das necessidades elementares da população e da consecução de objetivos a que almejam grupos dominantes de uma sociedade e que competem na utilização de recursos escassos. A terceira dimensão é, certamente, a mais ambígua, pois aquilo a que aspira um grupo social pode parecer para outros simples desperdício de recursos (FURTADO *apud* SANTOS FILHO, 2005, p. 34).

A reprodução econômica apresenta uma tendência aos interesses particulares sobrepujarem os interesses coletivos pela articulação entre influência e convencimento de que os benefícios advindos da concretização de interesses específicos se estendam aos outros segmentos da sociedade. Weber (2004) argumentou que determinadas pessoas aceitam a representação dos interesses, como se próprios da comunidade fossem, possibilitando a propagação da ação social a ponto de constituir uma relação associativa. Nesse contexto também se posicionou Heidrich (2000) ao se referir ao processo de construção da unidade em torno da uma nação, nos quais a representação de interesses particulares se legitima pela associação a valores de identificação e delimitação da coletividade³⁶.

O mesmo se dá nas decisões de política externa e nas negociações internacionais realizadas pelos Estados, quando o que está em jogo são os projetos de desenvolvimento econômico sedimentados pelas preferências formatadas no campo doméstico.

Sobre esse processo de formação das preferências nacionais são encontradas importantes elucidaciones no estudo sobre a integração europeia de

³⁵ Também a atividade de *lobby* reflete o desequilíbrio na representação de interesses, na medida em que esta requer investimentos de alta monta para sua realização, denotando a preponderância do poder econômico dos grupos que exercem pressão para a contemplação satisfatória de seus interesses nas políticas públicas.

³⁶ Um dos exemplos apresentados por Heidrich (2000) é a campanha “*o petróleo é nosso*” do governo de Getúlio Vargas, que se tornou um elemento representativo do sentimento nacionalista.

Andrew Moravcsik, “*The choice for Europe: social purpose and State Power from Messina to Maastricht*”, de 1998. Segundo Moravcsik³⁷, a formatação das preferências nacionais, para o processo de integração regional, envolveu duas grandes categorias: os interesses econômicos e os interesses geopolíticos. Os interesses econômicos refletiram os imperativos provocados pela interdependência, particularmente, o grande aumento de oportunidades de comércio lucrativo através das fronteiras, além do movimento de capitais no período pós-guerra. Já os interesses geopolíticos refletiram as ameaças percebidas à soberania nacional ou à integridade territorial, seja militar ou ideológica.

Para Moravcsik, os custos e benefícios para poderosos grupos econômicos domésticos dominaram as conexões com as demais questões³⁸, enquanto os interesses geopolíticos conduziram estratégias basicamente político-militares.

Minha alegação central é que o panorama da integração europeia desde 1955 reflete três fatores: padrões de vantagem comercial, o relativo poder de barganha de governos importantes, e os incentivos para incrementar a credibilidade dos compromissos entre Estados. O mais importante destes foi o interesse comercial. A integração europeia resultou de uma série de escolhas racionais feitas por líderes comerciais de poderosos produtores econômicos e, secundariamente, as preferências macroeconômicas para regulamentar as coalizões governamentais – que evoluíram lentamente em resposta aos incentivos estruturais na economia global. Quando tais interesses convergiram, a integração avançou (MORAVICSIK, 1998, p. 3).

1.4.2 O Estado e as forças de mercado

Nas relações exteriores, alguns atores nacionais, não estatais, principalmente os grandes grupos econômicos, atuam internacionalmente e apresentam com o Estado aquilo que Reinaldo Gonçalves chamou de “*relação orgânica*”: os grupos econômicos são utilizados internacionalmente para atingir objetivos de interesse nacional, enquanto o Estado nesta mesma relação opera para defender os interesses de atores privados (GONÇALVES, R. 2005, p. 61).

³⁷ Robert Gilpin (2001) declarou que a teoria de Andrew Moravcsik nomeada Liberalismo Intergovernamental foi “*o mais ambicioso esforço para desenvolver uma teoria de integração política e econômica*”. Moravcsik especializou-se na integração regional europeia e utilizou teorias baseadas em interesses econômicos e geopolíticos para explicar a variação na preferência nacional, com enfoque na estrutura racionalista de cooperação internacional.

³⁸ É importante salientar que Moravcsik reconhece que as pressões exercidas por grupos econômicos não explicam sozinhas as políticas de governo e que os governos promovem esses interesses dentro de um amplo conjunto de restrições, compostas por exigências por pressão regulatória, eficiência econômica e responsabilidade fiscal.

A compreensão dessa relação orgânica passa pelo estudo da Economia Política Internacional, que segundo Robert Gilpin³⁹, foca o impacto da economia mundial de mercado sobre as relações dos Estados e as formas pelos quais os Estados procuram influenciar as forças de mercado para sua própria vantagem. Ao caracterizar a *Economia Política*, Robert Gilpin demonstra a articulação da busca por riqueza com a busca por poder (GILPIN, 1987).

Gilpin defendeu uma combinação eclética de métodos analíticos e perspectivas teóricas, que inclua nas decisões e ações dos atores na arena internacional, a motivação política, a influência de grupos de pressão e o interesse nacional, atuando na dinâmica das atividades de produção, consumo, armazenamento e troca de bens (GILPIN, 1987).

O Estado e as forças de mercado capitalistas - representadas por vendedores e compradores de bens e serviços - interagem, mesclando política e economia nas relações do mundo moderno e afetam as relações de produção e distribuição de riqueza e de poder. As decisões políticas influenciam e são influenciadas pelas relações capitalistas e seus protagonistas.

A localização dos diversos segmentos econômicos e de empreendimentos de forma isolada, a alocação dos recursos, a distribuição dos custos e dos benefícios dessas atividades podem determinar a atuação do Estado no ambiente internacional, na busca por desenvolvimento econômico.

É fato que a sociedade capitalista moderna apóia-se na propriedade privada dos meios de produção, no trabalho livre, no lucro e na acumulação de capital. O capitalismo é o motor propulsor do mercado e o mercado libera as forças expansivas do capitalismo. Mas o Estado influencia, inevitavelmente, o resultado das atividades do mercado ao determinar a natureza e a distribuição dos direitos de propriedade privada, e atuar como protetor desta, ditando as regras que regulam a atividade econômica (GILPIN, 2001).

O Estado influencia também, ao determinar a alocação dos recursos necessários ao funcionamento da economia, como a solução de falhas de mercado, que são situações em que, por si só, o mercado fracassa em alocar os recursos com

³⁹ Embora Robert Gilpin seja identificado como teórico do Realismo Político - cujas premissas não constituem a estrutura central da presente dissertação - as contribuições do autor sobre o estudo da Economia Política Internacional são fundamentais para estabelecer a metodologia de análise das relações econômicas entre os Estados no sistema internacional, e suas motivações internas, assentadas na influência exercida pelas forças de mercado.

eficiência. A necessidade de investimentos em infraestrutura física é exemplo dessa situação.

As forças de mercado preconizam a autonomia em relação ao Estado, principalmente aquelas cuja ideologia repouse em argumentos liberais. No entanto, essas forças também dependem dele⁴⁰. Como afirmou Peter Evans, ao estudar o papel do Estado em fomentar o crescimento industrial,

Sem o Estado, o mercado, a outra instituição-chave da sociedade moderna não funciona. Nós não perdemos nosso tempo precioso em filas diante dos guichês dos burocratas porque somos masoquistas. Esperamos horas em pé porque precisamos do que o Estado provê. Precisamos ter regras previsíveis que, por sua vez, devem ter uma estrutura organizacional concreta atrás de si. Precisamos de alguma reflexão organizacional, imperfeita que seja sobre o interesse geral em contraponto ao individual. Precisamos algo além do negociante racional para sustentar o processo de transação. Precisamos de 'bens coletivos' como sistemas de esgoto, estradas e escolas (EVANS, 2004, p. 28).

O estabelecimento de grandes empresas em uma localidade pode afetar o nível de emprego, o padrão de consumo e a estrutura de fornecimento de matéria-prima e insumos, assim como a composição do orçamento público e o comportamento das outras empresas (SANTOS e SILVEIRA, 2003).

Conhecedoras de sua projeção de poder, as grandes empresas fazem uso das políticas públicas nos campos municipal, estadual, federal e aquelas voltadas ao ambiente internacional para atingirem seus objetivos de crescimento e competitividade. Desde os planos de instalação até as decisões de permanência em uma localidade, as empresas contam com a parceria útil do Estado, de seu amparo nas querelas judiciais e administrativas, dos incentivos fiscais, dos programas de promoção comercial e modernização industrial. Milton Santos e Maria Laura Silveira afirmaram nesse propósito que *“as empresas mais poderosas escolhem os pontos que consideram instrumentais para sua existência”* (SANTOS e SILVERA, 2003. p.294).

⁴⁰ Essa relação não chega a ser simbiótica e também não é de dependência exclusiva, já que ambos aproveitam os frutos da relação e, ao mesmo tempo, sentem-se explorados pela contraparte. Existe um exemplo interessante na obra de Peter Evans onde é citada a campanha presidencial da Coréia do Sul de 1992. Um dos candidatos mais destacados da oposição era o fundador da Hyundai, Chung Ju Yung. O crescimento de sua empresa foi um exemplo de sucesso da atuação do Estado desenvolvimentista e, embora Chung Ju Yung estivesse se candidatando a presidente do país, seu slogan era: “ponha o governo para fora dos negócios!” (EVANS, 2004, p. 292).

2 A POLÍTICA EXTERNA E O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DO BRASIL

Nessa incorporação de retalhos [modernização do país], no qual se juntam peças anacrônicas e ideias de vanguarda, a conduta vai desde o macaquear imitativo até o cuidado de dotar o país dos benefícios técnicos das nações adiantadas, com meios próprios de sustentação interna.

Raimundo Faoro

Esse capítulo, composto de dois segmentos, trata da importância da formulação e condução da política externa brasileira como instrumento para consolidação do desenvolvimento econômico, em conformidade aos objetivos de interesse nacional que, como vimos, são compostos pela participação de determinados extratos da sociedade, através do debate e do exercício de pressão, de forma a fazer valer suas preferências.

O primeiro segmento do capítulo apresenta, sob uma perspectiva histórica desde 1930, a política exterior brasileira enquanto estratégia para alcançar o desenvolvimento econômico e a modernização industrial, refletindo um conjunto de interesses conformados na sociedade doméstica, compatibilizados, constantemente, às realidades políticas vigentes no sistema internacional.

O segundo segmento apresenta proposições da agenda externa recente do Brasil, considerando o processo de aproximação com os países da América do Sul, o esforço de diversificação de parceiros econômico-comerciais estratégicos, com alusão à gradativa redução de dependência em relação aos Estados Unidos e, a maior atenção econômica dedicada à Região da Ásia-Pacífico, em especial à China.

2.1 A PREFERÊNCIA POR MODERNIZAÇÃO E INDUSTRIALIZAÇÃO

A busca por uma equação de política externa que conjugasse estratégias de poder político com desenvolvimento nacional no Brasil esteve presente ao longo do século XX. Durante esse período, as relações internacionais brasileiras se pautaram mais por questões de ordem econômica e de desenvolvimento, do que por razões militares ou de segurança coletiva⁴¹ (CERVO, 2007), convertendo a negociação

⁴¹ As preocupações com segurança estiveram presentes entre 1930 e o término do período militar no Brasil, porém mais atreladas à manutenção da ordem e subserviência doméstica aos governos e nas relações transfronteiriças, do que na disputa por poder estratégico.

externa em insumo para o desenvolvimento nacional⁴². Segundo Amado Cervo, esse perfil desenvolvimentista foi definido, gradualmente, em razão de três elementos:

[...] a consciência de estar em uma fase de transição, provocada internamente pela emergência de novas necessidades sociais e, externamente, pela crise do capitalismo e pelo contexto da guerra; o caráter funcional que se confere às diplomacias da região para obtenção de insumos de desenvolvimento mediante a ação externa; e a identificação de condições de êxito do movimento diplomático (CERVO, 2007, p. 37).

Cervo explicou que o caráter funcional da política exterior objetivava uma modernização e uma industrialização que auxiliassem na promoção do desenvolvimento, através da expansão de mercados para exportação, de modo a elevar a capacidade de importação de máquinas e equipamentos, recursos para alavancar grandes empreendimentos e tecnologias para viabilizá-los rapidamente.

A diplomacia, desde os anos 1930, pretendia a autonomia decisória, a cooperação com as grandes potências e uma política de comércio exterior voltada à expansão do volume e a diversificação dos negócios.

A política externa passou a focar formas de cooperação e barganha internacional voltadas para o interesse nacional como instrumento de um projeto de desenvolvimento⁴³ (MOURA, 1980; CERVO e BUENO, 2002).

Na história recente, a prioridade política do Brasil esteve focada no desenvolvimento econômico e social. Uma das estratégias fundamentais para alcançar esse objetivo foi a condução da política exterior, que levava em consideração a vantagem existente em relação à riqueza de recursos naturais, uma população numerosa e um vasto território. O objetivo de crescimento econômico foi perseguido como recurso capaz de conquistar e preservar o desenvolvimento, atendendo aos interesses e posições articuladas na esfera doméstica.

⁴² Eric Hobsbawm (1995) atribuiu à miscigenação racial presente em praticamente toda a América Latina a principal razão para a região permanecer fora das disputas de política e nacionalismos étnicos que marcaram os conflitos e as relações conturbadas entre vizinhos de diversas regiões do mundo. Além disso, excluindo Cuba e algumas outras disputas isoladas, a América Latina, perspicazmente optou por permanecer como zona de influência da então poderosa nação norte-americana.

⁴³ A partir da década de 1930, a urbanização e a industrialização do país tornaram-se notáveis, o que não anulou a capacidade de produção agrícola, mas complementou o processo incipiente de desenvolvimento (MOURA, 1980; CERVO e BUENO, 2002).

2.1.1 O desenvolvimento das forças produtivas

Como reflexo da abertura proporcionada pela já mencionada instabilidade no centro do poder mundial, advinda da crise de 1929 e, na esteira de sequenciais crises políticas que assolavam o Brasil, desde o final do século XIX e pressionavam por uma modificação nas estruturas de poder, deflagraram-se no país transformações econômicas e sociais.

No início do século XX, o agravamento da vulnerabilidade econômica decorrente das oscilações de preços e de demanda externa por produtos primários no mercado internacional provocou, lentamente, no Brasil, uma modificação na estrutura de poder, então oligárquica e tradicional. Essa modificação possibilitou o desenvolvimento das forças produtivas internas e incorporou parcelas da classe média⁴⁴ ao bloco de poder dominante, que se articulou pela defesa do interesse nacional e da industrialização⁴⁵.

Getúlio Vargas, em seu primeiro governo, tomou uma série de medidas para promoção da industrialização com ampla intervenção do Estado na economia. Sua política de valorização do café, embora tenha forçado a redução dos preços internacionais deste grão, estimulou a exploração de outros produtos como frutas, algodão, óleos vegetais e minérios (BIBLIOTECA VIRTUAL DO GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO, s.d).

No primeiro governo constitucional, entre 1934 e 1937, Vargas deu ênfase à preparação da infraestrutura para a formação da indústria no Brasil. Mas suas medidas provocaram a redução das exportações que, aliada à diminuição do fluxo de capitais estrangeiros provocados pela crise de 1929, desequilibraram o balanço de pagamentos. Entretanto, a sensível redução de divisas e da capacidade de importar estimulou um importante surto de desenvolvimento da indústria nacional.

⁴⁴ Max Weber definiu 'classe' como o grupo de pessoas que possua igualdade de: "abastecimento de bens; posição de vida externa e; destino pessoal"; entendendo 'classe social', como a "totalidade [das] situações de classe entre as quais uma mudança: pessoal e na sucessão de gerações, [seja] facilmente possível e [costume] ocorrer". Weber atribuiu como 'classes médias': "as camadas, de todas as espécies, que dispõem de propriedade ou qualidade de educação e daí obtém sua renda" (WEBER, 2004, p. 199-200).

⁴⁵ Com a urbanização e a industrialização, novas classes sociais surgiram como: proletariado - trabalhadores do ramo têxtil, alimentos, mineração e beneficiamento; burguesia - oriunda da oligarquia, que se educou e passou a almejar a industrialização e; de antigos grupos sociais, como camponeses e parte da oligarquia que não se encontrava no poder - que se modificaram com a dinâmica da transição para um sistema essencialmente capitalista. A transição para o modelo capitalista, com o início efetivo da industrialização, não ocorreu com a eliminação da oligarquia, mas com a perda de sua predominância. Os processos produtivos, por muito tempo foram híbridos. A sociedade agrária e a sociedade industrial permaneceram entrelaçadas (CUEVA, 1980).

Vargas passou a adotar, até 1945, um paradigma de desenvolvimento baseado na industrialização por substituição de importações⁴⁶.

O modelo de substituição de importações tinha como objetivo o crescimento do mercado interno, reproduzindo as estruturas dos países industrializados e dando forte ênfase aos investimentos estrangeiros. Essa opção de desenvolvimento *para dentro*⁴⁷ teve algumas implicações negativas, como o alto grau de proteção concedido à indústria nacional – o que reduziu em muitos aspectos seu padrão de competitividade – além do aumento do nível de endividamento (MOURA, 1980; SABA, 2002).

Entre 1935 e 1941, a política externa brasileira foi caracterizada, como estabeleceu Gerson Moura (1980), por uma *equidistância pragmática*, que evidenciava um jogo de barganha do Brasil ora com os Estados Unidos, ora com a Alemanha nazista. A indefinição sobre qual lado apoiar, durante o desenho da II Guerra Mundial rendeu vantagens econômicas para o Brasil. Se por um lado, a Alemanha possibilitava um comércio compensado que envolveria a compra de matérias-primas em troca do acesso ao mercado brasileiro, por outro, a posição geográfica e a exportação de minerais estratégicos permitiam esperar concessões por parte dos Estados Unidos (CERVO e BUENO, 2002).

A barganha resultou em um aumento no fluxo de recursos estrangeiros, como no acordo com os Estados Unidos, em 1940, para a construção da Usina Siderúrgica de Volta Redonda, um passo determinante para a conformação do processo de industrialização brasileira.

⁴⁶ A necessidade de substituir importações tornou-se evidente com a crise de 1929, que provocou a estagnação dos processos produtivos e das trocas internacionais, prejudicando a importação de produtos manufaturados (WASSERMAN, 2007). O programa de substituição de importações na América do Sul foi idealizado por Raúl Prebisch, Primeiro Secretário da Comissão Econômica para América Latina e Caribe - CEPAL. Prebisch demonstrou a deterioração dos termos de intercâmbio nos países exportadores de produtos primários e importadores de produtos industrializados: os preços relativos favoreciam produtos industrializados, em detrimento dos produtos básicos. A alternativa seria impulsionar e fortalecer a indústria nacional, protegendo-a por meio de subsídios e barreiras tarifárias e não-tarifárias, o que alterava, assim, a base das exportações, tornando-se pouco dinâmica e utilizada para financiar a importação de bens de capital. A meta central para aqueles países passou a ser a industrialização. A substituição da importação de produtos por sua produção nacional tornou-se o elemento crucial para o desenvolvimento, embora tenha resultado por assumir uma conotação antiexportadora, já que as medidas de proteção à indústria nascente encareciam os insumos utilizados na produção de bens destinados à exportação, fortalecendo ainda mais o incentivo à produção, direcionada à demanda doméstica (VEIGA, 2002).

⁴⁷ Outras economias como as do Leste e do Sudeste Asiático, optaram entre os anos 1950 e 1960 iniciar o processo de desenvolvimento voltado *para fora*, com uma política agressiva de promoção de exportações. Em boa medida, a estrutura produtiva e o entorno externo em que estavam localizadas contribuiu para sua opção.

No contexto regional⁴⁸, o Brasil pretendia reforçar a presença na Bolívia, além de manter os acordos já existentes de ligação ferroviária e construção de oleoduto. Já com Chile - que mantinha uma aproximação estratégica com a Argentina - as relações bilaterais foram impulsionadas a partir de 1943, com a visita do chanceler chileno ao Rio de Janeiro. Por último, o Peru, naquele período, possuía um intercâmbio comercial bastante pobre com o Brasil, pois seus principais produtos de exportação – algodão e açúcar – eram concorrentes dos produtos brasileiros no mercado internacional (CERVO, 2007).

Durante a 2ª Guerra Mundial a produção industrial brasileira continuou crescendo, mas em patamares bem inferiores aos registrados no período pré-guerra, limitada pela dificuldade de importar bens de capital, matérias-primas e combustíveis⁴⁹.

2.1.2 Entre nacionalistas e entreguistas: o desenvolvimento instado pela bipolaridade.

O presidente que assumiu o poder em 1946, Eurico Gaspar Dutra, na crença de continuar gozando da facilidade de obtenção de crédito para o desenvolvimento do país presente durante a Guerra, deparou-se com a redução do fluxo de recursos financeiros internacionais, então direcionados para a reconstrução da Europa – Plano Marshall – e do Oriente – Plano Colombo.

Além das dificuldades financeiras, o país descobriu-se em uma realidade internacional modificada após a guerra, com a bipolaridade inerente à Guerra Fria.

O mundo tornou-se bipolar e o Governo brasileiro descobriu que o campo de ação da sua política externa se restringiu. O alinhamento ‘automático’ com os Estados Unidos tornou-se a opção lógica entre os dois projetos antagônicos⁵⁰. A diplomacia brasileira passou a praticar uma política de bloco, conformando seu desenvolvimento econômico ao confronto Leste-Oeste.

⁴⁸ Em particular no que concerne aos países integrantes do Eixo Interoceânico Central, em que se contextualiza essa pesquisa.

⁴⁹ Para exemplificar, nos anos 1930, a expansão industrial brasileira atingiu 125% ao ano em média, enquanto a produção agrícola cresceu 20% em média. E, embora, durante o período da guerra, o crescimento industrial tenha sido 5,4% ao ano, a expansão prosseguiu possibilitada pela superutilização da capacidade industrial instalada (BIBLIOTECA VIRTUAL DO GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO, s.d).

⁵⁰ Nesse contexto, o Brasil rompeu as relações diplomáticas com a União Soviética em 1947 e, em 1949, fechou a embaixada na China e o consulado em Xangai (CERVO e BUENO 2002).

Não obstante as várias tentativas do Governo Dutra e de seu Chanceler, Raul Fernandes, de restabelecer o fluxo de capitais estrangeiros, o Brasil - e a América do Sul, de modo geral - não representava uma região estrategicamente crítica para os Estados Unidos, bem como não se tornava atrativa para o investimento, já que apresentava sérios problemas de infraestrutura (BNDES, 2002).

Embora o país procurasse se posicionar de maneira razoavelmente equilibrada no sistema internacional, a influência do poder econômico e político dos Estados Unidos, desde os anos 1930 e ao longo da Guerra Fria, determinou a condução de uma política externa pautada por um caráter desenvolvimentista que evitasse entrar em choque com a política de segurança norte-americana.

Instado por um mundo bipolarizado, o segundo governo de Getúlio Vargas, assumiu um caráter nacionalista na condução da política externa, não se desvinculando das pretensões de relacionamento privilegiado com a potência hegemônica ocidental. Durante este período, a política externa esteve embasada em duas premissas: as relações econômicas externas deveriam servir para o desenvolvimento econômico brasileiro e, o alinhamento político e militar com os Estados Unidos deveria ser mantido (HIRST, 2006).

O governo Vargas praticava o ideal de desenvolver o país utilizando-se da cooperação internacional, em particular com os países desenvolvidos. Para tanto, criou mecanismos para possibilitar o ingresso de capital privado norte-americano através de um banco de desenvolvimento para administrar e canalizar os recursos externos e internos de forma a implantar os projetos aprovados pela criada Comissão Mista Brasil - Estados Unidos. Em 1952, foi inaugurado o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico - BNDE, que passou a servir de intermediário entre Estado, setor privado e organismos internacionais de crédito, ampliando a ação econômica estatal ⁵¹.

De forma aparentemente ambígua, Vargas também adotou medidas de cunho nacionalista, como a regulamentação da remessa de lucros para o exterior e a campanha "*O petróleo é nosso*", que resultou na criação da Petrobras, com participação majoritária do Estado (HIRST, 2006). Internamente, o governo pretendia

⁵¹ No início dos anos 1980, foi agregado o termo "Social" à razão social da instituição, tornando-se BNDES. Atualmente a instituição é vinculada ao Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior e atua com linhas financiamento de longo prazo para desenvolvimento de projetos de investimentos em empreendimentos industriais e de infraestrutura; comercialização de máquinas e equipamentos novos fabricados no país; e para promoção às exportações brasileiras. Para suas atividades conta com duas subsidiárias, FINAME e BNDESPAR, que formam o Sistema BNDES.

pôr em execução uma política econômica associada ao capital estrangeiro ao mesmo tempo em que assumia um compromisso nacionalista de autonomia externa, denotando as contradições existentes na condução política.

Com os Estados Unidos, o Governo brasileiro insistia em poder ter e mesmo melhorar o nível de barganha alcançado durante as negociações da década de 1940, que culminou com a instalação da Companhia Siderúrgica Nacional. Para tanto, em conferência realizada em 1951, o Brasil dispôs-se a exportar minerais estratégicos, como manganês e areias monazíticas, em troca de financiamentos para a industrialização e da garantia de suprimento de materiais bélicos.

Mas a potência hegemônica também fez suas exigências. Passou a pressionar pelo envio de tropas brasileiras à Guerra da Coreia, o que tornou bastante difícil a conciliação entre um acordo militar e o apoio político interno, pois em acirrado debate, aos partidários do alinhamento com os Estados Unidos, conhecidos como 'entreguistas', agradava a ideia de enviar tropas brasileiras e, à ala nacionalista, desagradava tanto o acordo militar, quanto o fornecimento de minerais estratégicos.

O imperativo de desenvolvimento da economia nacional em contraponto ao postulado de segurança hemisférica gerou instabilidade doméstica provocando um embate entre nacionalismo e alinhamento político com os Estados Unidos, desarticulando as alianças internas que sustentavam o início do governo. Opinião pública e Forças Armadas passaram a debater sobre o aproveitamento dos minerais estratégicos, em especial do petróleo, a regulamentação sobre a entrada de capitais estrangeiros no país e principalmente o envio de tropas brasileiras a uma Guerra a qual não se identificavam.

Brasil e Estados Unidos focavam objetivos diferentes em relação ao alinhamento: O Governo brasileiro pretendia um desenvolvimento econômico autônomo, enquanto o Governo norte-americano entendia a cooperação como instrumento político, que garantisse suprimentos estratégicos e a abertura de um mercado para seus investimentos privados (HIRST, 2006).

À medida que o país se industrializava, a relação de complementaridade comercial com os Estados Unidos transformava-se em relação de concorrência, tornando as relações mais complexas e reduzindo as possibilidades de barganha. O alinhamento converteu-se em sistemática incompatibilidade.

Embora não tenham sido apresentadas provas de sua participação oficial, os Estados Unidos, juntamente com grupos nacionais identificados com o capital estrangeiro passaram a exercer tamanha pressão sobre o governo e sobre a pessoa de Vargas que as relações exteriores tornaram-se um importante componente da crise política interna (CERVO e BUENO, 2002).

O relacionamento com os Estados Unidos restabeleceu-se com a ascensão de Café Filho à presidência, mais afeito às benesses do capital estrangeiro. Durante essa gestão, foram feitas algumas tentativas de liberalizar a economia brasileira, contando com o apoio financeiro dos Estados Unidos. Em 1955 a CACEX – Câmara de Comércio Exterior brasileira autorizou a emissão de licenças de importação sem cobertura cambial⁵², o que poderia facilitar os investimentos estrangeiros na indústria nacional (CERVO e BUENO, 2002).

Não obstante os esforços de capitalização brasileiros, os Estados Unidos concentravam seus interesses na reconstrução da Europa, arrasada pela Guerra, demonstrando aos países da América do Sul que, para atender suas necessidades de financiamento, a captação deveria concentrar-se em fontes privadas. O Brasil enfrentava um momento de grave crise cambial e a equipe econômica brasileira entendeu que a industrialização desviava recursos nacionais da agricultura e das exportações (GONÇALVES et al. 1998), denotando uma mudança temporária de comportamento em relação à política de desenvolvimento.

No campo diplomático, nesse período foram assinados o Acordo de Cooperação sobre usos civis de energia atômica e o Programa Conjunto de Cooperação para o Reconhecimento dos Recursos de Urânio no Brasil. Um novo debate entre nacionalistas e entreguistas instalou-se na política interna, sobre a questão nuclear nas relações exteriores do país: os nacionalistas criticavam os acordos que, segundo eles, atendiam aos interesses dos Estados Unidos, como a cessão de monopólio sobre as jazidas de minerais atômicos⁵³, o que ensejou intenso debate e exercício de pressão para delinear as preferências nacionais.

Esse período, com características de maior aproximação aos interesses dos Estados Unidos e ao capital estrangeiro, assemelhou-se, na forma de condução da

⁵² Na importação sem cobertura cambial não há pagamento da transação ao exterior, ou este é feito com moeda nacional. Entre os tipos de cobertura cambial sem ônus estão os investimentos estrangeiros, as doações, os empréstimos e as remessas para testes ou doações.

⁵³ Os acordos de energia atômica ensejaram a instauração de uma Comissão Parlamentar de Inquérito na Câmara em 1956, para investigar uma possível pressão estrangeira para sua realização (CERVO e BUENO, 2002).

política exterior, com o período governado por Eurico Gaspar Dutra, corroborado, inclusive pela reincidente presença de Raul Fernandes na Chefia do Itamaraty.

2.1.3 A maximização dos interesses nacionais

Com a ascensão de Juscelino Kubitschek – JK - ao governo, o país assume a ideia de elaborar um plano capaz de *desenvolver o espaço nacional*, traduzido em palavra de ordem das relações exteriores brasileiras e compreendendo a tênue linha que separava a política exterior do crescimento econômico. Essa situação provocou a alteração da atuação diplomática, que passou a orientar-se para a maximização dos interesses nacionais no cenário internacional. A opinião pública novamente foi preponderante nas decisões de política externa. De acordo com Cervo e Bueno,

Se durante o segundo governo Vargas a opinião nacional via no contexto externo importante componente que poderia acelerar ou atrasar o desenvolvimento, consoante cada posicionamento ideológico, no governo JK [...] essa tendência reforçou-se ainda mais. Vencer o subdesenvolvimento era a palavra de ordem de todos os que tinham um mínimo de interesse pelas questões nacionais (CERVO e BUENO, 2002 p. 287).

Na busca pelo desenvolvimento, o governo elaborou o Plano de Metas, que previa o estreitamento de relações com os Estados Unidos e com a Organização das Nações Unidas – ONU. Com uma ativa política de atração de capitais estrangeiros, pretendia aumentar a industrialização e compensar a queda das exportações ocorrida entre 1951 e 1957. JK ratificou o consenso industrialista, dando ênfase à produção de bens duráveis, principalmente automóveis, provocando um grande salto de modernização no país.

O Plano de Metas enfatizava os investimentos estatais em infraestrutura, destacando o setor de transportes e converteu a prioridade antes entendida como o modal ferroviário - defendida no Governo Vargas - para o modal rodoviário, em consonância à iniciativa de introduzir o setor automobilístico no país e visando atacar os pontos de estrangulamento que a expansão produtiva enfrentaria com uma infraestrutura deficiente.

Durante o Governo JK verificou-se a primeira iniciativa explicitamente protecionista, com objetivo de estimular a industrialização do país, impondo medidas como a Lei de Tarifas *ad valorem*, a regulamentação da Lei dos Similares, a

manutenção do subsídio à importação de bens de capital e a atração de capital estrangeiro de risco (GONÇALVES et al. 1998).

Contudo, a rápida expansão econômica provocada pelo Plano de Metas trouxe consigo a inflação, o aumento do custo de vida, o endividamento externo e culminou em uma recessão econômica. O quadro interno acompanhava um contexto internacional desfavorável e relações internacionais problemáticas para o Brasil. Credores internacionais exigiam o saneamento da economia para liberar novos recursos. JK, que almejava implementar um plano de recuperação financeira para a América Latina - aos moldes do Plano Marshall de reconstrução da Europa - lançou a Operação Pan-americana – OPA, afastando-se do alinhamento automático e privilegiando a cooperação econômica hemisférica. A OPA pretendia um posicionamento diplomático voltado para a erradicação do subdesenvolvimento na América Latina e para o desenvolvimento do espaço nacional. Este posicionamento denotava a crescente importância das relações econômicas multilaterais e prenunciava uma política externa independente (SABA, 2002).

O debate estava novamente presente no centro de poder político brasileiro. Nacionalistas e entreguistas discutiram sobre os potenciais parceiros comerciais do Brasil, em especial em relação ao reatamento com União Soviética, defrontando argumentos contaminados por pressupostos ideológicos e posições que defendiam um tratamento não ideológico para defender os interesses nacionais. Este último grupo argumentava que o Brasil precisava expandir os mercados de exportação, independente do posicionamento capitalista ou socialista de cada mercado. Neste sentido, o país deveria diversificar seus parceiros comerciais através de uma política comercial mais agressiva e menos dependente dos parceiros tradicionais.

Amparados na estratégia de expansão comercial, os nacionalistas saíram vitoriosos do debate e, em 1959, as relações comerciais entre Brasil e URSS foram retomadas.

Entretanto, a lógica bipolar de poder, presente na Guerra Fria, impôs ao Brasil um espaço muito limitado para movimentação política e econômica dentro do sistema internacional.

Somente a partir da formulação da Política Externa Independente – PEI - lançada durante o Governo Jânio Quadros e sistematizada pelo Chanceler Santiago Dantas, já no Governo João Goulart, foi que o Brasil ensaiou uma autonomia diplomática que se apoiava na ampliação de suas relações internacionais além do

eixo de influência norte-americano. A diplomacia enfocaria novos parceiros comerciais, e alteraria a visão, de uma estrutura leste-oeste da ordem internacional, para uma ênfase norte-sul⁵⁴ (VIZENTINI, 1995; CERVO e BUENO, 2002).

A PEI inaugurou duas diretrizes de política externa brasileira que perduram nos nossos dias: autonomia com relação ao conflito ideológico e universalização de parceiros nas suas relações externas.

Seus pressupostos fundamentavam-se em estratégias econômicas e políticas, cujo propósito era incrementar as exportações de produtos primários para os países capitalistas e socialistas industrializados, para desses, importar tecnologia e bens de capital. Também havia o objetivo de ampliar as exportações industriais para os países do Terceiro Mundo recém descolonizados (VIZENTINI, 1995).

Contudo, é importante destacar que o intento de ampliação do comércio exterior brasileiro não pode ser visto como mera política de Estado, na medida em que dependia do desempenho da atividade produtiva e, portanto, da atuação e dos interesses das empresas dos diversos segmentos que operavam no comércio exterior.

Conforme avançou a industrialização no país, o padrão de comércio externo tornou-se mais complexo. A partir da década de 1960 a pauta de exportações foi se diversificando, com a inclusão, além dos tradicionais produtos primários, de bens manufaturados⁵⁵ e serviços de engenharia. Da mesma forma, a pauta de importações foi tornando-se mais complexa, com a inclusão de novos insumos e bens de capital.

Novas pautas passaram a ser afirmadas no sentido de melhor inserir o Brasil no cenário mundial e alcançar o bem estar da população. Jânio Quadros, com o Chanceler Affonso Arinos, procurou abrir um canal de relacionamento com países e mesmo com territórios ainda colonizados da África, não obstante, naquele momento, a aproximação tenha ficado mais na retórica do que em ações concretas. O Governo

⁵⁴ Entre os Governos JK e Jânio Quadros, fatos importantes aconteceram no Continente Americano: i. Criação do Banco Interamericano de Desenvolvimento - BID, em 1959: Ideia surgida a partir de uma demanda de países da América Latina por investimentos direcionados à questão social; ii. Criação da Associação Latinoamericana de Livre Comércio - ALALC, em 1960, pelo Tratado de Montevideu, com a participação de todos os países da América do Sul e México. Objetivava estabelecer uma zona de livre comércio e promover a industrialização; iii. Formação da Aliança para o Progresso, na Conferência Interamericana de Punta del Este, que passou a vigorar entre 1961 e 1970. Consistia em um plano de cooperação financeira e técnica dos Estados Unidos para a América Latina, de forma a evitar o surgimento de outra revolução com as características da Revolução Cubana.

⁵⁵ Ver em APÊNDICE D a perda gradativa de participação dos produtos primários para, principalmente os produtos manufaturados.

Quadros ainda defendeu uma aproximação com países do Leste Europeu, restabelecendo relações diplomáticas com a Hungria, Romênia, Bulgária e Albânia, interrompidas desde o final da Segunda Guerra. Neste período foi retomada a possibilidade de reatamento das relações diplomáticas com a União Soviética e enviada uma missão comercial à China⁵⁶.

Com Santiago Dantas à frente da Chancelaria Brasileira, no governo João Goulart⁵⁷, a Política Externa Independente fora formulada e executada de forma competente e eficaz, dando ênfase à aproximação política com a América do Sul e à ampliação do comércio exterior com os países socialistas, mantendo, contudo, o interesse em incrementar as relações comerciais com Estados Unidos e Europa Ocidental (VIZENTINI, 1995; SABA, 2002).

Goulart e Dantas atuaram para conformar o processo de universalização da política externa, concluíram o restabelecimento das relações com a União Soviética e estreitaram as relações com a América do Sul, em especial com a Argentina – procurando superar a relação de rivalidade e desconfiança e sinalizando a possibilidade de integração dos mercados.

A postura da administração Goulart incomodava os Estados Unidos, que a considerava um risco no campo ideológico, vista “*cada vez mais como esquerdista e infiltrada de comunistas*” (MONETA, 1973 *apud* CERVO e BUENO, 2002, p.355).

Não obstante desde a posse de João Goulart o governo norte-americano tenha se postado entre a reserva e a desconfiança, a deterioração das relações entre Brasil e Estados Unidos em parte podem ser vistas como reflexo das premissas da Política Externa Independente. O Brasil, imbuído do espírito de autonomia e universalização, por um lado, aproximou-se do bloco socialista e, por outro, mesmo contrário a qualquer intervenção em Cuba durante a crise dos mísseis, em 1962, votou a favor do bloqueio naval da ilha na Organização dos Estados Americanos - OEA.

Internamente, a influência dos sindicatos e de elementos de esquerda sobre o governo também não passou despercebida, além das encampações de

⁵⁶ Fato emblemático, pois justamente João Goulart, Vice-Presidente da República, estava naquela missão quando Jânio Quadros, pressionado pelo descontentamento da ala conservadora da política brasileira pela aproximação com o bloco socialista, renunciou à presidência da república, gerando os acontecimentos que tentaram impedir a ascensão de Goulart ao poder.

⁵⁷ Com a renúncia de Jânio Quadros, João Goulart foi impedido de assumir a Chefia de Governo, instalando-se no país um regime parlamentarista híbrido composto especificamente para a posse do novo presidente. Tancredo Neves assumiu como Primeiro Ministro e, pouco mais de um ano depois, o regime presidencialista foi resgatado através de plebiscito conclamado por Goulart.

subsidiárias estrangeiras instaladas no país como a International Telephone and Telegraph - ITT - e da regulamentação de remessa de lucros para o exterior⁵⁸.

Os desdobramentos da PEI foram possíveis devido à atenuação da Guerra Fria e serviram como anteparo às mudanças nas relações internacionais, que passaram a preconizar a competição e a cooperação no campo industrial e tecnológico e a criar uma divisão internacional do trabalho fundamentada na transferência de tecnologia e na detenção de capital. Fundamentado na PEI, o Governo brasileiro procurou reagir a essas tendências, adaptar-se à nova realidade da ordem mundial e influenciar suas regras de funcionamento.

Contudo, ascende o Regime Militar no Brasil, marcando, inicialmente, um período de retrocesso em relação à defesa dos interesses nacionais, então pautada pela independência e pela diversificação de parceiros.

2.1.4 Do salto econômico à crise de endividamento

Com uma estrutura política mais fechada e autoritária, durante o período militar reduziram-se os segmentos políticos que participavam das propostas de política externa. Castello Branco, seguindo as recomendações dos teóricos da Escola Superior de Guerra, reassumiu a postura de alinhamento com os Estados Unidos e conduziu a uma política externa restringida pela confrontação Leste-Oeste, buscando-se primeiro estabelecer a segurança para depois optar pelo desenvolvimento. Segundo Gonçalves e Miyamoto (1993, p.211), *“as decisões governamentais referentes à política externa passaram a ser tomadas no espaço restrito do Conselho de Segurança Nacional”*.

Dessa forma, os formuladores da política externa brasileira do início do Regime Militar entendiam que a confrontação político ideológica, amparada pela corrida nuclear entre Estados Unidos e União Soviética, impedia a condição de independência irrestrita de países que não dispusessem de dispositivos nucleares, restando a alternativa de resignar-se e flexibilizar o conceito de independência na esfera diplomático-estratégica a uma realidade de interdependência da economia

⁵⁸ Diante desse quadro, o governo norte-americano passou a exercer pressão e a influenciar a crise interna que se instalou no país. As relações com a potência hegemônica ocidental complicaram-se. No total, foram quatro Ministros das Relações Exteriores neste Governo, sendo que o último, João Augusto de Araújo Castro, se concentrou no plano econômico e deslocou o eixo da diplomacia para a América Latina (VIZENTINI, 1995).

capitalista, construída a partir do imperativo da segurança coletiva (GONÇALVES e MIYAMOTO, 1993).

A atuação do Brasil no exterior no período foi embasada na ideia de *círculos concêntricos*, no qual o interesse brasileiro começava pela América Latina, ampliava o espectro para o sistema americano e culminava na comunidade ocidental. Castello Branco chamava a execução da política externa em seu governo de '*Política de Interdependência*'.

Focando o primeiro círculo concêntrico, Castello Branco passou a atribuir especial atenção à integração sul-americana, valorizando as potencialidades da ALALC e as necessidades de adequação de infraestrutura, muito discutidas na época. Em discurso proferido no Instituto Rio Branco, em 1964, Castello Branco declarou: "*No que diz respeito aos países limítrofes, esforçar-se para aumentar seus sistemas de comunicações e de transportes, de tal modo que as fronteiras passem a unir-se efetivamente*" (GONÇALVES e MIYAMOTO, 1993, p.217-8).

O Brasil insistia em um escopo de integração essencialmente interamericano, haja vista o alinhamento existente com os Estados Unidos, o que suscitou nos vizinhos sul-americanos, principalmente entre Chile e Argentina, suspeitas de intenções sub-hegemônicas⁵⁹ por parte do Brasil, transformando tais resistências em ausência de entendimento.

Com Bolívia e Paraguai, entretanto, o esforço de integração através de projetos de infraestrutura frutificou. Com a construção do trecho da ferrovia Corumbá - Santa Cruz de la Sierra, na Bolívia, em 1964 o Governo brasileiro deu por encerrado o último ato do Tratado de Petrópolis de 1903, pelo qual havia resolvido o litígio do Acre. Neste período ainda foram assinados com a Bolívia protocolos que visavam aperfeiçoar a rede de comunicações terrestres e fluviais entre os dois países e atender aos interesses de intercâmbio comercial.

Entretanto, o principal êxito foi obtido com o Paraguai. Após a demarcação das fronteiras com a região das Sete Quedas, foi possível um aprofundamento das relações bilaterais e o comprometimento de ambos os governos de realizar um levantamento do potencial econômico da região e da possibilidade de converter seus

⁵⁹ Ruy Mauro Marini chamou estas intenções de *subimperialistas*. Em seu entendimento, a partir de 1964, o Estado brasileiro, como orientação de política exterior, passou a criar uma esfera de influência regional e a exercer sobre seus vizinhos sul-americanos um papel expansionista similar ao dos Estados imperialistas, mas ainda claramente dependente das potências dominantes. Ao associar-se aos Estados Unidos, o Brasil buscava extrair concessões desta potência hegemônica de forma a obter uma relativa autonomia no marco de sua dependência (*apud* LUCE, 2007, p.13-7).

recursos hidráulicos em benefício dos dois países. Os recursos seriam aproveitados em regime de condomínio, ideal selado com a assinatura do Ato das Cataratas, em 1966, assentando as bases para a construção de Itaipu⁶⁰ (GONÇALVES e MIYAMOTO, 1993; CERVO, 2007).

Costa e Silva, sucessor de Castello Branco, gradualmente reintroduziu os postulados de autonomia e universalização nas relações internacionais, retomando a busca pelo desenvolvimento, porém ainda aliado ao fator segurança. Sua '*Diplomacia da Prosperidade*' contemplava o retorno da Política Externa Independente.

No campo internacional, a ordem da *coexistência pacífica*, da década de 1960, ao valorizar o plano econômico e tecnológico, evoluiu para a internacionalização da economia mundial, seja de mercado de bens e serviços, seja monetário e financeiro, conduzindo as relações entre os Estados a uma condição de interdependência. Comércio, acesso a mercados, preços de produtos primários, transferência de tecnologia, finanças e fretes passaram a fazer parte dos temas os quais o Brasil começou a lidar em foros internacionais.

Emílio Médici, com o slogan '*Brasil Potência*', continuou o propósito de construir a PEI, vislumbrando a necessidade de ampliação do âmbito de ação das parcerias e do esforço interno para projetar o Brasil para o mundo. É neste período, conhecido como Milagre Econômico, que a economia brasileira apresenta as mais vigorosas taxas de crescimento, acompanhando um cenário internacional igualmente em crescimento⁶¹.

Entre as principais fontes de crescimento econômico naquele período, destacam-se a retomada de investimento público em infraestrutura, o aumento do investimento em empresas estatais - como a Petrobras e a Vale do Rio Doce - e o crescimento das exportações. Este crescimento acompanhava uma expansão significativa do comércio mundial, bem como a melhora dos termos de troca,

⁶⁰ Amado Cervo argumentou que esta mudança de rumos foi possível depois de derrubada a tese liberal que aproximara Paraguai e Argentina com o projeto de aproveitamento dos Saltos do Apipé, na qual o Governo Paraguaio valorizava a posição argentina como "*de colaboração no aproveitamento da energia de Apipé, e a brasileira, monopolística e esbulhadora de territórios, no caso das Sete Quedas*" (CERVO, 2007, p.167). A Argentina por sua vez, reclamava o direito de aproveitamento e navegação das águas do ribeirão inferior e entendia como necessária a implantação de uma infraestrutura física que conectasse os países do Cone Sul – Uruguai, Argentina, Paraguai, Bolívia e Chile – contemplando transportes e comunicações, além de projetos hidrelétricos e de navegabilidade dos rios.

⁶¹ Informações que podem ser constatadas no APÊNDICE B.

representando por sua vez uma ampliação da capacidade de importar (GREMAUD et al. 2005).

As premissas da Política Externa Independente foram seguidas, entre avanços e retrocessos, ao longo das décadas de 1960 e 1970, chegando ao ápice durante o Governo Militar de Ernesto Geisel, no período chamado '*Pragmatismo Responsável*' (MAIOR, 2000), que teve à frente da diplomacia o Chanceler Antonio Francisco Azeredo da Silveira. Com Silveira, Geisel priorizou as questões econômicas e colocou as relações diplomáticas brasileiras a serviço dos interesses de comércio exterior, independente da polarização ideológica vigente na época.

De fato, na década de 1970 o comércio exterior brasileiro alavancou⁶², apoiado no crescimento do Produto Interno Bruto - PIB⁶³ e em políticas ativas de promoção de exportações, instrumentalizadas por incentivos fiscais e creditícios, que evidenciavam uma inserção internacional ativa decorrente do interesse nacional do Estado brasileiro (MACHADO, S. 2005).

Em um esforço de autoafirmação nacional, o governo valorizava suas enormes potencialidades, condicionando-as ao contexto internacional, inclinação que agradava a opinião pública e criava um clima de otimismo no ambiente doméstico. Assentado na autoconfiança gerada pelo reconhecimento da grandeza nacional, Geisel declarava-se disposto a fazer opções e realinhamentos indispensáveis à política externa do país, não obstante o caráter ecumênico emprestado à sua política externa, na medida em que evitava a polarização ideológica de suas relações comerciais (MAIOR, 2000).

Com o Governo Geisel, as questões econômicas passaram a ser definidas como prioritárias, objetivando o abastecimento de produtos essenciais, o acesso à tecnologia, o suprimento de petróleo e gás através da América do Sul e do Oriente Médio e a aproximação à República Federal da Alemanha, para o desenvolvimento de energia nuclear, como alternativa ao petróleo como fonte de energia. Com a ideia de assegurar a presença econômica, o Brasil ainda estreitou relações com os países

⁶² Ver APÊNDICE B – Evolução do Comércio Exterior Brasileiro 1956-2008. As exportações brasileiras cresceram a partir da década de 1970, porém o percentual de participação destas sobre o PIB – Produto Interno Bruto - apresentou poucas oscilações.

⁶³ Segundo o IPEADATA, o cálculo do PIB é composto por bens e serviços produzidos no país, descontadas as despesas com os insumos utilizados no processo de produção durante o ano. É a medida do total do valor adicionado bruto gerado por todas as atividades econômicas (IPEADATA, s.d).

africanos e reconheceu os novos governos de países recém emancipados daquele continente.

Ao assumir o governo, em 1974, Geisel encontrou um país muito mais exposto ao jogo das forças econômicas internacionais. O país, inserido em um cenário internacional que sofria com o aumento drástico do preço do petróleo e com uma recessão que assolava o mundo capitalista, teve suas contas externas seriamente abaladas. Para sustentar o crescimento econômico, o governo valeu-se do aumento no endividamento externo, da elevação das tarifas alfandegárias, de maiores restrições às importações (GONCALVES *et al*, 1998) e de uma importante modificação na geografia comercial - justificada pela alteração das condições econômicas e comerciais ocorridas entre 1964 e 1974, tais como:

- Incremento de 456% nas exportações e de 1.064% nas importações brasileiras⁶⁴;
- Acréscimo na participação de novos produtos na pauta de exportações tais como complexo de soja e produtos manufaturados - calçados, têxteis e produtos siderúrgicos;
- Aumento do montante da dívida externa - que triplicou entre 1969 e 1974⁶⁵.

Além das razões acima, a busca por parceiros fora do eixo dos países industrializados, justificava-se, pois a diversificação da pauta de exportações colocava o Brasil frequentemente em atrito com os Estados Unidos e com a Comunidade Europeia.

Desde a política inaugurada no período do segundo Governo Vargas, a relação de concorrência com as potências econômicas ampliou-se. A diversificação de parcerias comerciais, o desenvolvimento do parque industrial brasileiro, o maior domínio da política de segurança e o assentamento da indústria bélica proveram o Brasil de condições para conduzir a política exterior de forma diferente do velho padrão de alinhamento subserviente que a caracterizava, dificultando, entretanto a administração de suas relações bilaterais, minadas por rivalidades.

As alterações no padrão das relações com os países desenvolvidos e os atritos a elas inerentes estimularam o Brasil a atuar de forma concertada com os demais países em desenvolvimento. A intenção era articular uma transformação da estrutura comercial e financeira mundial então vigente, defendendo um diálogo de

⁶⁴ Fonte MDIC. Ver em APÊNDICE B – Evolução do Comércio Exterior Brasileiro 1956-2008.

⁶⁵ Figura 4 na sequência do texto.

dimensão Norte-Sul, que levasse em conta os interesses e as pretensões dos países em desenvolvimento⁶⁶.

Propiciada pela aceitação de certo grau de fricção com as grandes potências econômicas, a diplomacia, focada no desenvolvimento econômico e social do país, voltou a exercer um papel preponderante na política externa.

Em 1979, na esteira do novo choque no preço do petróleo, os Estados Unidos modificam sua política econômica, aumentando a taxa de juros para dois dígitos. A crise externa da década de 1970, iniciada pelo primeiro choque do petróleo já sinalizava a necessidade de adequar a condução da política econômica, por isso, alguns países capitalistas desenvolvidos e mesmo alguns países em desenvolvimento já vinham optando por ajustes macroeconômicos de caráter recessivo.

Tardiamente, o Governo brasileiro percebeu a necessidade de ajustar-se à nova realidade econômica internacional, refreando os investimentos amparados no financiamento externo. A situação econômica interna agravou-se. O país entrou na década de 1980 em meio a uma crise de endividamento externo de grandes proporções, cuja evolução até 2007, pode ser observada na Figura 4. Para adaptar-se a esse quadro adverso, passou a adotar medidas restritivas no campo doméstico e nas políticas de comércio exterior.

⁶⁶ Gestada em razão do movimento dos países não alinhados, a criação do grupo dos 77, no âmbito da ONU estava em consonância a esses preceitos. Estabelecida durante a primeira sessão da Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento - UNCTAD, em junho de 1964, o G77 contempla setenta e sete países em desenvolvimento, cujo objetivo é fornecer meios para os países do Sul se articularem e promoverem seus interesses econômicos coletivos, incrementarem sua capacidade de negociação nas principais questões econômicas internacionais dentro do sistema das Nações Unidas e promoverem a cooperação sul-sul para o desenvolvimento.

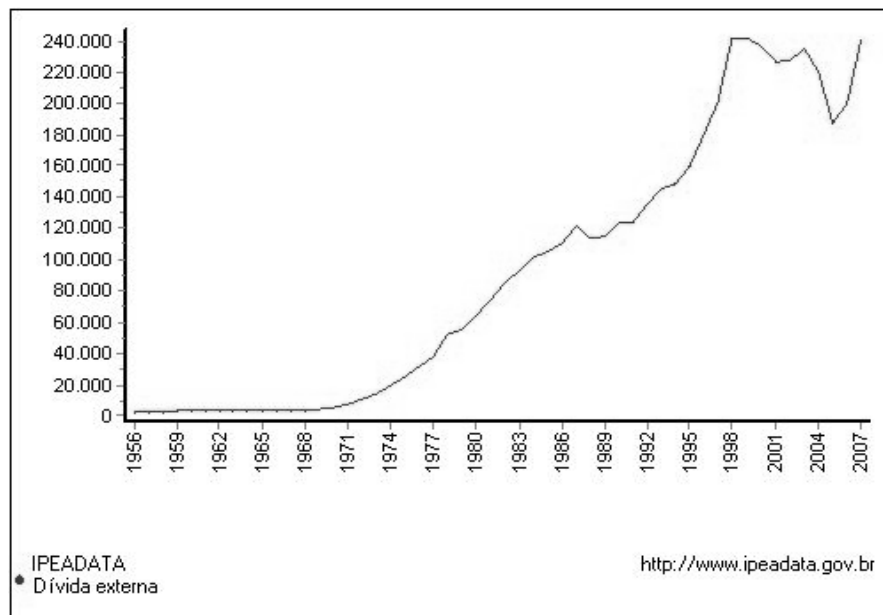


Figura 4: Evolução da dívida externa brasileira 1956-2007. Fonte: IPEADATA.

2.1.5 Novas formas de inserção econômica

O retorno da democracia ao país permitiu mais espaço para a opinião pública, legitimando a formulação de política externa pela tradução dos interesses da sociedade civil. José Sarney assumiu a tarefa de recuperar a imagem nacional e internacional do Estado de Direito, abrindo a dimensão política ao debate público, enquanto estabelecia um projeto de reforma econômica que corrigisse as deficiências provocadas pela dívida externa, pela inflação e pela recessão econômica que se instalara no país. O governo esforçava-se para restabelecer a credibilidade internacional e alavancar o desenvolvimento econômico, sem, contudo, abandonar o caráter universalista nas relações internacionais.

No Governo Sarney é que se encontra o “gérmen” da mudança de postura brasileira em relação ao comércio internacional, entendendo como necessária uma participação mais ativa do Brasil sustentada pela abertura às importações. Em palestra proferida em 1986, o Secretário Geral das Relações Exteriores, Paulo Tarso Flecha de Lima, antecipava os preceitos que seriam seguidos durante toda uma década, referindo-se à Rodada Uruguaia do Acordo Geral de Tarifas e Comércio – GATT: “*negociar quer dizer liberalizar*” (apud MACHADO, S. 2005, p.98).

Uma forma embrionária de *neoliberalismo* ficava patente, mas o argumento à abertura ao mercado externo ainda pretendia a promoção da modernização da

indústria nacional e o aumento de sua eficiência, já entendendo como necessário restringir o papel do Estado na economia.

Modificaram-se, assim, as formas de alcançar o desenvolvimento nacional, instalando um ânimo passivo, de aceitação e adaptação a uma realidade que ainda nem estava bem delineada. Segundo Flecha de Lima,

[...] está claramente encerrado o ciclo da chamada ajuda ao desenvolvimento que marcou os trinta primeiros anos do pós-guerra, de 1950 a 80. Esta também é uma constatação. Não tenho dúvidas de que o mundo seria muito melhor se persistisse um diálogo frutífero entre o Norte e o Sul, com uma ajuda efetiva e desinteressada e aos países em desenvolvimento. Mas a época em que vivemos não é mais essa. E cabe-nos aceitar a realidade dos fatos (FLECHA DE LIMA *apud* MACHADO, S. 2005, p. 99).

Por outro lado, os constrangimentos e as dificuldades traduzidas por fatores como: a crise econômica interna, as restrições para atuação brasileira juntos aos países desenvolvidos, a tentativa frustrada de um diálogo Norte-Sul e a guerra das Malvinas, criaram um ambiente propício a uma aproximação sem precedentes com os vizinhos sul-americanos, em especial com a própria Argentina, contemplando aspectos de segurança e de cooperação.

Desencadeou-se um processo de integração semeado desde o Governo Figueiredo e amparado por uma cooperação que, segundo Paulo Vizentini, tinha como pano de fundo:

A marginalização crescente da América Latina no sistema mundial, a tentativa de formular respostas diplomáticas comuns aos desafios internacionais, a busca de complementaridade comercial, a criação de fluxos de desvio de comércio e um esforço conjunto no campo tecnológico e de projetos específicos (VIZENTINI, 2004, p. 98).

Objetivando a conformação de um mercado sub-regional através da integração, José Sarney e Raul Alfonsín assinaram, em 1986, a Ata para Integração e Cooperação Econômica, preparando o terreno para o Mercado Comum Brasil-Argentina, que resultou posteriormente na criação do MERCOSUL, com a assinatura do Tratado de Assunção, em 1991, no qual aderiram ainda Uruguai e Paraguai. Em 1995, o MERCOSUL passou a caracterizar-se pela União Aduaneira e em 1998, adquiriu personalidade jurídica internacional.

O avanço do MERCOSUL significou um salto nas relações de comércio intrarregional, induzindo a um aumento no fluxo de investimentos externos na região

e ampliando a importância dos países membros e associados na formação da nova ordem internacional. Pela dimensão econômica e política que o Brasil representava dentro do continente sul-americano, sua posição de liderança no contexto do MERCOSUL tornou-se evidente.

Para além dos limites regionais, desde o final do Governo Geisel, durante o Governo Figueiredo e até o Governo Sarney, o Brasil estabeleceu novas parcerias com os países da Ásia, especialmente com China - cujo diálogo foi intensificado após visita de José Sarney em 1988 - e do leste Europeu, em especial com a então União Soviética.

Alguns segmentos econômicos brasileiros beneficiaram-se mais diretamente da aproximação do Brasil a países como Iraque, União Soviética e países do Continente Africano e mesmo da América do Sul. Entre estes, encontram-se os segmentos de engenharia, projetos hidrelétricos, construção viária e indústria pesada. Destas empresas, destacam-se aquelas relacionadas à construção e adequação de infraestrutura física⁶⁷.

Os argumentos de Flecha de Lima e de toda uma elite que defendia a liberalização comercial frutificaram. Em 1988, iniciou-se um amplo processo de liberalização comercial, em consonância à Nova Política Industrial - que contemplava modernização e aumento da competitividade do parque industrial; benefícios fiscais; reforma tarifária e; desburocratização dos trâmites de exportação.

Mas a modificação da estrutura da ordem internacional, disparada pelo esgotamento do modelo econômico e político da União Soviética, pela formação de megablocos econômicos - ou novos regionalismos⁶⁸ - e a inclusão de novos temas na agenda internacional, como direitos humanos e proteção ambiental, posicionou os países em desenvolvimento, entre eles o Brasil, de maneira ainda mais desfavorável no cenário mundial.

⁶⁷ Exemplificando o argumento, segundo BACIGALUPO (2000), com a aproximação do Brasil à União Soviética, ao longo dos anos 1980 grandes empresas brasileiras de engenharia e projetos hidrelétricos obtiveram acesso a empreendimentos executados em parceria com empresas estatais soviéticas, como a construção conjunta da central hidrelétrica de Capanda, em parceria entre a soviética Technopromexport e a construtora Odebrecht; a co-produção de equipamentos energéticos com a mesma empresa soviética e a estatal brasileira Usimec; a construção de rodovias no Peru, em Angola e na Etiópia; e um convênio entre a brasileira Vale do Rio Doce e a Tiazhpromexport para instalar uma indústria produtora de ferro, manganês e para irrigação de Pontal, no Brasil.

⁶⁸ Segundo José Briceño Ruiz, *regionalismo* é um processo político institucional, fundamentado em um espaço geográfico no qual existe um conjunto de Estados com características culturais mais ou menos identificáveis. Este processo tem como premissas: a proximidade geográfica; Estados que incentivem uma integração regionalista; condições de livre comércio e situação de interdependência entre os Estados.

Fernando Collor de Mello, ao ascender ao poder, em 1990, adotou o neoliberalismo como ideologia de sistematização da economia brasileira, dando por encerrado o modelo nacional-desenvolvimentista iniciado na era Vargas.

Para o Governo Collor, a premissa básica de política externa era estabelecer uma ampla inserção do Brasil no cenário internacional, entremeada pela submissão à esfera de influência dos Estados Unidos.

Apoiado nos preceitos do Consenso de Washington⁶⁹, Collor promoveu uma drástica aceleração na liberalização comercial, associada a uma redução tarifária unilateral expressiva. Ainda defendia a possibilidade de utilizar o MERCOSUL como instrumento adicional dessa abertura econômica, de maneira a torná-lo compatível à proposta de integração hemisférica da Iniciativa para as Américas, lançada pelo Presidente norte-americano, George Bush, em 1990.

Segundo o entendimento do ex-Embaixador Paulo Nogueira Batista (1993), esse aparato claramente priorizava os interesses de elites brasileiras abastadas, partidos políticos e de corporações estrangeiras em detrimento do empresariado e da classe trabalhadora nacional.

[...] [Collor] defende, com orgulho masoquista, a adoção de receitas macroeconômicas de austeridade de altos custos sociais e mesmo políticos, em termos de recessão e desemprego; deixa, inclusive, transparecer satisfação de punir o industrial nacional, ao proceder a um desarmamento tarifário unilateral que coloca os interesses do fornecedor estrangeiro e do consumidor brasileiro de alta renda à frente dos interesses da economia como um todo, de empresários e, em particular, de trabalhadores [...] percepção que encontraria guarida em numerosos círculos de elite no Brasil, inclusive no seio de partidos políticos que se autodenominam progressistas (BATISTA, 1993, p. 120).

Identifica-se, a partir desse governo, uma ruptura com o antigo paradigma, determinando uma modificação na base da formulação da política externa brasileira. A partir deste governo e por toda a década de 1990, entra em evidência na política exterior brasileira o *paradigma do Estado normal*, termo cunhado na Argentina,

⁶⁹ Conjunto de medidas elaborado por um grupo de economistas do Governo dos Estados Unidos, do FMI e do Banco Mundial, reunidos em 1989, em Washington, que se fundamentava em um artigo do economista inglês John Williamson. A proposta inicial de Williamson receitava a adoção de dez regras básicas: redução de gastos públicos; disciplina fiscal; reforma tributária; taxas de juros de mercado; taxa de câmbio de mercado; abertura comercial; investimento direto estrangeiro; privatização das empresas estatais; desregulamentação da economia e direito de propriedade. Banco Mundial e FMI decidiram condicionar o acesso ao crédito à adoção das reformas políticas e econômicas formatadas pelo Consenso. Para a América Latina e alguns países recém emancipados no Leste Europeu, a adesão ao receituário do Consenso de Washington tornou-se condição para concretização de cooperação financeira externa.

durante o mandato de Carlos Menem entre 1989 e 1999, que defendia a necessidade de afinamento político da periferia com o centro e o triunfo do monetarismo⁷⁰ (CERVO, 2003).

Na medida em que o país havia avançado mais que seus pares sul-americanos em direção ao desenvolvimento, a mudança de critério e entendimento do papel do Estado no campo econômico demandou refreamento. A adoção dos preceitos pelos países do entorno regional, liderada por intelectuais, diplomatas e jornalistas argentinos, transmutou-se em tendência, seguida em cascata pelos vizinhos, denotando uma convergência regional sobre o tema. O Brasil sucumbiu à tendência e adotou a política do chamado *pensamento único*.

A abertura unilateral do mercado brasileiro e o preceito da regulação da economia exclusivamente por forças de mercado, amparada em soluções ultraliberais, como a defesa do Estado mínimo, além da adoção de regras que restringiram o acesso ao capital e à tecnologia de ponta, agravaram a situação de recessão e desemprego no país⁷¹. Batista (1993) sintetizou o posicionamento do Brasil no sistema internacional, na época, com o seguinte argumento:

É realmente muito difícil conceber uma abertura unilateral, acelerada e incondicional do nosso mercado interno, sem exigência de reciprocidade ou sem a precaução de salvaguardas, sem se assegurar às empresas estabelecidas no país – nacionais ou estrangeiras – condições sistêmicas de competição. É muito difícil entender que haja, de fato, sido possível ignorar o elevado risco, sobretudo numa economia em recessão, de que essa abertura fosse capaz de provocar desindustrialização e desemprego, de gerar atraso ao invés de modernizar o Brasil (BATISTA, 1993, p. 121).

Entrou em prática uma campanha de desmoralização do modelo desenvolvimentista. As questões econômicas e comerciais de caráter externo passaram a ser atribuídas aos ministérios da área econômica, afastando o Itamaraty de importantes decisões de política externa.

⁷⁰ Políticas de corte neoliberal foram adotadas em muitos países da América Latina, que se consideravam defensores da postura ideológica do chamado *pensamento único*, em especial nos governos: Pinochet, do Chile; Menem, da Argentina; Fujimori, do Peru; Pérez, da Venezuela; Salinas de Gortari, do México; além de Collor, do Brasil.

⁷¹ Amado Luiz Cervo (2008), em sua crítica ao modelo neoliberal adotado não apenas no Brasil, mas em praticamente em toda a América Latina relacionou suas principais características, algumas de efeito nocivo ao conjunto econômico, político e social dos países: abertura do mercado de consumo e de serviços; maior grau de abertura do sistema produtivo; privatizações, alienando ativos a empresas estrangeiras; baixa internacionalização econômica – reduzida expansão dos negócios nacionais no exterior; retirada do Estado como agente econômico; prevalência do mercado sobre o sistema econômico; deterioração dos indicadores econômicos e sociais.

Com a ínfima participação do Ministério das Relações Exteriores na condução da política exterior, a diplomacia, naquele período, perdeu o preponderante papel de promover o desenvolvimento nacional. Esse quadro sistematizava a realidade da América do Sul, de modo geral. Como argumentou Amado Cervo:

As Chancelarias foram, em boa medida, silenciadas, como guardiãs que eram do patrimônio político da filosofia desenvolvimentista [...] as relações econômicas internacionais dos países como comércio, finanças, vinculações empresariais ou transferências de ativos privatizados, passou para o comando dos ministérios econômicos, ocupados por jovens que, em sua maioria, haviam feito pós-graduação em universidades norte-americanas ou servido como técnicos de agências tais como o FMI e o Banco Mundial (CERVO, 2007, p. 218).

Em 1992, Celso Lafer assumiu a Chancelaria e retomou uma participação mais ativa do Ministério das Relações Exteriores na formulação e execução da política externa. O projeto de promoção do desenvolvimento nacional através da inserção internacional do Brasil e a tradição universalista da diplomacia foram revigorados. O objetivo era a diversificação do comércio exterior, tanto na pauta de produtos, quanto nos parceiros, contemplando na formulação da política externa as noções de parcerias estratégicas⁷² e de nichos de oportunidade⁷³, de forma que a atuação diplomática aproveitasse as potencialidades de relacionamento do Brasil dentro do sistema internacional (SABA, 2002).

O termo *parceria estratégica* foi cunhado pelo Primeiro Ministro Chinês, Zhu Rongji, em 1993 e passou a ser amplamente utilizado nas relações entre Brasil e China (ALTEMANI de OLIVEIRA, s.d), simbolizando uma importante aproximação comercial, pois a China já esboçava o grande mercado em que se conformou⁷⁴.

Após o afastamento de Fernando Collor de Mello, no segundo semestre de 1992, Itamar Franco, antes vice-presidente, assume o governo mantendo a proposta de reinserção internacional do país, porém com viés mais nacionalista (BANDEIRA,

⁷² Amado Cervo (2008, pg. 29) qualifica parceiro estratégico como “Estado, bloco ou coalizão capaz de aportar elementos substantivos à expansão do comércio exterior, dos investimentos diretos da organização empresarial, da ciência e da tecnologia”.

⁷³ A identificação de nichos consiste em buscar segmentos ou mercados, cujas necessidades venham sendo pouco exploradas ou sequer atendidas, proporcionando Brasil um diferencial competitivo em relação às outras economias interessadas em expandir suas relações de comércio.

⁷⁴ Embora com o tempo tenha-se constatado, conforme argumentou Henrique Altemani de Oliveira (s.d), que a noção de parceria estratégica entre China e Brasil representasse mais a reprodução da típica relação comercial ora existente entre Leste Asiático e Brasil-América do Sul: suprimento de produtos manufaturados em troca do fornecimento de produtos primários, essencialmente minérios e produtos agrícolas, sugerindo uma tentativa de reprodução, no século XXI, da relação entre países centrais e periféricos.

2005), de forma a conciliar soberania e interdependência, através da opção pelo multilateralismo nas relações internacionais. As relações comerciais seguiram com a tendência à diversificação de pauta e parceiros, em um processo de continuidade de liberalização comercial, porém de forma mais gradual.

Embora Itamar Franco se inclinasse a uma espécie de reabilitação do ciclo desenvolvimentista, a modificação estrutural que a economia brasileira sofrera nos últimos anos, com a incorporação de uma nova ordem política e econômica embasada em preceitos neoliberais, gerava tensões políticas internas e no cenário internacional, impedindo o retorno da diplomacia para o desenvolvimento.

Fernando Henrique Cardoso, Ministro das Relações Exteriores nos primeiros oito meses de mandato de Itamar Franco privilegiou as questões econômicas na chancelaria, buscando apoio para uma integração competitiva aos fluxos de comércio e investimento da economia global e ressaltando a importância das reformas liberalizantes impostas à economia brasileira (CANANI, 2004). Com Cardoso na pasta das Relações Exteriores, os preceitos do Consenso de Washington ditavam a participação da diplomacia brasileira no sistema internacional, conforme se pode depreender de discurso proferido em 1992, no Conselho das Américas, em Washington:

[...] O novo paradigma emergente na economia internacional tem efeito profundo sobre a divisão internacional do trabalho e abre espaço para novos papéis e posições relativas no comércio de bens e serviços. Esse processo de transformação internacional, sobreposto às mudanças que internamente se fazem necessárias, forma o quadro mais amplo no qual se exige a reestruturação da economia e do desenvolvimento. É nessa perspectiva que devem ser entendidas as reformas estruturais que gradativamente vão modificando a face da economia brasileira. É nessa perspectiva, por exemplo, que deve ser entendido nosso processo de abertura comercial. Estamos convencidos de que a própria manutenção de nossa competitividade externa depende do acesso que a indústria instalada no Brasil tiver a insumos de alta qualidade a preços internacionais. Com esse objetivo, o Brasil eliminou 'todas' as barreiras não-tarifárias ao comércio. Trata-se de medida única entre países de grau de desenvolvimento similar ao nosso e representa firme indicação de que a liberdade de comércio é uma meta da qual não abrimos mão⁷⁵ (CARDOSO, 1992 *apud* CANANI, 2004, p. 72).

⁷⁵ A alusão ao efeito sobre a divisão internacional do trabalho, presente no discurso de Cardoso, remete-nos à argumentação de Peter Evans (2004) na qual as instituições sociais e políticas, entre elas o Estado, são as que definem a especialização internacional. As vantagens comparativas baseadas na dotação de recursos naturais ou na dotação de fatores de produção não mais seriam determinantes da divisão internacional do trabalho, já que os países que pretendiam a transformação econômica tenderiam a se especializar em setores econômicos, cujos produtos estivessem em ascensão no mercado internacional e, portanto em indústrias que agreguem alta tecnologia. Evans fundamentou seu posicionamento na afirmação de Robert Gilpin: "*todo Estado, certo ou errado, quer*

Em maio de 1993, Celso Amorim assumiu a Chancelaria retomando o papel da diplomacia para uma inserção internacional voltada para o desenvolvimento do país e de caráter universalista, através do suporte ao crescimento econômico,

Entretanto, a necessidade de estabilização da moeda, do controle da inflação e da renegociação da dívida externa evidenciou-se mais urgente. O FMI e os credores internacionais pressionaram por um acordo sobre a dívida externa que levasse em conta medidas de estabilização macroeconômica. O governo acabou cedendo à aplicação de ajustes econômicos fundamentados no Consenso de Washington que não condiziam com a plataforma de desenvolvimento. Nesse contexto foi lançado o Plano Real.

Com o Plano Real, foram implementadas medidas que caracterizavam o *desenvolvimento para fora*, com ampliação das exportações e de abertura do mercado interno forçando as empresas a tornarem-se mais competitivas. O mercado passou a conduzir o processo de integração na economia mundial, que no caso do Brasil fundamentava-se no contínuo crescimento das exportações.

Naquele período, o papel do Estado foi sendo suprimido pelas forças do mercado, melhor entendidas como forças do capital internacional dominante, que eram amparadas por um seleto grupo de países desenvolvidos, liderado pelos Estados Unidos.

Não obstante o conteúdo neoliberal da inserção internacional brasileira, o Estado atuou para a ampliação dos mercados para a exportação, empenhando-se na criação de oportunidades comerciais e de investimento, priorizando o entorno regional.

Ultrapassando os limites tradicionais de atuação da esfera diplomática, o Itamaraty passou a escutar os argumentos de representantes dos diversos setores econômicos nacionais e de organizações da sociedade civil, promovendo debates e seminários. O Estado compreendeu a necessidade de ampliar o espaço econômico, de forma a expandir a produção industrial brasileira. Embora estrangido pela pressão norte-americana para uma integração hemisférica, um exemplo da atuação brasileira pode ser observado na ênfase no fortalecimento do MERCOSUL e na iniciativa de criação da ALCSA – Área de Livre Comércio Sul-Americana, ambas

estar o mais próximo possível da fase inovadora do ciclo do produto onde se acredita encontrar o maior valor agregado” (GILPIN apud EVANS 2004, p. 35).

pretendendo associar as possibilidades benéficas do livre comércio à cooperação econômica regional⁷⁶.

Em 1995, Fernando Henrique Cardoso assume a Presidência da República, dando continuidade ao projeto de inserção internacional nos moldes do programa neoliberal. Cardoso intensifica a prática da diplomacia presidencial⁷⁷, apresentando o Brasil como um país com democracia consolidada e com economia de mercado. Com a pretensão de revitalizar as relações com os Estados Unidos, o governo brasileiro procurou ajustar seus objetivos aos interesses da nação norte-americana, vistos como adequados à nova ordem internacional, naquele momento entendida como unipolar (BANDEIRA, 2005).

Sob a visão neoliberal, as relações econômicas e comerciais são priorizadas. As relações internacionais são dirigidas sob a lógica do comércio, do investimento e dos empréstimos.

Amparadas na ideia de um mundo globalizado, as relações econômicas foram impulsionadas pela concepção de bem-estar do consumidor, que enfatizavam o direito ao acesso a produtos estrangeiros ou nacionais e a opção pelo produto mais barato e mais competitivo - pressupostos que sugeriam a defesa de interesses comercialistas inerentes às forças de mercado.

Flecha de Lima, embaixador do Brasil, ao saudar a entrada do novo Governo, caracterizou o formato de inserção na economia mundial que o Brasil perseguiria no limiar do século XXI:

Na esfera econômica, o padrão de desenvolvimento que foi responsável pelo ciclo da industrialização brasileira e que assegurou os elevados índices de crescimento do pós-guerra, vai sendo substituído por um novo padrão baseado na integração competitiva da economia

⁷⁶ O esforço brasileiro na cooperação regional, além de fortalecer economicamente o Brasil, poderia dar suporte político para uma futura negociação em bloco do projeto de Integração Hemisférica conduzida pelos Estados Unidos, partindo do NAFTA – North American Free Trade Agreement – e que, de fato, foi lançado em 1994, como ALCA - Área de Livre Comércio das Américas. Um processo de regionalização, além de preparar melhor o mercado interno para enfrentar uma eventual abertura para as exportações norte-americanas, poderia, por outro lado, servir de alternativa às pretensões comerciais dos Estados Unidos, a ponto de rivalizar com aquele país.

⁷⁷ Conceito popularizado pelo presidente norte-americano Theodore Roosevelt. Conhecido anteriormente como *diplomacia de cúpula, de chefes de Estado ou de governo*. O termo pode descrever um fenômeno histórico ou um instrumento político-diplomático. Segundo o diplomata Sergio Danese, a diplomacia presidencial ocorre “quando o presidente tem uma participação pessoal, ativa, efetiva, na concepção e na execução da política externa”, diferindo da diplomacia de condução da política externa de forma institucional, cujas funções estejam previstas na Constituição do país (DANESE, 1999 *apud* PRETTO, 2006 p. 33-34). No Brasil, este termo ficou popularizado a partir de 1995, com a prática do presidente Fernando Henrique Cardoso, a partir do qual são encontrados artigos e matérias jornalísticas que fazem alusão ao termo diplomacia presidencial.

internacional e na modernização industrial pela via do ganho de produtividade. A partir do capitalismo da indústria nascente estamos vendo surgir o desenho de uma economia madura e complexa que, para crescer, precisa distribuir melhor a renda, ampliar o mercado interno e possuir competitividade internacional (FLECHA DE LIMA *apud* MACHADO, S. 2005 p.134-5).

2.1.6 Articulações para integração física da América do Sul

Ainda durante o Governo Collor, Eliezer Batista, ex-ministro de Minas e Energia de João Goulart e então Secretário de Assuntos Estratégicos da Presidência da República elaborou um mapeamento dos principais corredores logísticos que superassem os pontos de estrangulamento relacionados à infraestrutura física brasileira, de forma a aumentar a eficiência na integração do território nacional à economia mundial. Este mapeamento transformou-se em um estudo mais amplo, encomendado pelo Ministério da Fazenda do governo Itamar Franco e patrocinado pela Corporación Andina de Fomento – CAF. O estudo defendia a ideia de eixos de integração e desenvolvimento, que são faixas multinacionais de território, onde se concentram espaços naturais, assentamentos humanos, zonas produtivas e fluxos de comércio, definidos em razão de sua capacidade de transformar em pólo gerador e irradiador de desenvolvimento o espaço territorial a que estiver inserido (IIRSA), correlacionando infraestrutura, comércio internacional e desenvolvimento (EGLER, s.d; PAIM, 2003; CARRION e PAIM, 2006).

Além dos eixos de integração dentro do território nacional, foram definidos, na época, dois eixos de integração continental: um que visava uma saída para o Caribe, ou seja, projetos para um sistema rodoviário que integrasse o país aos mercados do Caribe e ao Atlântico Norte; e outro que criasse uma saída para o Pacífico, buscando consolidar uma ligação fronteiriça com o Peru e Bolívia e destas para alcançar pela via terrestre portos localizados no Oceano Pacífico.

Os objetivos do estudo de Batista vinham de encontro à iniciativa privada. Em 1996, foi criado um comitê para viabilizar rotas de integração entre os países da América do Sul, por iniciativa da Câmara de Comércio e Indústria Brasil-Chile. O Comitê foi composto por entidades empresariais e associativas nacionais e transnacionais; por representantes do corpo diplomático dos doze países sul-americanos; por representantes das instituições financeiras multilaterais responsáveis pelo financiamento da IIRSA - BID, CAF, FONPLATA e BNDES - além de representantes da ALADI. Quando criado, o objetivo do Comitê era estudar uma

alternativa para a interligação bioceânica Atlântico-Pacífico. Em 1999, a entidade estendeu sua abrangência para o MERCOSUL e seus associados.

Não obstante a elaboração de estudos para transpor as barreiras ao desenvolvimento nacional e a incorporação destes aos programas de governo, o *paradigma do Estado normal* mostrou-se com força durante o Governo Cardoso, descaracterizando o interesse nacional, a autoestima perante o sistema internacional e qualquer projeto de desenvolvimento, com uma política de retrocesso e abandono das conquistas obtidas durante toda a era de desenvolvimento industrial⁷⁸.

A necessidade de reviravolta na condução da política brasileira se fez presente e foi impulsionada, em boa medida, pelo pensamento e exposição críticos quanto ao caráter predatório da ideologia neoliberal - cujos resultados econômicos e sociais foram desastrosos para a sociedade.

O posicionamento crítico foi disseminado pela opinião pública e originado não apenas da intelectualidade brasileira, mas daqueles que faziam voz às massas: sindicatos, mídia e representação política de esquerda. Além do descontentamento interno, perceberam os dirigentes que não havia reciprocidade na aplicação dos preceitos neoliberais, por parte dos países centrais⁷⁹.

Ainda em seu mandato, Cardoso ensaiou uma mudança de paradigma⁸⁰, que recuperasse a autonomia decisória com um novo formato de inserção internacional. Dentro do espectro do capitalismo liberal, iniciou-se uma tentativa de retorno do desenvolvimentismo brasileiro, acenando com possibilidades de dar apoio logístico aos empreendimentos públicos e privados, mas que ainda não passaria de retórica (CERVO, 2003).

⁷⁸ Para exemplificar o posicionamento do governo, Amado Cervo (2003) citou uma declaração de Pedro Malan, então Ministro da Fazenda, na qual este afirmava que o Brasil “*não poderia sonhar com um projeto nacional*”, posto que isto “*seria reservado apenas para as grandes potências*”. Assim como os dirigentes não se davam ao direito de compor um projeto para o país, a política exterior também não tinha projeto próprio, tornando-se “*mero ornamento da ação do Estado*” (CERVO, 2003, p.18).

⁷⁹ A ALCA, por exemplo, contemplava aspectos normativos para serviços, investimentos, compras governamentais e propriedade intelectual de modo a sempre proteger tanto o capital estrangeiro quanto os interesses dos Estados Unidos e dos países ricos. A ideia de desnacionalização e desindustrialização trazia prejuízos econômicos e principalmente sociais, provocando o desmonte do parque industrial doméstico sem a contrapartida de bem-estar do consumidor que a ideologia preconizava.

⁸⁰ Amado Cervo (2003) argumenta que no final do governo Cardoso se esboçou uma mudança de paradigma na política externa brasileira, cujas características de amparo logístico, para empreendimentos públicos e privados melhorarem sua competitividade externa, justificam sua designação: paradigma do *Estado Logístico*.

Com vistas a um aumento da capacidade competitiva perante o mercado externo, no mês de agosto de 2000, Cardoso convidou os demais onze presidentes sul-americanos para uma conferência em Brasília a fim de tratar da modernização da infraestrutura física regional da América do Sul, nos campos de energia, transportes e comunicações. Na ocasião foi apresentada uma reelaboração do estudo de Eliézer Batista, efetuada pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID, pela Corporación Andina de Fomento - CAF e pelo Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata – FONPLATA. Nesse encontro criou-se a IIRSA - Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-americana⁸¹.

No entanto, a vontade política dos presidentes sul-americanos em relação à IIRSA só foi percebida a partir de 2002, na segunda reunião realizada no Equador, ocasião em que se assumiu oficialmente o interesse com a interconexão física:

[...] é vontade da América do Sul construir de maneira coordenada um espaço integrado, mediante o fortalecimento das conexões físicas e da harmonização dos marcos institucionais, normativos e regulatórios (CONSENSO DE GUAIAQUIL *apud* QUINTANAR e LOPES, 2003).

Conquanto não houvesse um marco político legal superior para delinear a IIRSA, graças à cooperação econômica e ao consenso político obtido, no objetivo da integração física entre os países sul-americanos, definiram-se os projetos para a construção dos eixos de integração e desenvolvimento e os processos setoriais destinados a aumentar a capacidade competitiva e melhorar os sistemas logísticos. Contudo, essas ações no campo internacional são resultado do exercício de grupos de pressão no campo doméstico, interessados em conformar fisicamente um espaço econômico comum na América do Sul.

Com a criação da IIRSA, o Comitê que havia sido instaurado para estudar rotas de integração passou a contemplar os doze países da América da Sul, modificando sua denominação para Comitê das Rotas de Integração da América do Sul – CRIAS - tendo por papel influenciar as decisões sobre as políticas públicas, através da soma de forças da iniciativa privada com representantes do Setor Público brasileiro⁸², para reverter o quadro deficitário na infraestrutura de transportes.

⁸¹ Instituição cuja participação brasileira em um dos eixos de integração e desenvolvimento – o Eixo Interoceânico Central - motivou a presente pesquisa.

⁸² O CRIAS vem trabalhando em conjunto, em suas plenárias, com algumas áreas do poder executivo brasileiro, das quais se destacam o Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão; o Ministério das Relações Exteriores, em especial a Secretaria para Assuntos da América do Sul; o Ministério dos Transportes; e órgãos federais envolvidos com a IIRSA.

Essa função vem sendo relativamente bem sucedida, já que o CRIAS participou da formatação dos Eixos de Integração e Desenvolvimento que compõem a IIRSA; do projeto de constituição do Fundo para a Integração e Desenvolvimento da América do Sul; do projeto que compatibiliza o aporte de recursos e os prazos para elaboração dos projetos de engenharia final e os de licitação das obras; e do projeto de retomada de utilização dos Convênio de Créditos Recíprocos – CCR⁸³, que atualmente o BNDES utiliza de forma intensiva na liberação de seus recursos. Desde sua criação o CRIAS realizou oito reuniões dos modais rodoviário, ferroviário, hidrovial-portuário, aéreo, de energia, de comunicações e do grupo de fronteiras⁸⁴.

2.2 A AGENDA EXTERNA RECENTE

No Governo Lula, o Estado volta a exercer um papel ativo nas relações econômicas, utilizando a diplomacia, presidencial e oficial, como instrumento de promoção do crescimento econômico.

O país começou a apresentar um posicionamento mais crítico em relação à globalização e à abertura comercial, de acordo com o interesse brasileiro, com posturas que ora ofereciam continuidade à política exterior dos governos anteriores, como o esforço no acesso aos mercados dos países desenvolvidos, ora denotavam uma modificação dos padrões neoliberais prévios, como o não comprometimento com demandas de liberalização comercial que prejudicassem a capacidade nacional de estabelecer políticas nacionais e setoriais de desenvolvimento de capacidade e

⁸³ O Convênio de Créditos Recíprocos – CCR, instituído no âmbito da Associação Latino Americana de Cooperação – ALADI, se constitui um mecanismo para facilitar os financiamentos de longo prazo para projetos de infraestrutura. O CCR é um sistema de compensação de pagamentos operacionalizado pelos bancos centrais participantes, os quais são: Argentina, Bolívia, Brasil, Colômbia, Chile, Equador, México, Paraguai, Peru, República Dominicana, Uruguai e Venezuela. Através de compensações quadrimestrais, os valores, lançados em dólares dos Estados Unidos, são ajustados, transferindo-se ao país credor o saldo global de cada banco central porventura remanescente (BANCO CENTRAL DO BRASIL, s.d-2)

⁸⁴ No Congresso Internacional das Rotas de Integração da América do Sul, organizado pelo CRIAS, em agosto de 2007, a autora participou como ouvinte e como apresentadora dos resultados de mesa de trabalho. Na ocasião constatou-se a presença ativa de embaixadores de vários países da América do Sul, de integrantes das instituições financeiras citadas, do Ministério dos Transportes, da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, do MRE, e do Ministério de Planejamento, Orçamento e Gestão - MPOG. Todos debateram alternativas e soluções para os gargalos nos arranjos de infraestrutura física na América do Sul, para aumentar a competitividade das empresas brasileiras. Estavam presentes também representantes de grandes empresas brasileiras, do setor produtivo e da área de engenharia, além de pesquisadores e membros da Academia. As conclusões dos trabalhos desse Congresso foram condensadas em reunião do grupo de trabalho nomeado PIFEC – Processos de Infraestrutura Física, de Energia e de Telecomunicações – e encaminhadas como recomendações aos diversos organismos relacionados à IIRSA, dentro do país, no âmbito dos Ministérios e Secretaria; às instituições de fomento e aos comitês técnicos da IIRSA. A reunião do PIFEC ocorreu na sede do BNDES, em novembro de 2007.

autonomia tecnológica (ALMEIDA, P. 2004). Segundo o diplomata Paulo Roberto de Almeida,

Do ponto de vista do conteúdo, a diplomacia do governo Lula apresenta uma postura mais assertiva, mais enfática em torno da chamada defesa da soberania nacional e dos interesses nacionais, assim como de busca de alianças privilegiadas no sul, com ênfase especial nos processos de integração da América do Sul e do MERCOSUL, com reforço consequente deste no plano político (ALMEIDA, P. 2004, p. 165).

2.2.1 O projeto de aproximação com a América do Sul

Na agenda de política externa do Governo Lula, a América do Sul passou a ser priorizada. Primeiramente, o Brasil procurou estreitar os laços com a Argentina, com vistas a servir de base para a integração sul-americana.

Após um período de crise no processo de integração, no marco do MERCOSUL, que ocorreu entre 1998 e 2002⁸⁵, a partir de 2003, o MERCOSUL foi revitalizado. Isto ocorreu devido às mudanças de governos e de políticas domésticas de cada país. Institucionalmente, percebeu-se a necessidade de mudança de paradigma: de um perfil puramente comercial, o MERCOSUL começou a impulsionar uma integração física e social (COUTINHO et al. 2007).

Em dezembro de 2004, após a conclusão do acordo de livre comércio entre o MERCOSUL e a Comunidade Andina de Nações – CAN - e com a adesão de seis novos países associados ao MERCOSUL: Bolívia, Chile, Peru, Colômbia, Equador e Venezuela⁸⁶; aliada à concepção de projetos para a integração da infraestrutura física regional, foi criada a Comunidade Sul-americana de Nações – CASA⁸⁷ - em reunião dos presidentes da América do Sul, no Peru.

Oficialmente, o objetivo seria a conformação de um espaço sul-americano que fosse integrado no âmbito político, social, econômico, ambiental e de infraestrutura. Contudo, a ideia também sugere a unificação dos blocos comerciais da região, configurando uma integração econômica do espaço regional (IGLESIAS, 2008), especialmente das cadeias produtivas, capaz de melhorar as condições de

⁸⁵ Crise ilustrada pela sensível redução do PIB nos quatro países do bloco e concomitante queda no volume de trocas comerciais. Após, 2003, o PIB se recuperou nos quatro países, mas as trocas comerciais intrabloco ainda não alcançaram o mesmo patamar de antes da crise (COUTINHO et al. 2007).

⁸⁶ A entrada em vigência do Protocolo que aprovou a adesão da Venezuela como membro pleno do MERCOSUL depende da aprovação pelo Parlamento de cada um dos países-parte. O Protocolo ainda está pendente de aprovação no Parlamento do Brasil e do Paraguai (MERCOSUL, s.d).

⁸⁷ Rebatizada pelo presidente venezuelano Hugo Chávez de União Sul-americana de Nações-UNASUL.

inserção dos países signatários na economia mundial, o que pode ser percebido em trecho do discurso do Presidente Lula da Silva:

Os acordos entre o Mercosul e a Comunidade Andina mostram que é possível harmonizar interesses. A integração das cadeias produtivas dará a nossos países melhores condições para a inserção competitiva na economia globalizada. O alicerce da Comunidade Sul-Americana é a integração da infra-estrutura física. Estamos dando passos firmes na execução dos projetos que elegemos como prioritários no marco da Iniciativa de Integração da Infra-Estrutura Regional Sul-Americana, IIRSA. Avança, significativamente, a criação de uma malha de conexões energéticas, viárias e de comunicações entre os nossos países. De Norte a Sul, de Leste a Oeste, estamos impulsionando a construção de estradas, hidrelétricas e gasodutos. Essas obras têm forte impacto multiplicador sobre a geração de empregos, a captação de investimento, o estímulo ao comércio e a melhoria das condições de vida de nossas populações (LULA da SILVA, 2005).

Em relação à participação do Brasil na IIRSA, os projetos receberam impulso a partir do mandato de Luis Inácio Lula da Silva e, atualmente, o país exerce forte influência na sua execução, já que boa parte dos projetos de construção da infraestrutura está sendo realizada por empresas brasileiras de engenharia e construção, personificadas em empreiteiras como: Construções Camargo Correa SA, Construtora Norberto Odebrecht SA, Andrade Gutierrez SA, Construtora OAS e Grupo Queiroz Galvão, entre as mais atuantes⁸⁸ (PAIM, 2003; CARRION e PAIM, 2006; COUTO, 2008).

Além da representatividade brasileira nos serviços de engenharia e construção e amparando estes serviços, está o BNDES, que vem servindo de instrumento de política externa brasileira, e mesmo de projeção regional do Brasil, ao fornecer recursos para as empreiteiras brasileiras contratadas para a execução dos projetos da IIRSA, sob a forma de financiamentos de longo prazo, em consonância à nova estratégia de amparo do Estado à expansão econômica das empresas brasileiras. Através dos recursos repassados pelo BNDES no marco da

⁸⁸ O estudo aprofundado sobre as operações das empreiteiras brasileiras na IIRSA não se constitui elemento central dessa dissertação, entretanto pode se configurar em interessante opção de estudo complementar para uma futura tese de doutorado, ou de outra dissertação de mestrado. O BNDES disponibiliza algumas informações sobre valores financiados e prazos concedidos em seu site e existe uma ampla gama de discussões a respeito da internacionalização desse segmento econômico com o amparo do Estado.

IIRSA, o Estado atua para fornecer infraestrutura física para viabilizar a circulação, a distribuição e o acesso de bens e serviços para a cadeia produtiva⁸⁹.

O Brasil participa de noventa projetos da IIRSA⁹⁰, distribuídos por sete eixos de integração e desenvolvimento. Dos projetos com participação brasileira, setenta e oito são de infraestrutura para o setor de transportes, nove, para o setor de energia e três para o setor de comunicações.

Todavia, a participação do setor privado nas decisões brasileiras para operacionalização da IIRSA, além das articulações de instituições como o CRIAS, já citado, é muito baixa (SENNES et al. 2008).

Também se percebe a falta de engajamento dos demais extratos da sociedade em discussões sobre a Iniciativa, possivelmente em razão da pouca divulgação ao grande público sobre os acordos no marco da IIRSA, o andamento das obras e o volume de investimentos realizados pelo Brasil, o que sugere que o público não está recebendo informações suficientes das redes de comunicações de massa para formar entendimento sobre o assunto.

2.2.1.1 A IIRSA

A IIRSA contempla mecanismos de coordenação e intercâmbio entre os governos dos doze países da América do Sul e das três instituições financeiras multilaterais participantes: BID, CAF e FONPLATA. O Comitê de Direção Executiva - CDE é formado por representantes indicados pelos governos⁹¹. Possui uma Presidência e duas Vice-Presidências, que funcionam em regime rotativo e têm mandato de um ano⁹². A Secretaria do CDE é exercida pelo Comitê de Coordenação Técnica - CCT, constituído pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento - BID, Corporação Andina de Fomento - CAF e Fundo Financeiro para Desenvolvimento da

⁸⁹ Para operacionalizar as linhas do BNDES destinadas à integração da infraestrutura física, no Governo Lula foi criado dentro do BNDES o Departamento de Comércio Exterior e Integração da América do Sul.

⁹⁰ Os projetos estão relacionados no APÊNDICE F.

⁹¹ Representantes brasileiros na última reunião do CDE, em dezembro de 2008: Afonso Oliveira de Almeida, Secretário de Planejamento e Investimentos Estratégicos, do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão; Ernesto Carrara Jr., Diretor do Departamento de Programas Econômicos, também do Ministério do Planejamento; Rose Mary Antunes, Engenheira – assessora técnica - do Ministério das Comunicações; André Jafet Bevilacqua, Primeiro Secretário do Ministério das Relações Exteriores – Coordenação Geral Econômica da América do Sul; e Vladimir Matheus Ribeiro de Souza, Contador – do Departamento de Comércio Exterior e Integração da América do Sul, do BNDES.

⁹² Em 2009 a presidência está sendo exercida pelo governo da Argentina e a vice-presidência pelos governos da Colômbia e do Brasil.

Bacia do Prata – FONPLATA. A sede permanente do CCT se localiza no Instituto para Integração da América Latina e Caribe, INTAL, do Banco Interamericano de Desenvolvimento - BID, em Buenos Aires, República Argentina.



Figura 5: Estrutura Institucional da IIRSA. Fonte: IIRSA

Os objetivos da CDE concentram-se no desenvolvimento e aprovação de uma visão e vocabulário unificados, na recomendação de diretrizes para as estruturas internas dos governos e na formulação de propostas que possam aperfeiçoar as iniciativas em fase de implantação; sugerindo políticas para o Plano de Ação sobre os planos e investimentos, marcos regulatórios, marcos institucionais e financiamentos, de acordo com as propostas técnicas apresentadas pelos Grupos Técnicos Executivos – GTE - e pelo Comitê de Coordenação Técnica. Portanto, o CDE tem como finalidade definir a linha estratégica de trabalho e aprovar os planos de ação (IIRSA).

As coordenações nacionais⁹³ são encarregadas de articular internamente, em cada país, a participação dos diversos setores de governo e da sociedade

⁹³ Atualmente, no Brasil é exercida por Afonso Oliveira de Almeida. Em relação aos países do Eixo Interoceânico Central: Bolívia, exercida por Jose Kinn Franco, Vice-Ministro de Transportes, do Ministério de Obras Públicas, Serviços e Habitação; Chile, exercida por Rigoberto García Gonzáles, Coordenador Internacional do Ministério de Obras Públicas; Paraguai, exercida por Gonzalo Garay, assessor de Ministro, do Ministério de Obras Públicas e Comunicações; Peru, exercida por Jorge Porfírio Bayona Medina, Diretor Nacional para assuntos da IIRSA, vinculado ao Ministério das Relações Exteriores e Eduardo Barandiarán, Secretário Técnico da Comissão Multissetorial da IIRSA, vinculada ao Ministério das Relações Exteriores.

envolvidos nos Grupos Técnicos Executivos, considerando as distintas instâncias a que demanda a execução dos planos de ação⁹⁴.

Os Grupos Técnicos Executivos – GTE – são compostos por funcionários e especialistas designados pelos governos dos países da América do Sul e possuem perfis multissetoriais e multidisciplinares. Constitui-se o nível de trabalho técnico dos governos sobre as ações direcionadas pelo Comitê de Direção Executiva, coordenando suas necessidades técnicas para a realização de suas tarefas através de solicitações ao Comitê de Coordenação Técnica, que avalia a disponibilidade orçamentária e providencia as contratações de pessoal e aquisição material que forem requeridas. Para cada Eixo e para cada processo setorial de integração⁹⁵, é constituído um GTE. De caráter temporal e itinerante, os GTEs analisam temas específicos como: a harmonização ou compatibilização de marcos normativos, métodos para identificação e avaliação integrada dos projetos, análises dos aspectos ambientais e sociais, ações para impulsionar o desenvolvimento de áreas de densidade econômica abrangidas pelos Eixos, definição de mecanismos institucionais ao nível de cada governo para atender as ações requeridas (IIRSA).

Os GTEs têm, ainda, o poder de convidar para determinadas reuniões, representantes do setor privado nacional, regional e internacional para analisar as características regulatórias e de financiamento de atividades que estejam sob a responsabilidade de cada grupo, bem como para determinar se essas características correspondem às expectativas dos agentes privados interessados em participar dos projetos em pauta (IIRSA).

O Comitê de Coordenação Técnica fornece apoio técnico e financeiro aos países em todos os temas pertinentes a IIRSA, atuando como facilitador do processo, como coordenador das atividades conjuntas e ainda como responsável pela memória institucional da IIRSA.

A partir da formulação de sua visão estratégica, a IIRSA passou a se orientar por sete princípios: regionalismo aberto; eixos de integração e desenvolvimento; sustentabilidade econômica, social, ambiental e político-institucional; aumento do valor agregado da produção; tecnologia de informação; convergência normativa; e coordenação público-privada (IIRSA).

⁹⁴ As reuniões das coordenações nacionais tem tido frequência semestral. Treze encontros já ocorreram, sendo o último, na Colômbia, em novembro de 2008.

⁹⁵ Os processos setoriais de integração serão tratados na sequência do texto.

Cada um dos princípios elencados convida a uma compreensão do seu significado. Os eixos de integração e desenvolvimento, já conceituados no presente capítulo, podem contemplar vários países, articulando diferentes regiões de um mesmo país e entrelaçando regiões de diferentes países. Atualmente, estão elencados na IIRSA dez eixos de integração e desenvolvimento:

1. Eixo Andino
2. Eixo Andino Sul
3. Eixo de Capricórnio
4. Eixo da Hidrovia Paraguai-Paraná
5. Eixo do Amazonas
6. Eixo do Escudo Guayanés
7. Eixo do Sul
8. Eixo Interoceânico Central
9. Eixo MERCOSUL-Chile
10. Eixo Peru-Bolívia-Brasil

Sobre o princípio de regionalismo aberto, a CEPAL, apresenta a seguinte definição:

Processo que surge de conciliar [...] a interdependência nascida dos acordos especiais de caráter preferenciais e aquela impulsionada basicamente pelos sinais do mercado, resultantes da liberalização comercial em geral (CEPAL, 1994 apud RUIZ, 2003, p.123).

Para a IIRSA, o conceito envolve um espaço geoeconômico plenamente integrado que tem o objetivo de reduzir ao mínimo as barreiras internas ao comércio ao mesmo tempo incentivar a abertura externa para identificação de setores produtivos de alta competitividade global.

Com o princípio de sustentabilidade econômica, a IIRSA busca proporcionar eficiência e competitividade nos processos produtivos. Já a sustentabilidade social, está relacionada ao impacto do crescimento econômico na qualidade de vida da população. A sustentabilidade ambiental deriva do uso racional dos recursos naturais e preservação do patrimônio ecológico. Por fim, a sustentabilidade político-institucional, fundamenta-se na criação de condições para que os diversos agentes públicos e privados contribuam com o processo de integração e desenvolvimento.

Para aumentar o valor agregado, a Iniciativa defende a reorientação das economias para conformar cadeias produtivas de setores de alta competitividade global, capitalizando vantagens comparativas e fortalecendo a complementaridade de suas economias.

Entre as estratégias da IIRSA está ainda o uso intensivo de modernas tecnologias de informática e comunicação, de forma a transformar os conceitos de distância e espaço, que procedam a superação de barreiras geográficas e operativas dentro da região e permitam uma maior aproximação dos países signatários com o mercado global.

A vontade política dos governos para promover a facilitar o diálogo entre as autoridades reguladoras e de planificação dos países permitirá uma convergência normativa para compatibilizar a regulamentação da atuação da iniciativa privada na região.

Por fim, a concepção de desenvolvimento com responsabilidade compartilhada entre governos e iniciativa privada, fundamentada na chamada parceria público-privada⁹⁶, se constitui da atração de investimentos privados para projetos que normalmente são realizados pelo Estado, visando suprir a deficiência de recursos públicos para tais investimentos, bem como aumentar a eficiência e a qualidade dos serviços prestados.

Além dos Eixos, foram identificados como prioritários na IIRSA os Processos Setoriais de Integração – PSI⁹⁷, que tem por finalidade identificar os obstáculos normativos e institucionais e da forma de operação dos serviços, que impeçam o desenvolvimento da infraestrutura básica na região e propor ações para superá-los.

⁹⁶ Termo originado do inglês *Public Private Partnership – PPP*. No Brasil, o sistema é regido pela Lei 11.079 de 30/12/2004, que a define, de acordo com o art. 2º, como “o contrato administrativo de concessão, na modalidade patrocinada ou administrativa”. A modalidade patrocinada se refere à concessão de serviços públicos ou de obras públicas de que trata a Lei 8987 de 13/02/1995, envolvendo, além da tarifa cobrada dos usuários, a contraprestação do parceiro público ao parceiro privado. Já a modalidade administrativa, se refere ao contrato de prestação de serviços de que a Administração Pública seja a usuária direta ou indireta, ainda que envolva execução de obra ou fornecimento e instalação de bens. Os contratos de parceria público-privada deverão ter valores superiores a R\$ 20.000.000,00; com período de prestação de serviços superior a cinco anos, mas inferior a trinta e cinco anos, incluindo a eventual prorrogação; e não poderão ter como objeto único o fornecimento de mão-de-obra, o fornecimento e instalação de equipamentos ou a execução de obra pública; devendo ser constituída uma sociedade de propósito específica para a celebração do contrato. O conteúdo da Lei 11.079 de 30/12/2004 está disponibilizado em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/Lei/L11079.htm> Acesso em: 03 ago. 2009.

⁹⁷ De acordo com o Anexo III do Informe do Comitê de Coordenação Técnica, do Consenso de Guaiaquil.

Os PSI são transversais, incidindo sobre o conjunto de Eixos de Integração e Desenvolvimento e são compostos por:

- Facilitação de passos de fronteira;
- Marcos normativos de mercados energéticos regionais;
- Sistemas operativos de transporte aéreo;
- Sistemas operativos de transporte marítimo;
- Sistemas Operativos de transporte multimodal;
- Tecnologia da informação e das comunicações: harmonização das políticas regulatórias de interconexão, de espectro, de padrões técnicos e de universalização da internet;
- Instrumentos para financiamento de projetos de integração física regional.

Para promover a harmonização de políticas, planos e marcos legais e institucionais sobre a utilização da infraestrutura entre os países, a IIRSA organizou grupos de trabalho regionais para os PSI, de forma a identificar ações de curto, médio e longo prazo.

A carteira de projetos é resultado dos trabalhos realizados entre 2003 e 2008 pelos Grupos Técnicos Executivos de nove dos dez Eixos de Integração e Desenvolvimento. Dos 514 projetos elencados nos Eixos, 87% correspondem a projetos de transportes, 11% a projetos de energia e 2% a projetos relacionados à área de comunicações. Em relação aos investimentos, a carteira de projetos dedicada à infraestrutura de transportes também lidera, correspondendo a 59,53% do montante, ou seja, US\$ 41.222,9 milhões; seguida pelos investimentos em projetos de energia, US\$ 28.006,5 milhões, que representam 40,44% do total; e projetos da área de comunicações, US\$ 17,5 milhões ou, 0,03% do total⁹⁸ (IIRSA, 2008).

Em dezembro de 2008, 68% dos 514 projetos apresentaram avanços, sendo que 51 projetos foram concluídos, representando um investimento total de US\$ 7.506 milhões; 196 projetos se encontram em fase de execução, com um investimento estimado de US\$ 30.728 milhões e 103 projetos se encontram em fase de preparação, com a estimativa de investimento de US\$ 17.383 milhões. Entre os projetos concluídos e aqueles em fase de execução que somam US\$ 38.234 milhões, 190 projetos são financiados pelo Tesouro Público, 29 projetos são

⁹⁸ Descrição por Eixo no APÊNDICE H.

financiados na forma de parceria público-privada e 28 projetos contam com financiamento privado (IIRSA, 2008).

Em dezembro de 2004, na Cúpula de Cusco, foi aprovada uma agenda, pelo Comitê de Direção Executiva da IIRSA e apresentada aos presidentes dos doze países da América do Sul, contendo 31 projetos estratégicos de integração, designada Agenda de Implementação Consensuada 2005-2010. No encontro, foi definida a criação de um sistema de gestão focado no monitoramento e em mecanismos para geração de informação nas respectivas instâncias governamentais. Este sistema foi chamado de Sistema de Informação para Gestão Estratégica – SIGE. A Figura 6 apresenta no mapa da América do Sul a descrição dos 31 projetos considerados prioritários para a IIRSA.

IIRSA - AGENDA DE IMPLEMENTACION CONSENSUADA 2005-2010



Figura 6: Projetos Prioritários 2005-2010. Fonte: IIRSA

2.2.2 O desafio da diversificação

Para além dos interesses de integração física da América do Sul, o Governo brasileiro tem procurado ampliar a gama de parceiros estratégicos, estreitando

relações com países e blocos fora do circuito tradicional do hemisfério norte. A intensificação das relações de cooperação com os países do Sul tornou-se evidente, podendo ser citadas as alianças estratégicas com a África do Sul⁹⁹ e a Índia¹⁰⁰.

No sistema internacional, por praticamente todo o período analisado no presente capítulo, o Brasil esteve envolto em amarras ideológicas ou em posturas econômicas que muitas vezes não foram gestadas na própria sociedade e nem refletiam os interesses desta¹⁰¹. Como zona de influência política dos Estados Unidos, o país buscou um posicionamento autônomo que não entrasse em choque com os interesses norte-americanos.

Dependente de capitais externos e de mercados para suas exportações, também esteve à mercê dos Estados Unidos e das potências econômicas centrais para alcançar os objetivos econômicos.

Por isso, mesmo com as diversas tentativas, algumas exitosas, de diversificação de parceiros comerciais e estratégicos, as amarras começaram a se soltar bem depois do fim da Guerra Fria, já com o advento do século XXI.

No início do século XXI, celebra-se uma nova e importante motivação para a política externa brasileira: o país está deixando de fazer parte da zona de influência norte-americana. De acordo com Moniz Bandeira,

A mudança na política externa americana resultou do enfraquecimento econômico, moral e político dos EUA, cuja hegemonia na América Latina desaparece em decorrência do fracasso das ditaduras militares e do insucesso das políticas neoliberais (BANDEIRA, *apud* TOSTA, 2009).

A postura da diplomacia brasileira recente demonstra a liderança que o país passa a exercer nos fóruns multilaterais, na América do Sul e nos blocos de países que se associam objetivando o êxito de determinados interesses políticos e econômicos. De acordo com Moniz Bandeira, os Estados Unidos passaram a ver o Brasil como importante parceiro no sistema internacional: o país ganhou o status de

⁹⁹ Embora com pouca expressão em relação ao montante do comércio exterior brasileiro, não alcançando 1%, a corrente de comércio do Brasil com a África do Sul cresceu 283% entre 2002 e 2008. As exportações aumentaram 267% enquanto as importações apresentaram incremento de 326% entre 2002 e 2008. Fonte: ALICEWEB.

¹⁰⁰ As relações bilaterais Brasil-Índia, embora com comércio ainda pouco significativo, são constituídas de importantes acordos de cooperação tecnológica. Em 2002, Índia e Brasil negociaram a cooperação tecnológica na área de mistura de etanol, que está em vigência desde 2006, contemplando a transferência de tecnologia na produção de biocombustíveis. Em 2003 foi assinado o Acordo sobre cooperação para assuntos de defesa, no qual o Brasil fornece aviões para a Força Aérea Indiana.

¹⁰¹ Embora, em alguns casos, as posições tenham sido adotadas com tanta veemência por alguns segmentos da sociedade, que pareciam ser originadas no país, como a adesão às premissas neoliberais, ou a aversão à ideologia comunista, ainda mais acirrada no período militar.

potência emergente. O prestígio alcançado pelo Brasil, motivado pela atuação da política externa, levou os Estados Unidos a buscar melhorar as relações com a América Latina e estreitar as relações com o Brasil (BANDEIRA *apud* TOSTA, 2009).

Diante dessas constatações, a balança da interdependência parece estar um pouco menos assimétrica para o Brasil. Politicamente vemos o reconhecimento norte-americano sobre o prestígio alcançado pelo Brasil. Economicamente, percebemos uma redução de dependência dos Estados Unidos nas relações comerciais.

2.2.3 Deslocando a atenção para a Ásia-Pacífico

A região da Ásia-Pacífico, representadas pelo leste e pelo sudeste asiático¹⁰², tem apresentado um crescimento econômico expressivo, o que conferiu a muitos países no sistema econômico internacional, a priorização em estreitar relações comerciais com a região e provocou o deslocamento do pólo geoeconômico mundial, antes centrado no eixo Estados Unidos-Europa. Na região Ásia-Pacífico, a emergência da China, como *global trader*, modificou vigorosamente a natureza das relações econômicas no mundo. A China, acompanhada de outras potências emergentes, como a Coreia do Sul, transformou a região da Ásia-Pacífico no novo “*epicentro dos processos de acumulação de capital*” (ARRIGHI, 1996, p. 350) e um mercado de forte atração para relações comerciais.

Até a década de 1990, as relações brasileiras com a região da Ásia-Pacífico estiveram restritas ao Japão, baseadas na complementaridade: suprimento de matérias-primas em troca de produtos manufaturados e investimento. Essa relação entra em decadência a partir dos anos 1980, quando o Brasil enfrentou uma crise econômica e não conseguiu manter o suprimento de insumos e matérias-primas, aliado ao fato de o Japão ter encontrado novos fornecedores (ALTEMANI de OLIVEIRA e MASIERO, 2005).

A partir da década de 1990, o Brasil suscitou interesse de outros países da Ásia, também por se configurar fonte supridora de matérias-primas - como alimentos, minérios e outros insumos industriais - consideradas essenciais para

¹⁰² Leste Asiático: China, Coreia do Norte, Coreia do Sul, Japão, Mongólia e Taiwan. Sudeste Asiático: Brunei, Camboja, Filipinas, Indonésia, Laos, Malásia, Myanmar, Cingapura, Tailândia, Vietnã e Timor Leste (GUIMARÃES, 2003).

valor à pauta de exportações atuais do Brasil para a China; a promoção do Brasil como destino de investimentos em áreas as quais a China já venha investindo; o estímulo ao investimento chinês em infraestrutura no Brasil, de forma a reduzir o custo dos produtos importados do país; o aproveitamento do potencial agrícola brasileiro para atrair investimentos chineses na cadeia produtiva; além da ênfase na potencialidade dos setores de biocombustíveis e etanol.

Dentro do Brasil, os setores de logística e de transportes são apresentados à China como oportunidade de negócios nas atividades de escoamento e transporte de commodities para os portos ou plantas metalúrgicas e siderúrgicas, assim como oportunidades para a construção de rodovias, ramais ferroviários, minerodutos, terminais portuários e hidrovias. O Brasil oferece ainda a possibilidade de aquisição de ativos portuários por operadores chineses. Para isso, vale-se da perspectiva de acesso para o Pacífico, sedimentada no Eixo Interoceânico Central da IIRSA, como vetor para redução dos custos e facilitação do escoamento da produção brasileira destinada ao leste e ao sudeste da Ásia (CELINO, 2008).

Porém, não é previdente supor que a relações econômico-comerciais com a China projetem apenas benefícios para o Brasil. Cautela, fundamentada no direito econômico, se faz necessária à liberalização comercial, à facilitação das relações de investimento externo, à remessa de lucros e ao direito de propriedade e operação em território nacional. De acordo com o Artigo 174 da Constituição Federal Brasileira, o Estado brasileiro deve, na qualidade de agente normativo e regulador da atividade econômica, exercer seu papel de incentivo à atividade econômica e também de planejamento e fiscalização.

Em razão das mudanças ocorridas nas relações econômico-comerciais do Brasil, reflexo da diversificação comercial, do crescimento econômico e de uma realidade de interdependência complexa entre os países, a forma de inserção do país na economia mundial do século XXI exige maior competitividade por parte dos protagonistas econômicos domésticos, representados principalmente pelo setor de produção de bens e serviços.

O próximo capítulo demonstra como e com quais motivações o país se insere na economia mundo do século XXI, denotando a influência dos interesses dos protagonistas econômicos na consecução da política exterior brasileira, voltados a um amparo eficiente, por parte do Estado, em relação ao provimento de infraestrutura para transportes e logística.

3 O BRASIL ATUAL NA ECONOMIA-MUNDO

Impelida pela necessidade de mercados sempre novos, a burguesia invade todo o globo. Necessita estabelecer-se em toda a parte, explorar em toda a parte, criar vínculos em toda a parte. Pela exploração do mercado mundial, a burguesia imprime um caráter cosmopolita à produção e ao consumo em todos os países [...] Em lugar do antigo isolamento de regiões e nações que se bastavam a si próprias, desenvolve-se um intercâmbio universal, uma universal interdependência das nações.

Karl Marx e Friedrich Engels

O presente capítulo, composto de três segmentos, trata da forma como o Brasil está se inserindo na economia mundial do século XXI, levando em consideração as relações de comércio e investimentos produtivos e avaliando as medidas necessárias à superação de gargalos infraestruturais para o estabelecimento de condições competitivas para a atuação das empresas no mercado internacional.

No primeiro segmento é medida a inserção brasileira na economia mundial sob a ferramenta metodológica da geoeconomia, que contempla as exportações, as importações e os investimentos realizados e recebidos. O segundo segmento trata da relação de amparo mútuo existente entre as ações do Estado e as pretensões econômicas do capitalista. E, o terceiro segmento caracteriza a logística utilizada pelas empresas brasileiras para escoarem sua produção destinada ao mercado internacional.

3.1 MEDINDO A INSERÇÃO BRASILEIRA NA ECONOMIA MUNDIAL

Como retratado ao longo desse trabalho, a concorrência econômica cresceu em importância no sistema internacional, trazendo consequências diretas à prosperidade das nações.

Para avaliar o grau de inserção do Brasil na economia mundial é possível utilizar ferramentas metodológicas do campo da geoeconomia¹⁰⁵, entendendo que o objeto de estudo é a articulação da política externa como instrumento para alcançar

¹⁰⁵ A percepção da *geoeconomia*, como forma de abordagem para analisar a competição entre os Estados por ascensão econômica no sistema internacional, foi introduzida no final da Guerra Fria pelo norte americano Edward Lutwark (CSURGAI, 2007). Assim como discutido no primeiro capítulo, também para Lutwark, a economia passa a ter papel preponderante na nova ordem mundial, onde a disputa deixa de ser militar e ideológica e passa a ser comercial, entre Estados que competem por mercados e tecnologia.

o desenvolvimento econômico, fazendo parte dessa estratégia a participação do Brasil nos arranjos para construção da infraestrutura física de transporte, conformados no Eixo Interoceânico Central, da IIRSA.

Segundo Gyula Csurgai (2007), estratégias geoeconômicas têm por objetivo alcançar e preservar uma posição privilegiada na economia-mundo, de forma a obter e dominar importantes tecnologias, penetrar novos mercados e manter uma posição de poder em mercados tradicionais, sendo resultado da atuação conjunta do governo e do setor privado. As estratégias incluem o tratamento de aspectos como educação, treinamento, pesquisa, desenvolvimento, inteligência comercial e diplomacia.

Os aspectos geoeconômicos também definem a posição das empresas, estatais e privadas, cuja capacidade de investimento condiciona seu desempenho na concorrência global e determinam o grau de crescimento econômico nacional. Portanto, a base de infraestrutura física e logística e os programas de desenvolvimento interno determinam a qualidade da inserção econômica internacional do país.

Segundo o economista português, Jose Manuel Félix Ribeiro (2002), a análise da posição geoeconômica de um país deve contemplar três aspectos:

- i. Padrão de especialização do país em termos de comércio internacional de bens e serviços;
- ii. Matriz geográfica de seus principais parceiros comerciais, destinos dos investimentos externos diretos e origens dos investimentos externos recebidos;
- iii. Ativos internacionais detidos por suas empresas, bancos e investidores.

Para analisar a situação geoeconômica brasileira, optou-se neste trabalho em comparar bases estatísticas dos dois governos mais recentes, utilizando, portanto, dados do último ano do Governo Fernando Henrique Cardoso – 2002 - e dados contemporâneos disponíveis do Governo de Luiz Inácio Lula da Silva. A opção por esses dois momentos também reflete a transição do *paradigma normal*, que segundo Amado Cervo (2008) ocorre no final do Governo Cardoso, para o *paradigma logístico*, evidenciado nos mandatos do Governo Lula.

O primeiro aspecto contempla o padrão de comércio, ou seja, a estrutura de exportação e importação do país. O padrão brasileiro de exportação por fator

agregado, no período analisado, apresenta predominância de bens manufaturados, de acordo com a Tabela 1.

Tabela 1
Exportações brasileiras: 2002-2008
Participação % por fator agregado

Ano	Básicos	Semimanufat.	Manufaturados
2002	28,1	14,9	54,7
2003	29,0	15,0	54,3
2004	29,6	13,9	54,9
2005	29,3	13,5	55,1
2006	29,2	14,2	54,4
2007	32,1	13,6	52,3
2008	36,9	13,7	46,8

Fonte: formulada a partir de dados SECEX/DEPLA

Nos últimos sete anos analisados pode-se perceber que a participação percentual de cada fator agregado no volume de exportações pouco se modificou, com exceção da variação entre os anos de 2007 e 2008. A mudança de fato ocorreu no final da década de 1970, quando houve a intersecção das curvas de produtos manufaturados e básicos, como pode ser observado na Figura 8. A partir da década de 1980, houve uma considerável redução de dependência da economia brasileira sobre a exportação de produtos primários. A tão desejada industrialização apresenta sinais de concretização. Desde então, além de abastecer o mercado interno, os produtos manufaturados lideram a pauta de exportações brasileiras.

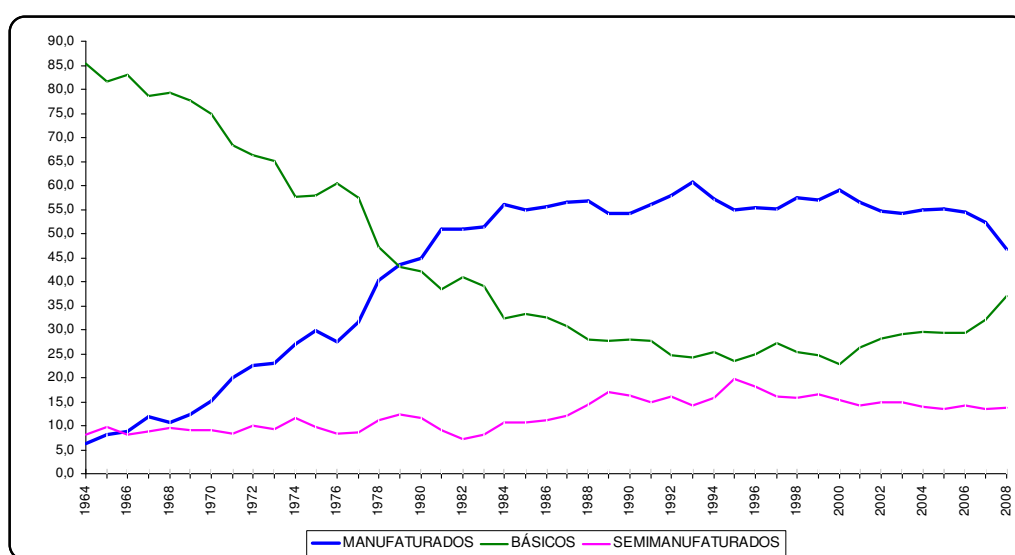


Figura 8: Exportações brasileiras por fator agregado 1964–2008. Participação % sobre o total. Fonte: MDIC / SECEX/DEPLA.

Os bens intermediários, que são insumos - produtos manufaturados ou matérias primas absorvidos durante a produção de outros bens - lideram a pauta de exportações entre 2002 e 2008, em boa medida, apoiados na colocação que itens como bagaços de soja, açúcar de cana em bruto, minérios de ferro e pastas químicas de madeira apresentaram na série. Mas, a variação percentual dos produtos intermediários, entre os dois períodos, foi superada pelo crescimento do volume exportado de combustíveis, que atingiu 577%¹⁰⁶. Na verdade, este considerável incremento de um produto - que se enquadra como bem primário - aliado à ênfase na exportação de produtos agropecuários, como soja e carnes destinadas principalmente para o mercado asiático, podem sugerir um processo de reprimarização da economia, tal como se percebe na tendência de aproximação das curvas de exportação de produtos manufaturados e de produtos básicos da Figura 8.

Contudo, também os países desenvolvidos, produtores de petróleo, comemoram a exportação de grandes quantidades deste produto, conferindo-lhes projeção de poder econômico no sistema internacional. Uma autossuficiência energética, especialmente na produção de petróleo, a ponto de gerar excedentes para exportação, é perseguida com fervor pelas nações e muitas vezes ao custo de muitas vidas.

No Brasil, a pauta de exportações, com os quinze principais produtos comercializados nos anos de 2002 e de 2008 está disposta na Tabela 2. Pode-se observar que o item *óleos brutos de petróleo* aumentou significativamente sua participação, passando do quinto colocado no último ano do Governo Cardoso, para o primeiro lugar em 2008, sob o Governo Lula. Mesmo havendo crescimento significativo do volume monetário exportado - que acompanha o crescimento do Produto Interno Bruto - de modo geral, a pauta dos produtos de maior valor agregado exportados sofreu pouca alteração, comparando-se os dois períodos¹⁰⁷.

¹⁰⁶ Conforme APÊNDICE E.

¹⁰⁷ Convém lembrar que as estatísticas disponíveis de exportações brasileiras contemporâneas apresentam as séries em dólares, o que pode conduzir a um falso diagnóstico sobre os resultados econômicos, em virtude das oscilações na valorização do câmbio corrente. Como não é objetivo desse estudo analisar a influência da valorização cambial no comércio internacional, é possível relacionar os montantes anuais exportados em relação ao *índice de quantum* e ao *índice de preços* tabulados entre 1974 e 2008, conforme APÊNDICE C.

Tabela 2
Pauta de exportações brasileiras 2002 e 2008
Ranking dos 15 principais produtos¹⁰⁸

Ano 2002			Ano 2008		
Descrição	Valor	% Total	Descrição	Valor	% Total
Outros grãos de soja	3.029	5%	Óleos brutos de petróleo	13.683	7%
Bagaços e outros res. de óleo de soja	2.198	4%	Minérios de ferro não aglomerados	11.054	6%
Minérios de ferro não aglomerados	2.021	3%	Outros grãos de soja	10.944	6%
Outros aviões/veículos aéreos	1.826	3%	Minérios de ferro aglomerados	5.485	3%
Óleos brutos de petróleo	1.691	3%	Outros aviões/veículos aéreos	4.394	2%
Automóveis com motor a explosão	1.486	2%	Bagaços e outros res. de óleo de soja	4.360	2%
Café não torrado, não descaf., em grão	1.195	2%	Café não torrado, não descaf., em grão	4.131	2%
Açúcar de cana em bruto	1.111	2%	Pasta química de madeira	3.774	2%
Pasta química de madeira	1.109	2%	Carnes dessossadas de bovino	3.699	2%
Terminais portáteis de telefonia celular	1.071	2%	Açúcar de cana em bruto	3.650	2%
Minérios de ferro aglomerados	1.028	2%	Pedaços e miudezas de galos/galinhas	3.612	2%
Outr açúcares de cana, beterraba, sacarose	982	2%	Automóveis com motor a explosão	3.313	2%
Outros calçados de couro natural	957	2%	Ferro fundido	3.145	2%
Outros prod semimanuf. Ferro/Aço	926	2%	Cons. de bordo-combust. e lubrif p/embarc	2.707	1%
Pedaços e miudezas de galos/galinhas	881	1%	Outros prod semimanuf. Ferro/Aço	2.547	1%

Fonte: Elaborada a partir de dados MDIC / Aliceweb

Valor (FOB) em US\$ Milhões

O mérito do crescimento das exportações não é exclusivo do esforço do Governo brasileiro em promover o país já que, a partir de 2003, o comércio mundial apresentou um significativo crescimento, saltando de US\$ 6,3 trilhões em 2002 para US\$ 15,7 trilhões em 2008¹⁰⁹. Entretanto, pode-se dizer que o Brasil, aproveitando a onda de crescimento mundial, respondeu positivamente, acompanhando com incremento no PIB, nas exportações e nas importações, o que melhorou a posição do país como *global trader*.

Enquanto as exportações cresceram 228%, entre 2002 e 2008, as importações apresentaram crescimento de 267%. O percentual de importações em relação ao PIB passou de 9% para 11%, proporcional ao coeficiente de abertura da economia¹¹⁰, que é calculado pela soma do montante de exportações mais o montante das importações sobre o total do Produto Interno Bruto do país.

A pauta dos quinze produtos mais importados pelo Brasil nos dois anos comparados está disposta na Tabela 3. Assim como na pauta de exportações de 2008, *óleos brutos de petróleo* lideram o ranking, saltando de 7% para 9% sobre o total importado, seguidos do óleo diesel.

¹⁰⁸ Nomenclatura de acordo com a Nomenclatura Comum do MERCOSUL (NCM).

¹⁰⁹ Conforme pode ser verificado, no APÊNDICE B.

¹¹⁰ Como pode ser observado no APÊNDICE B.

Tabela 3
Pauta de importações brasileiras 2002 e 2008
Ranking dos 15 principais produtos¹¹¹

Ano 2002			Ano 2008		
Descrição	Total	47.240	Descrição	Total	173.200
	Valor	% Total		Valor	% Total
Óleos brutos de petróleo	3.248	7%	Óleos brutos de petróleo	16.389	9%
Gasóleo (Óleo diesel)	1.062	2%	Gasóleo (óleo diesel)	5.141	3%
Trigo	873	2%	Outr cloretos de potássio	3.828	2%
Outr grupos eletrogeneos/elétricos	756	2%	Automóveis com motor explosão	3.096	2%
Outr cloretos de potássio	523	1%	Gás natural no estado gasoso	2.715	2%
Outr partes p/aviões ou helicópteros	476	1%	Outr hulhas, mesmo em pó	2.220	1%
Outr hulhas, mesmo em pó	475	1%	Naftas para petroquímica	2.172	1%
Outr partes e aces.p/tratores e veículos	472	1%	Cátodos de cobre	1.913	1%
Automóveis com motor explosão	466	1%	Trigo	1.871	1%
Naftas para petroquímica	458	1%	Dispositivos de cristais líquidos (LCD)	1.586	1%
Outr grupos eletrogeneos p/motor diesel	408	1%	Outr partes p/aviões ou helicópteros	1.524	1%
Turborreatores de empuxo	405	1%	Outr partes p/telefonia/telegrafia	1.490	1%
Gás natural no estado gasoso	366	1%	Outr partes p/apar radiodifusão/televisão	1.416	1%
Outr partes p/aparelhos transm/recept	296	1%	Querosene de aviação	1.254	1%
Outr partes e aces de carro p/veículos	282	1%	Uréia com teor de nitrogênio	1.225	1%

Fonte: Elaborado a partir de dados MDIC / Aliceweb

Valores em US\$ Milhões (FOB).

Como nas exportações, o quadro evolutivo dos produtos importados pelo Brasil se repete: o volume monetário apresenta um grande crescimento, acompanhando o crescimento do PIB, embora, como vimos, tenha aumentado a participação percentual de alguns itens, a pauta de produtos não se alterou significativamente.

Tabela 4
Importações brasileiras – 2002-2008
Participação % por fator agregado

Ano	Básicos	Semimanufat.	Manufaturados
2002	11%	2%	88%
2003	11%	2%	87%
2004	11%	2%	87%
2005	4%	2%	94%
2006	5%	1%	94%
2007	11%	2%	87%
2008	16%	2%	82%

Fonte: formulada a partir de dados SECEX/DEPLA

Não obstante a evolução pelo qual atravessou a economia brasileira em relação ao processo de industrialização, o Brasil continua com uma ínfima participação nas exportações mundiais. Em razão do crescimento do volume de comércio mundial, a industrialização e o desenvolvimento econômico brasileiros poderiam sugerir, a princípio, que o país tivesse aumentado significativamente seu nível de competitividade externa, retratada por uma presença mais ativa no comércio mundial. Mas a realidade é que ao longo de mais de cinquenta anos, a participação

¹¹¹ Nomenclatura de acordo com a Nomenclatura Comum do MERCOSUL (NCM).

do Brasil no comércio mundial decresceu de 1,57% em 1956, para 1,25% em 2008¹¹², o que sugere uma redução de competitividade no exterior. É certo, porém, que o país apresentou uma importante recuperação no volume de exportações entre o início da década de 1990 e 2009, mas comparado às principais regiões do mundo, ainda observa-se que o Brasil tem um longo caminho a trilhar para melhorar sua competitividade no comércio internacional.

Para determinar o nível de competitividade externa de cada setor econômico brasileiro, pode-se utilizar a fórmula elaborada por Lafay (LAFAY, 1990 *apud* NASSIF e PUGA, 2004 p.12), que parte da premissa de que o comércio exterior pode revelar suas vantagens comparativas, com base no cálculo do índice das chamadas Vantagens Comparativas Reveladas, sendo expresso por:

$$VCR = \frac{1000}{PIB} \left[(X_i - M_i) - \left(\frac{(X_i + M_i)}{(X + M)} \right) (X - M) \right]$$

Na fórmula, X_i , representa o total de exportações do setor econômico analisado; M_i , o total de importações do setor econômico; X , o total de exportações do país; e M , o total de importações do país.

Tomemos como exemplo o cálculo do índice de vantagem comparativa revelada do principal item da pauta exportadora brasileira em 2008, óleos brutos de petróleo, e comparemos com o índice do mesmo produto em 2002, de forma a verificar a evolução da competitividade deste produto brasileiro no mercado internacional. Aplicando a fórmula aos dados deste produto, apresentados nas Tabelas 2 e 3, obtemos o seguinte resultado¹¹³:

2002			
1.000 x (1.691.000.000-3.248.000.000) -	(1.691.000.000+3.248.000.000)	x (60.362.000.000-47.240.000.000)	
504.359.000.000	(60.362.000.000+47.240.000.000)		
0,0000000020 x	(1.557.000.000) -	0,0459 x	13.122.000.000
	=	(4,28)	

2008			
1.000 x 3.683.000.000-16.389.000.000) -	(13.683.000.000+16.389.000.000)	x (197.942.000.000-173.200.000.000)	
1.569.400.000.000	(197.942.000.000+173.200.000.000)		
0,0000000006 x	(2.706.000.000) -	0,0810 x	24.742.000.000
	=	(3,00)	

¹¹² Ver APÊNDICE B.

¹¹³ Elaboração própria.

Como se pode observar nos cálculos acima, tanto em 2002, quanto em 2008, mesmo sendo o principal item de exportação no último ano considerado, o Brasil detém desvantagem comparativa no segmento de óleos brutos de petróleo em relação ao mercado externo, embora o índice tenha apresentado melhora em 2008 em comparação ao ano de 2002.

O estudo de Nassif e Puga (2004)¹¹⁴ demonstra que, entre 1996 e 2004, basicamente o Brasil deteve vantagem comparativa apenas no setor agropecuário. Nos setores de Indústria Geral, Extrativa e de Transformação, de modo amplo, o Brasil apresentou desvantagens comparativas, com exceção do ano de 1998 para a Indústria Extrativa e de 1996 para a Indústria de Transformação. Individualmente, no período, poucos segmentos da Indústria de Transformação, apresentaram ganhos de vantagens comparativas, como o segmento de veículos automotores. Outros segmentos apresentaram perdas expressivas de vantagem, como química e materiais elétricos. Entre os segmentos que detém as maiores vantagens comparativas e mantiveram sua posição praticamente estável no período, estão alimentos, bebidas e metalurgia.

Ainda cabe destacar que o volume de mercadorias e serviços circulando pelo globo e as relações de interdependência evidenciadas podem configurar o lado assimétrico das relações econômicas internacionais, enquanto a falta de competitividade conduz a um aumento da dependência econômica dos países.

Entre os governos Cardoso e Lula, por exemplo, enquanto o país aumentou em 120% a exportação de bens de consumo duráveis, também aumentou em 523% a importação dessa mesma categoria de produtos. Em relação aos bens intermediários, o Brasil aumentou as exportações em 217% e as importações em 261%. Essas comparações servem para demonstrar que o grau de abertura da economia, entre 2002 e 2008, vem sendo muito mais influenciado pelas importações do que pelas exportações, embora o saldo da balança comercial venha sendo nitidamente superavitário.

Comparando-se com a riqueza produzida pelo país em 2008, 12,6% do PIB foi exportado, enquanto a importação representou 11%. Estendendo para um período de comparação mais longo, em 1990 o país exportava 6,7% e importava 4% do PIB. Portanto, o país, em dezenove anos, não chegou a dobrar o volume

¹¹⁴ O levantamento envolve os principais setores da economia brasileira e contempla o período que vai de 1996 a parte de 2004. A respectiva tabela está aposta no ANEXO B dessa dissertação.

monetário exportado, mas quase triplicou o volume monetário importado em relação ao PIB.

Diante das muitas transformações observadas na economia brasileira, neste período, a participação do Brasil no total de riqueza produzida no mundo, medida pelo PIB, apresentou uma melhora na representatividade, contudo pequena, diante do potencial econômico do país. Em 1990, o Brasil respondia por 2,1 % de toda a riqueza produzida no mundo. Em 2008, passou a representar 2,5%. Essa posição do PIB brasileiro em relação ao PIB mundial, ocupada entre 1990 e 2008 pode ser verificada na Tabela 5.

Tabela 5
Comparação PIB Brasil / PIB Mundo: 1990 - 2008

Ano	PIB BRASIL		PIB MUNDO		Participação % PIB Brasil/Mundo
	US\$ bi	Taxa real %	US\$ bi	Taxa real %	
1990	469,3	-4,4	22.489	2,6	2,1%
1991	405,7	1,0	23.888	1,8	1,7%
1992	387,3	-0,5	24.041	2,0	1,6%
1993	429,7	4,9	24.442	2,3	1,8%
1994	543,1	5,9	26.261	3,7	2,1%
1995	705,4	4,2	29.120	3,7	2,4%
1996	840,3	2,2	29.870	4,1	2,8%
1997	871,3	3,4	29.736	4,2	2,9%
1998	844,0	0,0	29.508	2,8	2,9%
1999	586,8	0,3	30.908	3,8	1,9%
2000	645,0	4,3	31.916	4,7	2,0%
2001	553,8	1,3	31.677	2,2	1,7%
2002	504,4	2,7	32.954	2,8	1,5%
2003	553,6	1,1	37.048	3,6	1,5%
2004	663,8	5,7	41.677	4,9	1,6%
2005	882,4	3,2	45.022	4,5	2,0%
2006	1.072,0	3,8	48.736	5,1	2,2%
2007	1.295,5	5,4	54.673	5,0	2,4%
2008	1.569,4		62.141	5,2	2,5%

Fonte: Elaborada a partir de dados MDIC/SECEX/DEPLA

Taxa real de variação do PIB: IBGE.

PIB em dólar: BACEN

PIB mundial: International Financial Statistics (FMI) e World Economic Outlook

PIB Brasil 2008: previsão BACEN

PIB Mundial 2008: previsão FMI

De um modo geral, mesmo os países desenvolvidos não lograram um crescimento expressivo do PIB nos últimos anos. O que conta é sua importância no total produzido de riquezas no mundo. Para que o Brasil possa apresentar uma situação geoeconômica condizente a dos padrões dos países desenvolvidos, no objetivo de reduzir a dependência econômica externa, necessitará esforços extras

que conduzam a um crescimento econômico significativo¹¹⁵ e a estruturas econômicas eficientes.

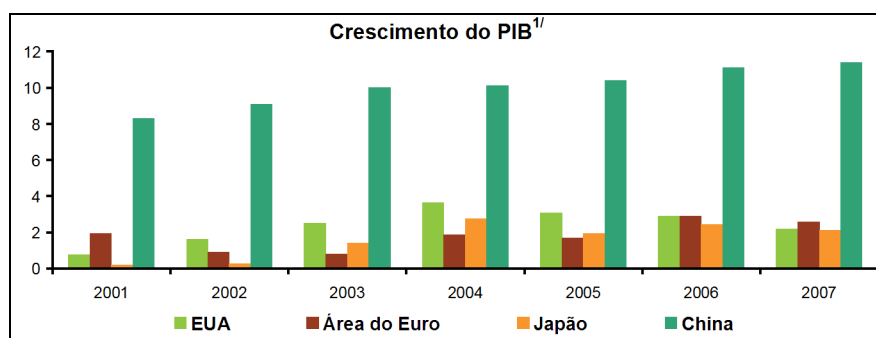


Figura 9: Crescimento do PIB – Países/regiões selecionadas. Fonte: Banco Central do Brasil, 2008.

Na dinâmica comercial, países como a China tomaram a frente, outros vêm perdendo paulatinamente a liderança, como os Estados Unidos e o Japão, embora ainda representem, individualmente, as grandes participações sobre o volume de exportações mundiais. Como pode ser observado na Tabela 6, a União Européia praticamente manteve constante sua participação no fluxo de comércio internacional e a América Latina passou de 4,6% em 1993 para 6,5% sua participação em 2004, impulsionada em grande medida pelo México.

Tabela 6
Crescimento das exportações mundiais por região 1993-2004

Blocos/Países	Exportação (Em US\$ bilhões)			Particip. nas Exportações (%)			Crescimento (% ao ano)	
	1993	2003	2004	1993	2003	2004	93 - 03	03 - 04
América Latina	130	371	460	4,6	6,5	6,5	11,0	24,2
• Argentina	13	30	34	0,5	0,5	0,5	8,5	16,1
• Brasil	39	73	96	1,4	1,3	1,4	6,6	32,0
• México	52	165	189	1,8	2,9	2,7	12,3	14,0
• Demais da Am. Latina	27	103	141	0,9	1,8	2,0	14,4	37,3
Estados Unidos	465	724	819	16,4	12,6	11,6	4,5	13,2
União Européia*	549	1.126	1.375	19,4	19,7	19,5	7,4	22,1
Leste Asiático e Índia	936	1.856	2.307	33,0	32,4	32,7	7,1	24,3
• China	92	438	593	3,2	7,7	8,4	16,9	35,3
• Índia	22	63	73	0,8	1,1	1,0	11,0	15,1
• Japão	361	472	565	12,7	8,2	8,0	2,7	19,7
• Demais Leste Asiático	461	883	1.077	16,3	15,4	15,3	6,7	21,9
Demais	756	1.652	2.089	26,6	28,8	29,6	8,1	26,5
Total	2.836	5.728	7.051	100,0	100,0	100,0	7,3	23,1

Fonte: PUGA, 2005, p.17.

¹¹⁵ Novamente é interessante lembrar, como argumentado no primeiro capítulo, que o crescimento econômico não conduz, necessariamente, ao desenvolvimento econômico, que exige que o crescimento seja aliado a mudanças estruturais na economia. Também não significa erradicação da pobreza, que depende de uma distribuição mais equitativa da renda.

Estas informações nos conduzem ao segundo aspecto da análise de posição geoeconômica do Brasil, a distribuição geográfica dos fluxos de comércio exterior, que se referem à origem da importação e dos investimentos recebidos e o destino das exportações e dos investimentos realizados no exterior.

Os principais destinos das exportações brasileiras podem ser vistos na Tabela 7. Os Estados Unidos lideraram a classificação de maior importador tanto em 2002, quanto em 2008, mas o crescimento das exportações brasileiras para esse país, no período analisado, ficou muito aquém do crescimento de exportações para os maiores parceiros brasileiros, o que sugere um empenho brasileiro em diversificar as relações comerciais com países não tradicionais e prospecta uma redução da relação de dependência da economia brasileira em relação aos Estados Unidos, embora essa redução da dependência aos países tradicionais ainda se configure lenta.

Tabela 7
Principais destinos das exportações brasileiras 2002 e 2008

ANO 2002		ANO 2008		Variação % volume exportado 2002-2008
PAÍS	VALOR	PAÍS	VALOR	
Estados Unidos	15.378	Estados Unidos	27.423	78%
Holanda	3.183	Argentina	17.606	650%
Alemanha	2.540	China	16.403	551%
China	2.521	Holanda	10.483	229%
Argentina	2.346	Alemanha	8.851	248%
México	2.345	Japão	6.115	191%
Japão	2.102	Venezuela	5.150	545%
Bélgica	1.889	Chile	4.792	227%
Itália	1.818	Itália	4.765	162%
Reino Unido	1.771	Rússia	4.653	271%

Fonte: Elaborado a partir de dados MDIC/Aliceweb

Valor em US\$ Milhões.

Com os Estados Unidos, o maior volume monetário concentra-se na exportação de óleos brutos de petróleo, aviões e veículos aéreos, além de ferro fundido. Destaca-se a melhora no desempenho das exportações para a Argentina, motivado principalmente pela recuperação econômica desse país, após enfrentar uma grave crise interna.

Para a Argentina, o Brasil exporta principalmente automóveis, terminais portáteis para telefonia celular e óleo combustível – *fuel oil*. Segundo maior parceiro comercial brasileiro em 2008, a Argentina continua sendo um parceiro estratégico para o Brasil. Nas relações comerciais entre os dois países observa-se, sobretudo, o peso do intercâmbio comercial do setor automobilístico. Em 2008, 72% dos

automóveis exportados pela Argentina tiveram o Brasil como destino (ADEFA *apud* BOTELHO, 2008), assim como o produto brasileiro de maior volume em dólares exportado para a Argentina também foi automóvel.

Essa situação traduz um processo de integração de cadeia produtiva entre os dois países, que traz à tona dois importantes fatores nas relações internacionais: a inclusão de novos agentes – empresas transnacionais; organizações relacionadas à regulamentação do trabalho, como sindicatos; entidades de classe – e a expansão geográfica do capital (BOTELHO, 2008). Evidencia um esforço, mais mercadológico do que político, para que o conjunto das operações do setor automobilístico alcance uma posição de vantagem no âmbito internacional.

Já a China - que tem despontado como grande *global trader* nos últimos anos - apresentou um crescimento significativo no volume de produtos importados do Brasil e, no primeiro semestre de 2009, superou a histórica liderança que pertencia aos Estados Unidos, como principal destino das exportações brasileiras (ALICEWEB, s.d.). Entretanto, esse parceiro comercial, que também está se tornando o principal fornecedor do Brasil, concentra o maior volume de compras no segmento de produtos primários, como grãos de soja, minérios de ferro e óleos brutos de petróleo.

Além desses países, o Brasil melhorou suas relações comerciais com Venezuela, e Rússia, exportando para ambos, principalmente carnes avícolas e bovinas. A Rússia ainda se sobressai como importante comprador de carne suína.

Em referência às importações, o Brasil apresentou entre 2002 e 2008 um crescimento de 267% no montante. As principais origens dos produtos importados pelo Brasil podem ser vistas na Tabela 8.

Tabela 8
Principais origens das importações brasileiras 2002 e 2008

ANO 2002		ANO 2008		Variação % Volume Exportado 2002-2008
PAÍS	VALOR	PAÍS	VALOR	
Estados Unidos	10.287	Estados Unidos	25.625	149%
Argentina	4.744	China	20.041	1190%
Alemanha	4.419	Argentina	13.258	179%
Japão	2.347	Alemanha	12.026	172%
França	1.773	Japão	6.807	190%
Itália	1.758	Nigéria	6.705	281%
China	1.554	Coréia do Sul	5.413	407%
Reino Unido	1.344	França	4.678	164%
Nigéria	1.095	Itália	4.612	162%
Coréia do Sul	1.067	Chile	4.078	528%

Fonte: Elaborado a partir de dados MDIC/Aliceweb

Valor em US\$ Milhões

Os Estados Unidos mantém a liderança nessa geografia, mas não mais incontestemente, visto que, comparando o crescimento do valor importado da nação norte-americana de 149%, a China apresentou crescimento entre 2002 e 2008 de 1.190% no valor exportado para o Brasil e já está ocupando a segunda posição no ranking.

Na pauta das exportações norte-americanas para o Brasil em 2008 aparecem com maior expressão os turborreatores de empuxo, hulhas não aglomeradas – um tipo de carvão mineral – e óleo diesel¹¹⁶. Na pauta da China, encontramos principalmente, partes para aparelhos de telefonia, dispositivos de cristais líquidos – *LCD* – além de coques de hulhas, linhita e turfa – que também são tipos de carvão fóssil.

Outros países que apresentaram crescimento acima da média no comércio com o Brasil foram: Chile, exportando minérios de cobre; Coreia do Sul vendendo partes para aparelhos receptores de radiodifusão e televisão, dispositivos de cristais líquidos - *LCD* – e automóveis; e Nigéria, com óleos brutos de petróleo, naftas para petroquímica e gás liquefeito de petróleo – *GLP*.

Além do Chile, a América do Sul se faz representar pela Argentina. Após sua recuperação econômica, tanto nas exportações quanto nas importações, mantém uma importante posição na geografia de comércio internacional brasileiro, exportando automóveis, naftas para petroquímica e trigo.

Tal como na análise da pauta de exportações brasileiras, com exceção do grande salto quantitativo da China, e da melhora do desempenho do Chile, as origens das mercadorias importadas pelo Brasil mantém os mesmos principais exportadores entre 2002 e 2008, modificando, contudo a importância estratégica de cada fornecedor para o Brasil.

Mesmo assim, percebe-se uma intenção de modificação no *xadrez* comercial brasileiro, trasladando os interesses de parcerias antes muito mais concentrados no hemisfério norte - nos pólos norte-americano e europeu - para países do leste e sudeste asiáticos, além dos vizinhos da América do Sul. Uma mudança na geografia comercial que, conforme o presidente Lula da Silva, vai de encontro aos interesses

¹¹⁶ Para evitar uma descrição muito extensa dos produtos importados desses países, destacam-se no estudo apenas aqueles produtos que encabeçam a lista do sistema ALICEWEB do Ministério do Desenvolvimento. Informações complementares encontradas no sistema sugerem que a posição dos Estados Unidos no ranking, em relação à China, deve-se a produtos de maior valor agregado, já que no seguimento da pauta encontramos: partes para aviões e helicópteros, aviões e locomotivas; enquanto na pauta dos produtos originados da China, os produtos são para uso eletro-eletrônico, de menor valor agregado, como: partes para aparelhos receptores de radiodifusão e televisão, terminais portáteis de telefonia celular e telas para microcomputadores.

do empresariado doméstico: “*nossos empresários começam a ver na América do Sul um grande mercado para seus produtos e importante plataforma de exportação para outros continentes*” (LULA da SILVA, 2005).

O terceiro aspecto na análise da situação geoeconômica do Brasil se refere aos ativos que o país possui no exterior, em forma de investimento direto, contratos de licenciamento, franquias e investimento em portfólios, depósitos entre outros. O controle desta carteira é feito pelo Banco Central do Brasil, que a separa em oito categorias: investimento direto brasileiro no exterior; investimento em carteira-portfólio¹¹⁷; derivativos¹¹⁸; financiamento; empréstimo; leasing/arrendamento financeiro; depósitos; e outros investimentos¹¹⁹.

O volume de investidores brasileiros no exterior, ao longo dos anos 2002 a 2007, está apresentado na Tabela 9. Já o estoque de ativos em dólares, detidos por pessoas físicas e jurídicas no exterior, dentro das oito categorias, está mapeado na Tabela 10.

Tabela 9
Capitais brasileiros no exterior: 2002 a 2007

ANO	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Quantidade de investidores	10.164	10.622	11.245	12.366	13.404	15.289

Fonte: BACEN/DESIG

¹¹⁷ Investimentos de carteira são investimentos em uma gama de títulos avaliados, que dilua os riscos de perdas e cujo objetivo é a rentabilidade.

¹¹⁸ Derivativos são operações feitas no mercado financeiro em que o valor das transações deriva do comportamento futuro de outros mercados, como o de ações ou de juros (SILVA e DIAS, 2006).

¹¹⁹ Segundo o BACEN, estão obrigados a declarar os investidores cujo valor de investimento tenha sido superior a US\$ 100 mil ou o valor equivalente em outras moedas (BANCO CENTRAL DO BRASIL, s.d-3).

Tabela 10
Estoque de ativos no exterior – 2002 A 2007

Estoque dos ativos (US\$ milhões)	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Total	72.325	82.692	93.243	111.741	152.214	155.176
1. Investimento Direto Brasileiro no Exterior	54.423	54.892	69.196	79.259	114.175	103.923
1.a. Investimento direto (a partir de 10%)	43.397	44.769	54.027	65.418	97.715	75.376
1.b. Empréstimo intercompanhia (a)	11.026	10.123	15.169	13.842	16.460	28.547
2. Investimento em Carteira -Portfólio	4.449	5.946	8.224	9.586	14.429	22.124
2.a. Participação societária (b)	2.317	2.502	2.258	2.725	2.811	3.364
2.b. Brazilian Depositary Receipts - BDR	71	94	94	84	943	3280
2.c. Título da dívida longo prazo (c)	941	1.491	2.899	3.602	6.185	6.792
2.d. Título da dívida em curto prazo (d)	1.120	1.859	2.973	3.176	4.490	8.688
3. Derivativos	105	81	109	119	113	142
4. Financiamento	313	186	68	98	70	99
5. Empréstimo	537	687	631	726	562	785
6. Leasing /Arrendamento Financeiro	3	0	0	1	1	0
7. Depósitos	7.890	16.412	10.418	17.077	17.200	22.487
8. Outros investimentos	4.605	4.488	4.597	4.875	5.664	5.616

Fonte: BACEN/DESIG

Notas:

(a) Inclui empréstimos, financiamentos e leasing/arrendamento;

(b) Participações no capital de empresas, no exterior, inferiores a 10%;

(c) Títulos de emissão de residentes de longo prazo de bônus, notes, debêntures, certif. depósito, letras do Tesouro, commercial/financial papers, bankers accept;

(d) Títulos de emissão de residentes de curto prazo de bônus, notes, debêntures, certif. depósito, letras do Tesouro, commercial/financial papers, bankers accept;

O item “*investimento direto (a partir de 10%)*”, constante na Tabela 10, revela uma tendência de avanço na participação de empresas brasileiras no exterior, com predominância do setor terciário da economia. É importante salientar que dos 15.289 declarantes no ano de 2007, 88% foram pessoas físicas. Entretanto, dos 155 bilhões de dólares em investimentos, 123,2 bilhões são de pessoas jurídicas, determinando seu peso no estoque brasileiro de ativos internacionais.

Os países receptores de capitais brasileiros totalizam 123, sendo os principais: Ilhas Cayman, Ilhas Virgens Britânicas, Ilhas Bahamas, Dinamarca e Estados Unidos, destacando a importância de capitais brasileiros em paraísos fiscais¹²⁰ que, segundo o relatório de Capitais Brasileiros no exterior (BANCO CENTRAL DO BRASIL, s.d-3) esta destinação vem apresentando estabilidade.

De acordo com o Banco Central do Brasil, o levantamento dos ativos no exterior serve de fonte de informações para a formulação da política econômica do

120 De acordo com a Instrução Normativa SRF nº 188, de 6 de agosto de 2002, são chamados de paraísos fiscais, Estados ou regiões autônomas onde a lei facilita a aplicação de capitais de origem duvidosa, protegendo a identidade dos proprietários desse dinheiro, ao garantirem o sigilo bancário absoluto. São territórios marcados por grandes facilidades na atribuição de licenças para a abertura de empresas, além de os impostos serem baixos ou inexistentes. São geralmente avessos à aplicação das normas de direito internacional que tentam controlar o fenômeno da lavagem de dinheiro. A Receita Federal brasileira considera paraísos fiscais, países ou dependências que tributam a renda com alíquota inferior a 20%. O país, cuja legislação protege o sigilo relativo à composição societária das empresas, também é classificado pelo Brasil como “paraíso fiscal” - tecnicamente, país com tributação favorecida.

país, pois permite aferir a Posição Internacional de Investimentos, além de atender a Pesquisa Coordenada sobre Investimentos em Portfólio, que envolve mais de oitenta países que divulgam seu quadro total de ativos e é gerenciada pelo Fundo Monetário Internacional (BANCO CENTRAL DO BRASIL, s.d-3).

Tal como ocorre com os investidores externos em empresas brasileiras, a decisão de investir em Carteira é tomada através de informações estratégicas, com base na elaboração de análise conhecidas como *top down* e *bottom-up*. A primeira análise consiste na projeção de cenários macroeconômicos, como perspectivas de crescimento da economia, juros, inflação e variação da cotação de câmbio, que permita traçar cenário futuros para os principais setores da economia e assim determinar os mais promissores. A estratégia de análise *bottom up*, por sua vez, foca-se nos fundamentos individuais das empresas que colocam suas ações para serem negociadas no mercado, tais como histórico, estilo gerencial, modelo de negócios e perspectiva de crescimento (ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS BANCOS DE INVESTIMENTOS, 2008).

Portanto, o que está em perspectiva é, em sentido macroeconômico, o potencial econômico do país, sua estabilidade, seu grau de desenvolvimento, sua acertabilidade na inserção econômica mundial. E, em nível microeconômico, o nível de competitividade das empresas, suas condições de permanência e crescimento no mercado e suas estratégias para o êxito dos negócios. Ambos cenários, macro e microeconômico, expressam o poder de atratividade de recursos estrangeiros.

Quanto às origens do Investimento Externo Direto, a Tabela 11 apresenta o ranking dos principais países de origem no Brasil, entre 2002 e 2008.

Tabela 11
Investimentos Estrangeiros Diretos 2002 a 2008.
Distribuição por país de origem dos recursos - principais países.

País	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Estados Unidos	2.614,58	2.382,75	3.977,83	4.644,16	4.433,68	6.039,19	6.917,95
Luxemburgo	1.012,78	238,69	746,94	139,10	745,09	2.855,30	5.937,32
Países Baixos (Holanda)	3.372,46	1.444,88	7.704,85	3.207,92	3.494,94	8.116,13	4.623,68
Japão	504,48	1.368,35	243,17	779,08	647,52	464,63	4.098,78
Espanha	586,90	710,47	1.054,93	1.220,43	1.513,74	2.163,52	3.787,47
França	1.814,97	825,23	485,86	1.458,41	744,59	1.214,40	2.856,13
Cayman, Ilhas	1.554,46	1.909,58	1.521,80	1.078,17	1.974,39	1.604,47	1.554,67
Canadá	989,35	116,78	592,54	1.435,32	1.285,51	818,35	1.438,02
Alemanha	628,29	507,61	794,73	1.269,32	848,27	1.756,78	1.036,57
Suíça	347,36	335,58	364,58	341,54	1.631,01	858,58	772,86
México	24,40	46,60	60,34	1.661,18	781,65	408,81	220,17

Fonte: Elaborado com dados do Banco Central/DESIG.

Valores em US\$ Milhões.

Segundo o Banco Central do Brasil (2009-2), o valor de ingressos de investimentos externos diretos no Brasil cresceu 133,7% entre 2002 e 2008, quando atingiu o montante de US\$ 43.9 bilhões. As atividades de serviços concentraram o maior volume de investimentos estrangeiros diretos no Brasil nos últimos dois anos analisados, representando 38% do total recebido. Entre elas, os serviços financeiros apresentaram o volume de investimentos mais expressivo. Já na atividade industrial, o setor que mais recebeu investimento externo foi o de metalurgia. Por outro lado, a atividade agropecuária e extrativa mineral, mesmo tendo ingressos totais inferiores às duas outras atividades, apresentou no setor de extração de minerais metálicos o maior volume de investimento individualizado por setor no ano de 2008, ultrapassando US\$ 10 bilhões.

A compilação destes ativos é fundamental para medir o passivo externo líquido, um dos indicadores que medem a vulnerabilidade externa do país¹²¹. Embora o grau de vulnerabilidade externa seja um pressuposto importante para a condução da política externa, o sentido contrário da composição do passivo externo líquido, o investimento externo direto – IED – é um veículo fundamental de transferência de tecnologia, de criação de capacidade produtiva e gerencial e de estabelecimento de vínculos com a economia global, contribuindo para o desenvolvimento econômico brasileiro (FRANCO, 2004).

Os Estados Unidos - cujos investimentos entre 2002 e 2008, destinaram-se principalmente aos setores¹²² de intermediação financeira; telecomunicações; comércio; e fabricação e montagem de veículos - haviam perdido a posição de liderança nos investimentos dentro do Brasil em 2007 para a Holanda, mas em 2008 a recuperaram. Holanda permanece desde 2002 um importante investidor no Brasil, ocupando, atualmente, o terceiro lugar. Os ingressos de recursos deste país destinaram-se, principalmente, aos seguintes setores econômicos: fabricação de produtos alimentícios e bebidas; telecomunicações; fabricação de celulose e papel; e fabricação de produtos químicos.

Já Luxemburgo, que aparece na vice-liderança no ranking em 2008, apresentou crescimento de 486% no valor investido dentro do Brasil desde 2002.

¹²¹ O passivo líquido corresponde à diferença entre os ativos de estrangeiros no Brasil e os ativos brasileiros no exterior. Não cabe a este estudo aprofundar o tema, mas sua compreensão compõe a análise da vulnerabilidade e projeção externa de poder.

¹²² A classificação dos setores econômicos está de acordo com o levantamento realizado em 2007 pelo Banco Central do Brasil/Diretoria de Fiscalização/Departamento de Combate a Ilícitos Financeiros e de Supervisão de Câmbio e Capitais Internacionais.

Entres os setores econômicos que receberam capitais desse país, encontram-se a fabricação e montagem de veículos, a intermediação financeira, a fabricação de produtos químicos e a fabricação de produtos alimentícios e bebidas.

É interessante citar ainda recursos oriundos das Ilhas Cayman, consideradas *paraíso fiscal*, como importante fonte para o Brasil, investidos em diversos setores econômicos, entre os principais estão eletricidade, gás e água quente; telecomunicações; e metalúrgica básica (BANCO CENTRAL DO BRASIL, 2009).

Os dados dispostos na Tabela 11 denotam ainda que a relação de dependência a capitais externos não se restringe aos Estados Unidos, há, pois, uma distribuição de comprometimento mais ampla, além do eixo norte-americano e o bloco europeu entre principais origens.

Além dos países elencados na Tabela 11, é importante destacar a atuação da China como país que investe em setores produtivos dentro do Brasil. No mercado de etanol, por exemplo, o Grupo Farias, de Pernambuco, realizou parceria com a empresa estatal chinesa *BBCA Bioquímica* para construção de duas usinas de álcool, possivelmente no Maranhão, com produção inicial prevista de 800 milhões de litros de etanol por safra, destinados integralmente à exportação para a China (CÂMARA BRASIL-CHINA, 2007).

Já em 2009, o Banco de Desenvolvimento da China fechou contrato de US\$ 10 bilhões com a Petrobras para financiar parte do plano de investimentos desta e para compra de bens de capital e serviços de empresas chinesas. Neste contrato com a Petrobras, está prevista a exportação de petróleo, além de um acordo de intenções para cooperação, exploração, refino, petroquímica e suprimento de bens e serviços.

O Banco de Desenvolvimento da China ainda anunciou um repasse de US\$ 800 milhões ao BNDES e US\$ 100 milhões ao Banco Itaú, recursos que, segundo Celso Amorim, serão destinados ao financiamento do comércio bilateral Brasil-China. Também em 2009, foi confirmada oficialmente a construção de uma planta no Brasil da maior montadora de veículos da China, a *Chery*, que pretende produzir 150 mil unidades do modelo A3 (OLIVEIRA, E. 2009).

É de conhecimento do Governo brasileiro¹²³ que as estratégias de investimento chinês no Brasil objetivam garantir para a China a segurança

¹²³ Conforme a Secretaria de Desenvolvimento da Produção do Ministério do Desenvolvimento (CELINO, 2008).

energética e alimentar, a expansão de mercados, a obtenção de tecnologia e o suprimento de ativos estratégicos.

De modo geral, os interesses em investir no Brasil focam as áreas de produtos estratégicos, mineração e siderurgia; a aquisição de terras para plantio de soja e criação de gado; as obras de infraestrutura; e a produção de equipamentos eletro-eletrônicos, comunicações, automotivo e moveleiro. Sua motivação principal é o abastecimento do próprio mercado chinês, situação que, à primeira vista, entra em convergência com a estratégia de expansão da exportação brasileira e das medidas de provimento de infra-estrutura para amparo desta expansão, mas que também alerta para a proteção dos interesses nacionais, que extrapolam questões de comércio internacional, valorizando a adequada inserção político-econômica brasileira no sistema internacional e evitando relações interdependentes que podem se configurar ainda mais assimétricas.

O aumento da credibilidade internacional na economia brasileira nos últimos anos vem possibilitando o aumento do ingresso de recursos para atividades produtivas¹²⁴, contribuindo para o crescimento econômico da nação, o aumento do nível de emprego e a industrialização do país. Mas, se por um lado, fomenta o crescimento, por outro pode provocar um aumento na relação de dependência externa, ou significar que a relação de interdependência com parceiros que invistam pesadamente no Brasil se tornem negativamente assimétricas para o país. Além disto, pode provocar o crescimento do endividamento externo, das futuras transferências de lucros, de royalties e de juros.

3.2 A RELAÇÃO ORGÂNICA ENTRE ESTADO E CAPITAL

A relação entre algumas grandes empresas brasileiras - privadas e estatais - e o Governo brasileiro poderia ser caracterizada como exemplos de relação orgânica existente entre Estado e capital, citada no Primeiro Capítulo¹²⁵.

Através do amparo em ações de política externa realizadas pelo Estado e das próprias relações exteriores no âmbito das empresas, estas buscam expandir

¹²⁴ Em 2007 o Brasil ficou em 2º lugar na classificação de país que mais teve crescimento de investimento externo direto, ficando atrás apenas da Holanda. O País recebeu 37,4 bilhões de dólares, o que representou um acréscimo de quase 100% em relação ao ano anterior (BORGES, 2008).

¹²⁵ As empresas não costumam admitir que exista essa relação orgânica. A inferência sobre fatos cotidianos que denotam uma relação Estado-capital, e no caso desse estudo, sobre as relações internacionais de ambos é que nos leva a tal compreensão.

seus negócios, melhorar seu desempenho econômico-financeiro e estabelecer vantagens competitivas no mercado internacional.

O desempenho econômico-financeiro das empresas se reflete no crescimento econômico da nação, podendo se traduzir em melhorias que promovam o desenvolvimento, como o aumento do nível de emprego, da renda e da instalação de empresas fornecedoras de bens e serviços - que gravitam como satélites em torno das grandes empresas e delas se beneficiam.

Como amostra de grandes empresas brasileiras do setor privado com expressão internacional, se pode citar o Grupo Gerdau, que obteve US\$ 1,86 bilhões de receitas com exportações no ano de 2008. A Gerdau Açominas, por exemplo, exportou para 43 países. Já a Gerdau Aços Longos, exportou para 19 países (GERDAU, 2009). O maior volume de exportações do Grupo Gerdau está concentrado na América do Sul e na Ásia (GERDAU, 2009), o que sugere que o esforço de manutenção e expansão destes mercados pela empresa poderá ser favorecido com a construção da infraestrutura física em andamento na América do Sul, patrocinada em boa parte pelo Brasil.

Empresas controladas pelo Governo Federal, como a Petrobras, também se utilizam da burocracia estatal e das negociações de política externa para expandirem seus negócios e estabelecerem vantagens competitivas. A expansão da Petrobras na América do Sul é resultado de ativas negociações entre o governo brasileiro e os governos dos países sul-americanos, onde os empreendimentos estão instalados. Além de representar os interesses da empresa em negociações interestatais, o Estado intervém para prover recursos econômico-financeiros, nacionais e externos, para consecução dos investimentos.

Em relação à produção e exportação de etanol¹²⁶, por exemplo, a diplomacia presidencial e oficial tem trabalhado continuamente para consolidar um mercado internacional do produto. Apoiadas na divulgação, já foram realizadas exportações para países como os Estados Unidos, a Nigéria e a Venezuela (SAUER, s.d). Não obstante, com a previsão de aumento de produção do álcool, acompanhando o aquecimento de sua demanda, novos produtores entrarão no mercado, inclusive de

¹²⁶ O etanol é comercializado no mercado de combustíveis de duas maneiras: álcool anidro e álcool hidratado. No Brasil, o álcool anidro é utilizado para adição à gasolina, com percentuais de 20 a 25% de acordo com a legislação federal. Já o álcool hidratado é utilizado de forma direta em veículos com motores a álcool e em veículos *flex-fuel*. Entre 2000 e 2005, o volume de exportação no Brasil foi maior de álcool hidratado (SAUER, s.d).

outros países. Esta situação aumentará a concorrência, o que tornam necessárias novas investidas diplomáticas para proporcionar uma possível fidelização de mercados e encontrar alternativas para dispensa temporária ou efetiva de barreiras alfandegárias à importação do etanol brasileiro pelos mercados consumidores¹²⁷ (SAUER, s.d).

As diversas áreas de exploração e produção da Petrobras - petróleo, biodiesel, etanol - dentro e fora do país, servem como exemplo de situação em que empresas¹²⁸ atuam internacionalmente para atingir objetivos de Estado, pois vem de encontro ao interesse brasileiro de reduzir a dependência externa de combustíveis e ao mesmo tempo servir de referência em tecnologia de produção alternativa de combustível, proporcionando vantagem e projeção de poder ao país em processos que envolvem barganhas intergovernamentais.

Também a projeção de poder econômico das empresas nacionais, no mercado internacional, pode significar o estabelecimento de vantagens nas negociações estatais no sistema internacional, proporcionando aos Estados maior projeção de poder econômico e reduzindo a permeabilidade às oscilações externas, traduzidas pelo grau de vulnerabilidade.

Sob o viés econômico-comercial, o Estado brasileiro, por sua vez, tem procurado se modernizar para acompanhar as rápidas transformações econômicas e, ao mesmo tempo, atender às necessidades do setor produtivo. Entre as medidas constatadas estão:

- Esforço pela estabilização macroeconômica, fundamentais para organizar a economia interna e aumentar a credibilidade perante investidores externos e parceiros comerciais das empresas;
- Atuação em diversos acordos de cooperação com nações e blocos regionais;

¹²⁷ Quanto à infraestrutura logística para o mercado de exportação do etanol, a partir da produção de álcool do Centro-Sul do Brasil, atualmente existe a opção logística integrada da Petrobras Distribuidora, Transpetro e Petrobras. O álcool é recebido pela via rodoviária nos centros coletores, que consolidam a carga para o modal ferroviário e segue até Paulínia, onde é descarregado no Terminal Ferroviário – TEFER – e bombeado para a Refinaria de Duque de Caxias – RJ. Depois é exportado pelo Terminal de Ilha D'Água; ou pode ser exportado através do Porto de Paranaguá, sendo escoado pelo modal ferroviário desde os centros coletores Londrina e Ourinhos, no Paraná.

¹²⁸ Não obstante a caracterização jurídica da Petrobras como empresa estatal. Visando a redução dos custos logísticos, a Petrobras está, no momento, investindo na construção de um alcoolduto que será interligado à hidrovía Tietê-Paraná e conectará as regiões produtoras aos Terminais de Ilha D'Água, no Rio de Janeiro e o de São Sebastião, em São Paulo (SAUER, s.d). Todas estas ações visam uma saída de exportação do etanol pelo Atlântico. Com a construção da infraestrutura física para conexão com o Oceano Pacífico, no âmbito da IIRSA, as possibilidades de escoamento do etanol para o mercado sul-americano e asiático poderão ser ampliadas.

- Oferta de instrumentos financeiros para internacionalização das empresas e de incentivos às exportações;
- Crescente agenda de visitas e reuniões que integra a diplomacia presidencial e oficial e divulga produtos e serviços brasileiros no exterior; e
- Forte presença dos investimentos brasileiros na IIRSA.

Através da oferta de instrumentos financeiros, o Governo brasileiro tem incentivado as exportações, utilizando, entre outras instituições, o BNDES como agente promotor de projetos especiais de inserção econômica internacional brasileira. Para tanto o BNDES disponibiliza as seguintes linhas de financiamento (BANCO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL, s.d-1):

- Apoio às exportações de bens e serviços: repassa recursos para as empresas através de instituições financeiras credenciadas nas modalidades: pré-embarque; pré-embarque ágil; pré-embarque especial; pré-embarque empresa âncora; pré-embarque automóveis; e pós-embarque.
- Apoio à internacionalização de empresas: destinado para investimentos ou projetos a serem realizados no exterior, como construção de novas unidades; aquisição, ampliação ou modernização de unidades instaladas; participação societária, complementares à atividade exportadora. Os recursos são destinados a empresas de capital nacional, que desenvolvam atividades industriais ou serviços de engenharia, sendo necessário possuir estratégia de longo prazo de internacionalização.

A Tabela 12 apresenta a evolução dos valores desembolsados pelo BNDES a título de financiamento para exportações, bem como a comparação com o montante exportado pelo país. Durante o Governo Lula da Silva, a instituição chegou a exercer um importante papel de fomentadora da inserção econômica brasileira, na atividade de comércio exterior. Em 2003, por exemplo, os recursos do BNDES destinados à exportação chegaram a representar 33% do total desembolsado pela instituição. Mas, por essa tabela, também é possível verificar a redução da participação do BNDES em financiamentos para exportação nos últimos anos, atingindo apenas 13,2 % em 2008 do total desembolsado.

Tabela 12
BNDES - Evolução dos Desembolsos 2000 a 2009

Indicadores	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009*
Exportações Brasil (US\$ bilhões)	55,0	58,2	60,4	73,1	96,5	118,3	137,4	160,6	197,9	43,5
BNDES Desembolsos Exportação (US\$ bilhões)	3,1	2,6	3,9	4,0	3,9	5,9	6,4	4,2	6,6	1,1
BNDES Desembolsos Exportação/ Exportações Brasil (%)	5,6	4,5	6,5	5,5	4,0	4,9	4,6	2,6	3,3	2,5
BNDES Desembolsos Exportação/ BNDES Desembolsos Totais (%)	24,5	23,5	31,5	33,0	27,9	29,6	26,6	12,4	13,2	9,4

Fonte: Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (S.d-1).

* jan-abril

As empresas relacionadas a atividades de engenharia e construção vêm sendo beneficiadas com as linhas destinadas à inserção econômica internacional, disponibilizadas pelo BNDES. Os recursos deste são utilizados em obras de construção de rodovias, metrô, gasodutos, aeroportos, aquedutos, hidrelétricas e linhas de transmissão de energia elétrica. O valor financiado destina-se à parcela de bens e serviços envolvidos nos projetos¹²⁹ (BANCO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL, s.d-1).

Ainda no BNDES as empresas voltadas a empreendimentos de infraestrutura podem contar com a linha de crédito FINEM – Financiamento a Empreendimentos, cujo valor a ser financiado seja superior a R\$ 10 milhões. Com vistas ao atendimento das diretrizes constantes no Programa de Aceleração de Crescimento - PAC – em janeiro de 2007 as taxas de juros para esses empreendimentos foram reduzidas em 60% em relação ao ano de 2005, para segmentos como geração, transmissão e distribuição de energia; produção e distribuição de gás; ferrovias; portos; aeroportos e rodovias, entre outros (BANCO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL, s.d-3).

Segundo BNDES, o objetivo de melhorar o sistema de transportes nos modais ferroviário, rodoviário, aeroviário e portuário, dentro do Brasil, é equacionar os gargalos logísticos enfrentados pelas empresas que atuam no comércio exterior e promovem a inserção econômica do Brasil no mundo (BANCO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL, s.d-3).

Além do BNDES, o Governo Federal também disponibiliza o Programa de Financiamento às Exportações – PROEX, operacionalizado pelo Banco do Brasil e cujo objetivo é financiar as exportações de bens e serviços em condições

¹²⁹ No ANEXO E é demonstrado o volume de desembolso anual para apoio à exportação do Sistema BNDES. No ano de 2008 percebe-se que os segmentos de veículos e de outros equipamentos de transporte e de construção foram os que mais receberam recursos.

equivalentes às do mercado internacional. Para este programa existem duas modalidades de financiamento (BANCO DO BRASIL, s.d):

- PROEX Financiamento: Com recursos oriundos do Tesouro Nacional, as micro, pequenas e médias empresas brasileiras recebem financiamento direto de até 100% do valor exportado.
- PROEX Equalização: Utilizado para equiparar taxas de juros cobradas por outras instituições financeiras, nacionais ou estrangeiras, que financiam as operações de exportação. PROEX equaliza até 85% do valor da exportação, arcando com parte dos encargos financeiros incidentes.

O incentivo às exportações evidenciados nos programas do Governo Federal também pretende a geração de saldos superavitários na balança comercial¹³⁰, que permitam a formação de excedente de moeda estrangeira, com vistas a reduzir a vulnerabilidade e a dependência externa.

Outro exemplo desse incentivo está assentado nas ações de inteligência competitiva e de promoção comercial realizadas pela Agência de Promoção de Exportações e Investimentos – APEX. Criada em 1997, até o ano de 2003 a agência fazia parte do Serviço Brasileiro de Apoio as Micro e Pequenas Empresas – SEBRAE, passando após, ao controle do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. A APEX assumiu as funções de coordenar e executar a política de promoção do país no exterior, com o objetivo de *“inserir mais empresas no mercado internacional, diversificar a pauta de produtos exportados, aumentar o volume vendido e abrir novos mercados, além de consolidar os atuais”* (APEX BRASIL, s.d).

No campo da inteligência competitiva, a APEX implantou um sistema de informações estratégicas constituído de base de dados estatísticos de exportações e importações com informações econômicas de 52 países, abrangendo produção, consumo e estrutura de mercado; de cadastro de importadores estrangeiros; e de um acervo de pesquisas de prospecção de mercado.

Já na função de promotora comercial, a APEX incentiva com ações e recursos financeiros projetos setoriais integrados para entidades que congreguem empresas de determinados setores econômicos, chamados grupos gestores, como moda, agronegócios, casa e construção civil, máquinas e equipamentos, tecnologia e saúde e entretenimento e serviços. Através dos projetos setoriais integrados a

¹³⁰ Cujo resultado, até 2008, está disposto no APÊNDICE B.

APEX libera recursos financeiros para auxiliar as empresas na participação de feiras internacionais¹³¹.

A introdução do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC – também incorpora medidas que têm efeitos diretos sobre a competitividade brasileira no comércio internacional, pois visa uma futura redução nos custos de circulação e distribuição de mercadorias ao abranger investimentos, crédito e financiamento para em infraestrutura física e logística dentro do território nacional, além da previsão de desoneração fiscal para investimentos em logística.

Os esforços em integrar fisicamente os territórios da América do Sul, no marco da IIRSA, com a construção de rodovias, ferrovias e hidrovias pretendem, entre outros interesses, solucionar os gargalos logísticos enfrentados pelas empresas exportadoras voltadas ao intercâmbio com o pólo geoeconômico do Pacífico e também com os vizinhos sul-americanos.

Percebe-se que o Estado brasileiro mantém o propósito do desenvolvimento e enfrenta o desafio de preparar o terreno, mesmo que de forma tardia, para a expansão das empresas brasileiras no mercado mundial. Os exemplos, aqui tratados, nos levam a constatar que o Governo brasileiro tem oferecido instrumentos para promover as empresas no mercado internacional, aumentar sua competitividade, promover sua internacionalização e fornecer amparo infraestrutural.

Todavia, nessa relação orgânica, as motivações sobre o acolhimento das preferências econômicas para a formulação e condução de políticas públicas nem sempre são evidentes ou apresentam transparência.

Como vimos no Primeiro Capítulo, na sociedade doméstica, muitos grupos exercem pressão sobre o Estado para o acolhimento de suas demandas na elaboração de políticas públicas. Uma forma de exercer influência é a atividade de *lobbying*. Associadas a esta atividade estão as doações para campanhas eleitorais e

¹³¹ Conforme a APEX, atualmente existem os projetos: Imagem, cujo objetivo é melhorar o posicionamento dos produtos brasileiros no exterior, facilitar o acesso de empresas brasileiras aos mercados e prospectar oportunidades de negócios de exportação; Comprador, que consiste no encontro promovido no Brasil entre empresários ofertantes e compradores estrangeiros interessados na compra de produtos e serviços de determinado setor e; Vendedor, que consiste no encontro, promovido no exterior, de vendedores brasileiros e compradores estrangeiros de produtos e serviços complementares (APEX BRASIL, s.d).

o financiamento de partidos políticos¹³², realizados por empresas e pessoas físicas¹³³.

O exercício de formas de pressão para participação no processo de tomadas de decisões governamentais reflete a existência de um vínculo econômico entre a iniciativa privada e o poder público. Parafraseando Luiz Augusto Estrella Faria¹³⁴ (2004), é estabelecida uma aliança do poder econômico com o poder político¹³⁵, que, de forma figurada, sugere “*o encontro do dono do poder com o dono do dinheiro*” (BRAUDEL *apud* FARIA, 2004, p. 60).

3.3 A LOGÍSTICA BRASILEIRA PARA O COMÉRCIO INTERNACIONAL

O desempenho brasileiro no comércio internacional é viabilizado pelo conjunto de agentes econômicos que participam de toda a cadeia produtiva destinada às exportações, sejam eles: fornecedores domésticos das empresas exportadoras, importadores de matérias primas e insumos, transportadoras, despachantes aduaneiros, armazenadores, agentes de carga, administradores de portos, operadores de terminais, entre outros¹³⁶.

Na esteira da modernização industrial, surgem novas tecnologias de informação, que facilitam a tomada de decisão por parte das empresas quanto à coordenação dos arranjos espaciais de suas atividades, como a movimentação de

¹³² Aqui considerados aqueles que se encontram em exercício de poder.

¹³³ Entre as empresas doadoras para campanha presidencial em 2006, estão empresas do agronegócio, como a Copersucar Produtos de Cana de Açúcar, a Sadia e a Sucocitricio Cutrale; empresas de minérios, como a Minerações Brasileiras Reunidas MBR, a Companhia Siderúrgica Nacional, a Gerdau Aços Longos e a Votorantim; empresas de celulose e papel como a Aracruz Celulose e a Suzano Papel e Celulose; empresas de fertilizantes, como a Bunge Fertilizantes; e a empresa de produção de aeronaves, EMBRAER (CONTAS ABERTAS, 2006). Todas estão entre as cem maiores empresas exportadoras do Brasil nos anos de 2006 e 2007 (ANEXO C). Também estão grandes empresas de engenharia e construção, que participam dos projetos de construção de infraestrutura física da América do Sul, como Camargo Correa SA, Construtora Andrade Gutierrez e Construtora OAS. Além das doações para a campanha presidencial, um estudo do Tribunal Superior Eleitoral – TSE revelou que 54,7% dos parlamentares do Congresso Nacional brasileiro receberam algum tipo de verba de empresas empreiteiras, sendo, 285 dos 513 deputados e 40 dos 81 senadores. Dos parlamentares que receberam doações, segundo o TSE, 40% são membros da Comissão de Transportes da Câmara dos Deputados e 37% pertencem à Comissão de Infraestrutura do Senado (FOLHA de SÃO PAULO, 2007).

¹³⁴ Fundamentado nas premissas de Braudel sobre a evolução do mercado.

¹³⁵ Reservada a extensão dos posicionamentos teóricos da argumentação de Luiz Faria, que se referia à evolução do mercado no período mercantilista, bem como à formação do mercado capitalista na dimensão nacional, a colocação sobre a aliança entre poder econômico e poder político se aplica às relações entre governo e os detentores de capital do mundo contemporâneo.

¹³⁶ Não apenas grandes grupos econômicos estão envolvidos no processo. Existe uma imensa gama de pequenas e médias empresas, profissionais liberais e pessoas físicas que contribuem para o crescimento econômico da nação quando impulsionado pelo comércio exterior.

matérias-primas entre os fornecedores e as plantas de produção e a remessa de mercadorias destinadas aos pontos de beneficiamento e ao cliente final.

Alguns setores econômicos atuam com um perfil avançado de controles na produção e na distribuição das mercadorias, aliando-se a empresas especializadas em logística no controle dos fluxos de bens físicos entre as firmas, utilizando para isto, instrumentos para rastrear e monitorar as mercadorias, principalmente aquelas que são transportadas por distâncias significativas (POOT, 2004).

O campo da logística - que contempla o transporte, a movimentação de cargas, seu manuseio e armazenagem, além de mão de obra envolvida nestes processos e o gerenciamento das informações concernentes a pedidos e cargas (CARVALHO, 2002) – é considerado uma atividade estratégica agregada ao sistema produtivo, pois a sua gestão eficiente permite às empresas atingirem os objetivos de crescimento e permanência no mercado, viabilizados pela agilidade e cumprimento de prazos de entregas e pela redução de custos dos processos inerentes à atividade, o que contribui significativamente para a redução do custo final de aquisição dos produtos comercializados¹³⁷.

O custo é fator preponderante para a competitividade das empresas. Por isso, as remessas de cargas completas e com modais que suportem uma escala maior - como o ferroviário e o marítimo - são preferidas para enfrentar longas distâncias.

Muitas são as estratégias, para redução do custo de transporte e logística, utilizadas pelas empresas. Existem setores econômicos que preferem a utilização de transporte de baixo custo - como o ferroviário e o transporte compartilhado. Algumas empresas optam pela manutenção de frotas próprias, bem como do uso dos próprios terminais portuários, para melhor controlar seus custos e racionalizar as decisões, como em indústrias brasileiras produtoras de minérios de ferro e de aço¹³⁸ (ALMEIDA, A. 2007).

¹³⁷ A função logística, até o final da Segunda Guerra Mundial, era vinculada à atividade militar. A logística era entendida como uma atividade que sustentava as campanhas militares e, portanto, como meio para executar atividades táticas e estratégicas, incluindo o planejamento, a organização e a execução de atividades como o transporte de tropas, armamentos e veículos de guerra; o transporte, a armazenagem e a distribuição de equipamentos e suprimentos (CARVALHO, 2002).

¹³⁸ Por exemplo, a Vale, ex estatal Cia Vale do Rio Doce, no segundo semestre de 2008, embarcou 124,89 milhões de toneladas de minério de ferro. Seu sistema integrado mina-ferrovia-porto, do Sistema Norte, é composto por minas a céu aberto, pela planta industrial de tratamento do minério de ferro, pela Estrada de Ferro Carajás e pelo Terminal Marítimo de Ponta da Madeira, de onde o minério é exportado para clientes de todo o mundo (VALE, s.d).

Para o intercâmbio comercial brasileiro com os países da América do Sul¹³⁹, o transporte marítimo se sobressai, com exceção do fluxo comercial com a Argentina, em que o modal rodoviário também tem um peso importante¹⁴⁰ (SENNES et al. 2008). A utilização dos modais marítimo e terrestre, entretanto, não tem acompanhado o crescimento do volume de comércio. A Figura 10 apresenta a evolução da participação percentual dos modais em alguns países da América do Sul. Em relação ao fluxo de comércio do Brasil com esses países, o modal aéreo foi o que maior crescimento apresentou. Sendo esta uma alternativa mais cara, porém mais rápida e segura, Ricardo Sennes et al. (2008) argumentou que pode ter sido preferida em razão da insuficiência de infraestrutura adequada nos outros modais, representada por gargalos no tempo e na segurança das entregas.

Export / Import	Argentina	Brasil	Chile	Colômbia	Peru	
Argentina	Total	-	85,07	14,88	137,85	89,23
	Aéreo	-	59,53	44,09	75,44	75,17
	Terrestre	-	95,87	65,34	94,63	75,73
	Marítimo	-	76,73	1,38	151,23	89,98
Brasil	Total	93,77	-	92,36	142,80	194,99
	Aéreo	125,07	-	95,70	218,77	278,03
	Terrestre	86,05	-	26,96	77,61	247,64
	Marítimo	96,49	-	154,41	113,17	179,25
Chile	Total	36,32	158,18	-	176,65	282,28
	Aéreo	13,36	170,25	-	1340,00	1540,81
	Terrestre	36,45	103,14	-	-41,54	200,55
	Marítimo	62,58	183,56	-	223,50	672,96
Colômbia	Total	47,74	147,12	44,16	-	176,93
	Aéreo	47,68	21,83	21,05	-	326,85
	Terrestre	-44,17	-53,93	-	-	*
	Marítimo	53,15	157,54	46,31	-	189,38
Peru	Total	267,18	273,15	210,47	233,05	-
	Aéreo	366,20	78,55	33,01	192,21	-
	Terrestre	-6,78	-60,63	-14,85	524,82	-
	Marítimo	270,48	348,59	379,89	229,09	-

* - período analisado: 2004 (12 meses) e 06/2006 a 07/2007

Figura 10: Evolução % do Fluxo comercial por modal de transporte 2004-2007. Países selecionados da América do Sul. Fonte: SENNES et al. (2005, p. 21).

O modal ferroviário, de acordo com o relatório de Ricardo Sennes et al. (2005), é o meio apontado pelas empresas dos países da América do Sul, como o

¹³⁹ No estudo realizado por Ricardo Sennes et al. (2005), entre 64 empresas multinacionais entrevistadas, que operam na América do Sul e que possuem sede no Brasil, na Argentina, no Chile, na Colômbia e no Peru, 49% destas afirmaram que a região é considerada estratégica para seus negócios, entretanto, 57% das empresas percebiam que a precariedade logística da América do Sul inibia a integração das atividades de suas filiais na região, indicando principalmente a baixa qualidade da infraestrutura física e regulatória existente.

¹⁴⁰ No total das exportações regionais no período de agosto de 2006 e julho de 2007, entre Brasil, Chile, Argentina, Peru e Colômbia, 58% utilizaram o modal marítimo, 36% o terrestre e 7% utilizou o modal aéreo. Para realizar o transporte rodoviário de mercadorias além-fronteiras, é necessário contratar uma companhia transportadora autorizada a operar no transporte internacional de cargas. A habilitação para o transporte internacional de cargas é regulamentada pela Resolução ANTT nº 1474 de 31/05/2006. Atualmente existem 602 empresas brasileiras cadastradas para operar no transporte rodoviário internacional de cargas, cuja frota para operação, em 2008, era de 55.715 veículos, de acordo com a Associação Nacional de Transporte de Cargas e Logística (DILÉLIO, 2009).

mais econômico e adequado para baratear as soluções logísticas regionais, integrar o país à região e agilizar a remessa de mercadorias¹⁴¹. A principal empresa de transporte ferroviário que opera na América do Sul atualmente é a ALL – América Latina Logística¹⁴², cujas cargas são compostas, em grande parte, por commodities agrícolas, sendo 47% destas de complexo de soja¹⁴³.

Por outro lado, existem empresas que apostam em transportes essencialmente rápidos, como o aéreo - geralmente aquelas que exportam materiais leves, que têm urgência nas entregas, ou que exportam para locais em que outros tipos de transportes poderiam danificar o produto, como produtos da indústria farmacêutica, mecânica, informática e flores (GAVIOLI, 2006).

Entre os modais existentes, o transporte marítimo é o modal mais utilizado no comércio internacional e no Brasil responde por mais de 90% do transporte de cargas para o mercado externo. Entre as categorias de transporte marítimo estão o transporte de cabotagem, que é realizado entre portos ou pontos do território brasileiro; a navegação interior, que é feita em hidrovias interiores ou lagos de percurso nacional ou internacional; e a navegação de longo curso, que é realizada entre portos brasileiros e estrangeiros (BRASIL. Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio exterior, 2003).

Na navegação interior, as hidrovias são apontadas como a via de transporte de menor custo, já que possibilitam um consumo menor de óleo diesel. O transporte já é aproveitado por exportadores de minérios e grãos que percorrem longas distâncias até o destino. Mas a ampliação da capacidade hidroviária do país e da América do Sul é bastante polêmica. Embora o impacto ambiental da construção de novas rodovias e ferrovias pareça ser maior, a construção de hidrovias provoca modificações sócio-culturais e no ecossistema e envolve uma série de comunidades

¹⁴¹ Embora os empresários sejam céticos quanto à viabilidade e ao prazo de execução para instalação deste como o modal prioritário na agenda de integração física da IIRSA, o que o torna preterido na preferência de curto prazo na escolha das empresas.

¹⁴² A empresa foi fundada em 1997, com o nome de Ferrovia Sul Atlântico, ao assumir o comando da antiga Rede Ferroviária Federal. Em 1998 adquiriu a malha paulista da Ferrobán, em 1999 adquiriu as ferrovias argentinas Ferrocarril Mesopotámico, General Urquiza e Ferrocarril Buenos Aires al Pacifico General San Martín, quando adotou o nome de América Latina Logística. Em 2001 integrou a empresa de logística Delara Ltda e assumiu suas operações no Brasil, Chile, Argentina e Uruguai. A partir de 2006, passou a operar nos estados brasileiros do Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, ao adquirir a Brasil Ferrovias e a Novoeste (BRASIL. Ministério dos Transportes, 2007).

¹⁴³ Dados de 2006. Fonte ALL – Fluxos Logísticos. <<http://www.all-logistica.com/port/servicos/fluxos.asp>> Acesso em: 20 jul. 2009.

e organizações civis mobilizadas em evitar os danos sócio-ambientais inerentes ao processo¹⁴⁴.

Para algumas empresas que operam com grandes volumes de produtos comercializados e exportam pela via marítima, as instalações para armazenagem são praticamente inexistentes e as remessas são feitas da planta de produção direto para o cliente (ALMEIDA, A. 2007). É o caso de empresas do agronegócio, em especial, produtoras de soja. Nesse caso a comercialização da safra ocorre, muitas vezes, diretamente das propriedades para os portos, mesmo sem a programação de navios, ou de atividades de beneficiamento e armazenagem, que poderiam representar vantagens competitivas. Esta situação se dá em razão do crescimento desigual entre a produção de soja e o aumento da capacidade estática dos armazéns (MARTINS, 2005).

Conforme um estudo elaborado pela Hamburg Süd - empresa que detém 20% do transporte de mercadorias brasileiras para o mundo – mantendo-se o cenário de longas esperas para atracação de navios, baixa produtividade de carga e descarga e utilização parcial da capacidade dos navios, até 2012 será necessário um incremento de capacidade de 5,4 milhões de metros quadrados para os portos mais críticos. Nesse mesmo estudo se afirma que a espera dos navios onera os clientes. Só em 2008, os navios esperaram 20.697 horas no Brasil e houve 240 escalas canceladas, equivalendo a 10% do total (MACHADO, P. 2009).

Muitas empresas preferem a contratação de operadores logísticos, em maior medida, aquelas que utilizam o meio de transporte multimodal¹⁴⁵, ou seja, aquele em que se faz necessário mais de um meio de transporte para que a mercadoria alcance seu destino, tendo como exemplo o transporte rodoviário ou ferroviário até o porto de embarque marítimo para um cliente estabelecido em território estrangeiro.

¹⁴⁴ A Coalizão Rios Vivos é um dos expoentes nesse tipo de mobilização. Criada em 1994, é formada por organizações não governamentais e por movimentos sociais. Seu objetivo inicial era monitorar o projeto intergovernamental de construção da Hidrovia Paraná-Paraguai.

¹⁴⁵ Segundo um levantamento da IIRSA de 2003, há muitas décadas que na região sul-americana tem se buscado a formulação de um marco legal para o transporte multimodal de cargas, contudo a região ainda não encontrou uma harmonização satisfatória. No estudo, argumenta-se que existe uma grande necessidade de poder contar com um instrumento comum de regulação, já que as normas vigentes em cada país são complexas e obsoletas, prejudicando e onerando os transportes, o comércio e o processo de integração. O estudo cita ainda o Brasil como exemplo de um país que possui um marco nacional regulatório mais avançado do que seus vizinhos e que está definido por lei. Segundo a IIRSA, as nações integrantes do MERCOSUL possuem um marco unificado, mas que não foi ratificado por lei internamente; o Chile aderiu à Convenção das Nações Unidas para Transporte Multimodal, de 1980; a Argentina possui uma lei que não foi regulamentada. Já os países da Comunidade Andina aprovaram um marco legal comum; assim como os membros da ALADI (IIRSA, 2003).

A infraestrutura física logística e o arcabouço institucional do país que exporta exercem influência na determinação de suas vantagens competitivas no comércio internacional. Na medida em que mais de 90% das mercadorias brasileiras exportadas são transportadas pela via marítima, para que o Brasil possa aumentar sua participação no comércio internacional, além das variadas ações de promoção comercial, é necessário integrar as cadeias de transporte, conectando rodovias, ferrovias e hidrovias aos portos marítimos¹⁴⁶.

Todavia, como prover bens coletivos, como infraestrutura física, para impulsionar o desenvolvimento do setor produtivo brasileiro, quando a construção de infraestrutura não se localize em território nacional? A resposta envolve a cooperação com países vizinhos, estendendo investimentos a pontos estratégicos no território sul-americano.

3.3.1 Os gargalos logísticos para alcançar a Ásia-Pacífico

Como visto no primeiro segmento desse capítulo, no Brasil, muito além do intercâmbio comercial com os países da América do Sul, os agentes econômicos têm concentrado seus esforços em ampliar as relações de comércio com a região da Ásia-Pacífico, sendo grande parte desse esforço direcionado à China.

Atualmente a rota de exportação brasileira para os países da Ásia-Pacífico ocorre principalmente pela via marítima. As cargas partem dos Portos de Santos - ou Paranaguá, Vitória, Rio Grande, entre outros - no Oceano Atlântico, seguem em direção ao norte para travessia do Canal do Panamá, fazem uma escala no Porto de São Francisco, nos Estados Unidos, para depois cruzar o Oceano Pacífico em direção ao Continente Asiático.

Para cargas de produtos originados do interior do Brasil, como a soja da região do Centro-Oeste, ainda é necessário percorrer um longo caminho até o litoral brasileiro pelo modal rodoviário ou ferroviário e só então embarcar em navio no Oceano Atlântico.

O longo percurso enfrentado pelas cargas brasileiras, com destino à região da Ásia-Pacífico, denota um precário e quase inexistente sistema infraestrutural de

¹⁴⁶ Conforme a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, responsável pela negociação e aplicação de acordos de transporte internacional terrestre, desde 2001 o Brasil mantém historicamente acordos de transporte com quase todos os países da América do Sul. Com Bolívia, Chile, Peru e Paraguai, o acordo contempla os transportes rodoviário e ferroviário e permite a circulação de veículos e condutores de um dos países signatários no território de outro signatário, com trâmites fronteiriços simplificados. O acordo vigente foi negociado no âmbito do MRE em 1993, chamado Acordo sobre Regulamentação Básica Unificada de Trânsito.

transportes e logística de alcance continental, capaz de assegurar, pela conexão de territórios e pela consequente redução de distâncias, a eficácia nos prazos de entrega e nos custos de transporte, bem como produtos em perfeitas condições quando alcançam o destino final, resultados que poderiam ser favorecidos pelo acesso terrestre das cargas a portos localizados no Oceano Pacífico¹⁴⁷.

Ampliar e qualificar o sistema de transportes e logística para interligar as regiões produtoras e estas aos pontos para escoamento da produção constitui-se um dos pilares da infraestrutura física¹⁴⁸.

Gargalos, ou pontos de estrangulamento nesse sistema podem ser considerados um limite ao processo de materialização dos investimentos produtivos¹⁴⁹, pois oneram a cadeia produtiva e impactam na determinação dos preços dos produtos, reduzindo a capacidade competitiva.

De acordo com Darc Costa *“a melhor forma de organizar a rede de cargas é vincular os portos, as cidades e os focos geradores de cargas no interior”* (COSTA, D. 2003, p.140). Em outras palavras, assegurar que os produtos desloquem-se com maior rapidez dos centros de produção para o mercado consumidor e, nesse trajeto, que as empresas usufruam de uma estrutura de serviços capaz de atender as necessidades logísticas e estabelecer as chamadas vantagens competitivas.

¹⁴⁷ O objetivo de alcançar os portos do Oceano Pacífico pela via terrestre não é recente. Cabe aqui ressaltar as obras pioneiras de Mário Travassos, *Aspectos Geográficos Sul-americanos*, de 1931 e *Projeção Continental do Brasil*, de 1947, nas quais sugeriu a implantação de uma política de transportes, centralizada no modal ferroviário, a partir de uma conexão do território brasileiro até Santa Cruz de La Sierra, na Bolívia e de lá para o Porto de Arica, no Chile. Essa política visaria neutralizar as barreiras geográficas existentes permitindo a articulação viária entre as costas leste e oeste da América do Sul. Travassos demonstrou a importância do triângulo geopolítico boliviano – Santa Cruz de la Sierra/Cochabamba/Sucre – como pólo de convergência entre os Oceanos Atlântico e Pacífico, já que naquela região se encontravam ‘nudos’ ou pontos de rebaixamento, onde a cordilheira ofereceria passagem mais fácil de um lado para outro (COSTA, 1992; ESCOLA SUPERIOR DE GUERRA, 2007).

¹⁴⁸ Durante o Fórum Transnacional de Comércio Exterior, ocorrido em 2004, foi unânime entre os debatedores a necessidade de o país investir em infraestrutura física para reduzir os gargalos logísticos, estando entre as ações, o aumento e a melhoria da malha ferroviária e rodoviária de acessos aos portos, a construção de portos-secos, o aumento da quantidade de embarcações marítimas para atender a demanda de transporte e a operação otimizada da Receita Federal em relação ao trânsito aduaneiro (ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL, 2004).

¹⁴⁹ A infraestrutura deficitária de transporte representa 40% dos custos de transportes calculados para países com acesso ao mar e 60% para aqueles países não litorâneos (LIMAO e VENABLES, 2001 *apud* SENNES et al. 2005 p.14). Em razão desta deficiência na América do Sul, para parte considerável do comércio intra-regional, os custos de frete superam as tarifas alfandegárias, demonstrando a dificuldade de realizar o potencial de integração e os ganhos de escala que sugerem os acordos celebrados entre vizinhos sul-americanos (MESQUITA, 2005 *apud* SENNES et al. 2005), o que poderia justificar o reduzido fluxo comercial intra-bloco.

Para impulsionar investimentos na atividade produtiva capazes de promover o desenvolvimento econômico é necessário um constante esforço para adequar e melhorar a infraestrutura física dentro do país e contribuir para que isso ocorra também foras das fronteiras, no entorno continental, possibilitando o acesso a portos estrategicamente posicionados no Oceano Pacífico.

Sendo boa parte da atividade produtiva brasileira de responsabilidade do capital privado, as decisões para participação e investimento econômico do Brasil na IIRSA, denotam atender às necessidades das empresas, de facilitar e desonerar o escoamento da produção brasileira destinada a clientes da América do Sul e da região da Ásia-Pacífico, ao proporcionar fluidez física e informacional no espaço sul-americano.

Configura-se, pois, preferência doméstica a superação de gargalos na infraestrutura física, através da conformação da infraestrutura física do espaço sul-americano, sob a lógica do ordenamento territorial, em que estão envolvidas a construção ou adequação de portos, a construção de estradas, pontes, hidrovias, ferrovias, além de dutos para recursos energéticos.

4 EIXO INTEROCEÂNICO CENTRAL: INSTRUMENTO DE EXPANSÃO ECONÔMICA

“O espaço pode ser considerado como meio, teatro e objetivo da política externa”.

Raimond Aron

Esse capítulo, composto de três segmentos, apresenta as razões que corroboram com o argumento utilizado em todo o trabalho de que o Estado brasileiro conduz a política externa em consonância aos interesses de determinados grupos domésticos, nesse caso, de acordo com os objetivos de conformação da infraestrutura física para conectar e articular regiões produtoras do Brasil com Bolívia, Chile, Paraguai e Peru, e mais especificamente com os portos marítimos da costa oeste da América do Sul, no Oceano Pacífico.

O primeiro segmento trata dos aspectos relacionados ao ordenamento territorial sob a lógica da expansão econômica das empresas. O segundo segmento apresenta alguns momentos da história brasileira no século XX em que o ordenamento territorial serviu de instrumento para o país na busca do desenvolvimento econômico. Por fim, o terceiro segmento apresenta uma caracterização do Eixo Interoceânico Central, considerando os aspectos econômicos da região que recebe sua influência e dedicando especial atenção à descrição das relações econômicas bilaterais do Brasil com os demais países participantes do Eixo.

4.1 A LÓGICA ECONÔMICA DO ORDENAMENTO TERRITORIAL

O conceito de ordenamento territorial partiu do contexto de reestruturação e organização da Europa do pós-guerra, sendo entendido como “*instrumento de planejamento, como elemento de organização e de ampliação da racionalidade espacial das ações do Estado*” (RUCKERT, 2005, p.16). Este conceito, na dinâmica de ordenamento recente, exige cada vez mais “*normatizações, protocolos, tratados, convenções e conjunto de leis voltadas para âmbitos específicos*” (HEIDRICH, 2007, p.7).

Essa exigência se dá em razão da força impulsionadora dos empreendimentos econômicos sobre as relações econômico-espaciais, em especial daquelas relações forjadas nos processos de integração física regional, que moldam

o caráter decisório - ora cooperativo, ora resistente - dos Estados nos relações internacionais.

Para entender o esforço de ordenamento territorial da América do Sul, assumido pelos Estados, quando se referem a uma conformação da infraestrutura física no marco da IIRSA, é necessário compreender o uso do território conjugando critérios geográficos e econômicos¹⁵⁰.

Por isso, o território será tratado como o teatro onde os agentes de diferentes forças se superpõem, onde as divisões de trabalho se sobrepõem e onde se trava uma guerra global entre empresas e lugares (SANTOS E SILVEIRA, 2003).

A palavra território originou-se do latim *terra* e *torium*, que significa terra pertencente a alguém, não estando vinculada, necessariamente, à propriedade, mas à sua apropriação. Tal apropriação pode ser derivada de uma motivação afetiva, identitária, econômica ou política, mas, de qualquer forma, está associada ao controle efetivo de um determinado espaço (CORREA, 1994).

Nesse sentido, pode-se definir a territorialidade como um conjunto de práticas e expressões que garantam a apropriação e a permanência em um determinado território pelo Estado, por grupos sociais e por empresas (CORREA, 1994). A territorialidade se constitui de duas premissas essenciais: a imposição de um 'limite', que se associa à condição de posse, apropriação ou domínio de determinado espaço; e o 'conteúdo', que compreende o uso, a ocupação, o estabelecimento material e a implantação de sistemas (HEIDRICH, 2007).

Dentro das fronteiras, o território é integral, unificado. As valorizações e desvalorizações do território obedecem a uma lógica de complementarização: enquanto certas frações do território aumentam de valor em algum momento, em razão de determinados interesses e ações, outras frações, se desvalorizam (SANTOS e SILVEIRA, 2003). Esta situação pode ser motivada por uma real competição por territórios e entre territórios, que se trava na arena econômica, tendo como vetor a composição de recursos disponibilizados e os benefícios de localização que garantam a valorização das vantagens para o estabelecimento de

¹⁵⁰ Em razão das disposições relacionadas ao enfoque do presente trabalho com base na economia política internacional e nas relações de política externa para compreender o processo de integração física da América do Sul, sob a forma de ordenamento territorial, optou-se por embasar o estudo em abordagens econômico-desenvolvimentistas, mais especificamente aquelas que buscam analisar a segmentação e composição do espaço em razão da organização produtiva e dos desdobramentos políticos e econômicos para a acumulação capitalista e projeção de poder econômico, tanto dos Estados quanto das empresas.

empresas, de eixos de circulação e de sistemas de transporte. De acordo com Hervé Théry,

[...] a competição entre os territórios conduz a tentar valorizar outras vantagens, surfando entre as demandas dos mercados, espontâneas ou organizadas, as mutações tecnológicas e as dos instrumentos financeiros públicos e privados, no âmbito de um verdadeiro marketing dos territórios, que é cada dia mais uma tarefa para especialistas. Entre estes recursos figuram naturalmente, os recursos naturais, que podem ser minerais (se o minério é procurado neste momento a um preço atrativo), agrícolas (se os preços são bons), mas também a beleza da paisagem (se esta é valorizada, como os litorais arenosos desde o desenvolvimento do turismo balneário). Mas também os recursos humanos (uma mão de obra qualificada, ou pelo menos barata), ou as vantagens ligadas às políticas locais (subvenções, normas de qualidade), para melhor e para pior (corrupção e legislação permissiva, regulamentações do trabalho e proteção do ambiente complacentes) (THÉRY, 2008, p.117-118).

Em razão de processos concentradores ou dispersores da atividade econômica, dentro de um mesmo território passam a coexistir forças que defendem a concentração econômica - até mesmo por serem beneficiadas por ela - e forças que optaram pela dispersão econômica e ficaram afastadas dos fenômenos aglomerativos. Este contraste de forças é dinâmico e se produz de acordo com a movimentação do capital e das oportunidades de acumulação de cada época.

Segundo Milton Santos e Maria Laura Silveira (2003), no atual momento, ainda condicionado por premissas de cunho neoliberal, as forças centrífugas - ou que participam do processo de concentração econômica em determinado espaço - e as forças centrípetas - que conduzem um processo de dispersão econômica - agem combinadas. Atualmente, as atividades econômicas se dispersam de acordo com as benesses oferecidas em cada região, mas mantém uma centralização de comando, em regiões em que o capital encontra-se concentrado.

As forças parecem operar certa lógica harmonizada quando os atores envolvidos são beneficiados pelos processos de concentração ou dispersão em frações de território, em que as condições materiais, sociais e políticas permitem o uso produtivo do espaço, em consonância aos interesses desses atores (SANTOS e SILVEIRA, 2003).

As condições materiais são atendidas, quando existem recursos econômicos para o investimento e consecução das atividades; as condições sociais, quando a estrutura de mão de obra, a qualificação pessoal e a sociedade de modo orgânico estabelecem a conexão com os interesses privados; e as condições políticas,

quando o Estado disponibiliza o aparato e os recursos públicos para concretização da dinâmica econômica. Como argumentaram Milton Santos e Maria Laura Silveira,

A serviço de grandes empresas privadas, o território nacional conhece, em certos lugares, uma adequação técnica e política que permite a tais empresas uma produtividade e lucros maiores. Em última análise, trata-se de uma racionalidade privada obtida com recursos públicos. Em outras palavras, tal racionalidade representa sempre uma drenagem de recursos sociais para a esfera do setor privado (SANTOS e SILVEIRA, 2003, p. 306).

Existe, portanto, uma hierarquia no poder de ocupação do território pelas empresas, em razão das possibilidades que cada uma apresenta. As maiores empresas dispõem de mais recursos materiais, maior influência política, capacidade técnica e abrangência de mercado. Estas empresas podem determinar o padrão de produção e a forma de uso do território, portanto, influenciar o funcionamento da economia. Isso as permite uma utilização privilegiada dos bens públicos e uma posição hierárquica vantajosa para a utilização dos bens privados, podendo convencer os governos, de forma bastante eficaz, a respeito da construção das infraestruturas de que necessitam (SANTOS e SILVEIRA, 2003).

A ampliação do espaço de atuação das empresas, ao longo da história esteve condicionada ao desenvolvimento dos sistemas de comunicações e dos meios de transporte (FARIA, 2004). Inicialmente essa ampliação, destinada à acumulação de riquezas, ocorria pela expansão territorial, conduzida pelos Estados (ARRIGHI, 1996; FARIA, 2004). Com o advento do capitalismo, a ampliação do espaço econômico subordinou-se ao desenvolvimento do mercado: na medida em que o sistema produtivo se desenvolveu, acompanhando o progresso técnico, o aumento da produção exigiu mercados consumidores maiores ou uma diversificação mercados capaz de garantir demanda (FARIA, 2004).

Na lógica capitalista neoliberal, a inserção das empresas no mercado acarreta um alto grau de competição, o que tende a tornar a distribuição geográfica dos arranjos produtivos e a abrangência do espaço econômico seletiva, dificultando o acesso a bens e serviços às populações das regiões que ficaram à margem dos processos relacionados com o desenvolvimento econômico e o progresso técnico (CATAIA, 2008). Esse processo seletivo tende a isolar regiões afastadas dos centros de produção e circulação de bens e serviços, e mesmo de circulação de pessoas; regiões estas que, se já não eram pobres, empobrecem.

Quando se revelam atores excluídos do processo - muitas vezes sequer considerados atores, por não ter sua voz ouvida e suas necessidades contempladas - nessa voraz e assimétrica inserção em mercados, surge a pobreza e a marginalização, que podem gerar tensões, provocar a violência e levar ao conflito.

Assim também ocorre no comando político dos processos de uso do território.

Em ambientes domésticos, como o do Brasil, verificam-se a competição entre estados e entre municípios pela instalação de grandes empresas, oferecendo, cada qual, maiores incentivos fiscais; vantagens econômicas; parcerias para qualificação profissional, promoção comercial e concretização de negócios; além de sistemas infraestruturais de energia, comunicações e transportes e tudo mais que se fizer necessário ao estabelecimento dessas empresas.

No ambiente internacional ocorrem disputas pela instalação e operação de grandes empresas nos territórios de cada país. Também se observam disputas interestatais para oferecer melhor estrutura para empresas já estabelecidas desenvolverem suas atividades, com vistas de o país, com desempenho eficaz nesse propósito, ter a possibilidade de ser recompensado com o crescimento econômico.

Entre si, as empresas, evidentemente, também competem. Pela lógica da utilização do espaço, elas competem por locais que apresentem as melhores condições de produção e circulação de bens. De acordo do Márcio Cataia, as áreas de produção se disseminam ao longo dos grandes fluxos de circulação e se desenvolvem sob a égide da fluidez material e informacional, exigência que atende aos interesses das empresas.

A distribuição dos recursos destinados à fluidez é seletiva e acompanha os desdobramentos do mercado mundial, por isso criam-se no território arranjos organizacionais com áreas de maior densidade viária e infoviária (CATAIA, 2008).

A concretização da dinâmica econômica não é determinada apenas pela concentração de capital em determinadas áreas, característica de processos aglomerativos, mas também pela dispersão do capital, que assim espraia seu domínio por diferentes regiões e países, superando a dimensão do território nacional.

Na chamada “guerra global dos lugares” (SANTOS e SILVEIRA, 2003 p.297), os países competem para atrair empresas de atuação mundial, mas também

se unem para conservá-las e evitar a marginalização, como nos processos de regionalização.

Na lógica da acumulação de capital, o território é utilizado como recurso pelos atores predominantes da globalização, ao propor arranjos regionais, ou regionalizações de extensas áreas, que não se concentram apenas no espaço nacional, mas se expandem a abrangências continentais, como no processo de integração física regional que, a priori, favorece e são impulsionados pela atuação dos grandes grupos econômicos na América do Sul.

A adequação às exigências do mercado global leva governos a buscarem alternativas fora de suas fronteiras, na forma de cooperação interestatal, atendendo objetivos de expansão do capital, além de encurtar distâncias e abrir caminho para bens, serviços e pessoas alcançarem seu destino.

Tal processo compatibiliza com os pressupostos de Deblock e Brunelle que constituem o regionalismo estratégico, cuja definição repousa na aquisição de vantagens comparativas no mercado internacional para um grupo de países que se ampare no regionalismo econômico (DEBLOCK e BRUNELLE apud RUIZ, 2007). Em virtude da efetividade restrita dos Estados em responder aos desafios de uma economia globalizada, haveria a opção pela promoção de esquemas regionais de integração com o propósito de expandir a territorialidade dos Estados-Nação.

Essa concepção relaciona-se à criação de um ambiente que facilite a atuação das empresas transnacionais, a promoção de programas de reforma econômica doméstica e a redução do papel do Estado em favor de políticas de mercado. Caracteriza-se pela aliança de atores econômicos transnacionais e Estados (RUIZ, 2003). Aldomar Ruckert argumentou que, em processos com essas características se apresentam:

[...] Novas faces do tecido social e político, novos campos de força sobre o qual o Estado não terá, necessariamente, o poder de ingerência ou de investidor principal, senão de coordenador das macroestratégias que busquem, por exemplo, inserir regiões desiguais em processos de desconcentração da riqueza e nos novos vetores informacionais e de reestruturação do território (RUCKERT, 2005, p.33).

Não obstante a erosão de poder do Estado constatada por Ruckert (2005) e por Costa (2007), provocada pelo contexto da globalização, é dentro de seu quadro normativo que operam as empresas de todos os alcances, local, regional, multi e transnacional e, por extensão as relações internacionais (CATAIA, 2008). O Estado

permanece imprescindível e com poder de ação, mesmo que essa ação seja em favor do mercado. Pois, é dentro do compartimento político estatal, ou seja, da entidade territorial, com fronteiras juridicamente demarcadas, que o Estado exerce sua ação ou agem aqueles legitimamente autorizados pelo Estado (CATAIA, 2008).

O processo de expansão das empresas para além das fronteiras dos Estados-sede, seja pela internacionalização, seja pelo comércio internacional, acarreta movimentos e considerações em outros campos, além do econômico, pois pode afetar a vida das pessoas, de suas relações trabalhistas, de seu meio. Envolve a interação com outros atores, na medida em que pode afetar também o ecossistema, os direitos de povos autóctones - como os indígenas - e as relações políticas com o todo, considerando, entre outros aspectos, aqueles relacionados à soberania, à regulação das atividades e das interações com outros países, à geração e distribuição de renda do cidadão. Exige, pois, o envolvimento do aparato estatal dos países afetados pela expansão econômica, em especial quando os territórios são compartilhados para proporcionar a fluidez física.

4.2 O ORDENAMENTO TERRITORIAL PARA O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DO BRASIL

A instrumentalização do território, fundamentada na integração física, orientada a solucionar as necessidades do capital produtivo acompanham a evolução da economia brasileira. As primeiras ferrovias no Brasil, por exemplo, foram construídas com a finalidade de conectar os locais produtores do agronegócio, em especial, da produção de café, no interior do país, aos portos de Santos, Rio de Janeiro, Salvador e Recife. Quando do primeiro surto de expansão industrial ocorrido no Brasil, entre 1930 e 1940 e já contando com a presença do automóvel no cenário brasileiro, a dinâmica econômica brasileira passou a se concentrar no mercado interno e a construção de estradas cresceu significativamente (SANTOS e SILVEIRA, 2003).

Com o avanço da industrialização, o ordenamento do território, pela via da construção da infraestrutura física – sistemas de transporte, comunicação e energia - pretendia a integração da economia brasileira ao sistema econômico capitalista mundial. Em um primeiro momento, pela necessidade de integração do território nacional, capaz de apoiar a implantação de parques fabris que substituíssem a importação de bens duráveis e a formação de um mercado de consumo doméstico.

Depois, pelo imperativo de uma configuração territorial para acompanhar as transformações da estrutura de produção e circulação de bens e serviços, que ocorreram em nível internacional e foram provocadas pela revolução técnica, científica e informacional.

Para atender à crescente industrialização brasileira, evidenciada a partir do período pós-Segunda Guerra, bem como fomentar o objetivo do desenvolvimento, presente no afã de industrializar, uma nova lógica territorial é aplicada, articulando sistemas de engenharia de âmbito nacional e privilegiando a construção de rodovias para facilitar o fluxo de pessoas e mercadorias e integrando regiões no território nacional¹⁵¹ (SANTOS e SILVEIRA, 2003).

Na etapa mais recente da evolução da economia brasileira, apresentam-se os Eixos de Integração e Desenvolvimento – EID, os quais Berta Becker¹⁵² (1999) ponderou como a tradução das necessidades de retomada do investimento produtivo e de ressignificação do papel do Estado, de forma a determinar uma inserção competitiva no ambiente internacional e a atender a uma necessária descentralização econômica do espaço doméstico, apoiada na utilização sustentável do território. Para Becker, os eixos são “[...] *espaços privilegiados para conectar circuitos nacionais e internacionais de informação, de mercadorias e financeiros, mediante a implementação de redes*” (BECKER, 1999, p.36). Já, naquele momento, os eixos eram entendidos como o elemento central de um subsistema logístico.

De acordo com Becker, os EIDs da região amazônica, por exemplo, visavam a integração terrestre e fluvial daquele território focando o campo de transportes e de infraestrutura, o que antecipa a função que o Estado viria a desempenhar com maior ênfase, dentro e fora do território nacional, no início do século XXI: a de provedor de amparo logístico às redes de produção e distribuição de bens e serviços, em consonância aos pressupostos contidos na IIRSA.

Fazendo analogia à percepção de Arnaldo Ruckert (2005) sobre o processo de ordenamento territorial, trata-se de conjugar planejamento econômico com o

¹⁵¹ A opção pela construção de rodovias também foi impulsionada pela construção do parque industrial automobilístico em São Paulo que, aliado ao fato de a região sudeste tornar-se pólo concentrador de atividades econômicas, terminou por privilegiar, entre 1955 e 1964, a construção de uma maior quantidade de estradas e quilômetros pavimentados dentro da Região Sudeste, como pode ser observado nas Tabelas 3 e 4, da obra de Milton Santos e Maria Laura Silveira (2003, p.335).

¹⁵² Ao posicionar-se a respeito dos EIDs, constituídos dentro do território brasileiro, no âmbito do Programa Brasil em Ação, esboçado em 1996.

ordenamento territorial através da articulação do espaço econômico com o espaço político.

Pode-se inferir que, historicamente, o objetivo de promover o desenvolvimento econômico brasileiro tem acarretado exigências de ordenamento territorial acompanhadas de amparo logístico por parte do Estado, não sendo, portanto, uma completa inovação o pressuposto de Amado Cervo, quando este argumenta que, a partir do final do Governo Cardoso, o Estado passa a dar apoio logístico a empreendimentos públicos e privados de forma a aumentar a capacidade competitiva das empresas estabelecidas no Brasil, perante o mercado externo. A mudança de paradigma reside no fato de que o Governo brasileiro passou a priorizar essa função, imbuído com o propósito de uma inserção econômica mundial do país com condições competitivas à realidade atual do sistema internacional, interdependente, complexa economicamente, competitiva comercialmente.

Portanto, a decisão de modernizar portos, construir rodovias, ferrovias e hidrovias, com abrangência aos territórios do Paraguai, Bolívia, Peru e Chile, representada pela participação brasileira no Eixo Interoceânico Central surge da intersecção do interesse privado com planejamento estatal para o espaço público.

4.3 AS RELAÇÕES DO BRASIL NO EIXO INTEROCEÂNICO CENTRAL



Figura 11: Área de Influência do Eixo Interoceânico Central. Fonte: IIRSA

A opção por ordenamento territorial, sob uma concepção de conformação da infraestrutura física da América do Sul, atendendo as necessidades de escoamento da produção, de circulação de mercadorias e pessoas, de fluidez física, enfim, reflete as motivações para participação política e investimento econômico do Estado brasileiro no Eixo Interoceânico Central.

O Eixo Interoceânico Central é uma faixa geográfica, cuja área de influência abrange os pólos industriais e de agronegócio dos estados de São Paulo, Rio de Janeiro, Paraná, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, no Brasil; a totalidade do território do Paraguai; os departamentos de Beni, La Paz, Santa Cruz, Oruro, Potosí, Cochabamba, Chiquisaca e Tarija, na Bolívia; a Primeira Região do Chile, denominada Tarapacá; e os departamentos de Arequipa, Moquegua, Puno e Tacna, no Peru.

A representação da área de influência do Eixo equivale a 19% da superfície total da América do Sul, a 26% do PIB do subcontinente e 28% da sua população¹⁵³ (IIRSA, 2007). Na Tabela 13 é possível verificar que o Brasil predomina isoladamente na geração de riquezas dentro do Eixo Interoceânico Central.

Tabela 13
Aportes de PIB no Eixo Interoceânico Central

País	Partic. %
Bolívia	2,47%
Brasil	92,76%
Chile	0,84%
Paraguai	2,06%
Peru	1,87%
Total	100,00%

Fonte: Elaborado a partir de dados IIRSA (2007)

Além da relação com os países sócios no Eixo, a área de influência sobre o Brasil é de suma importância para a economia brasileira, já que o PIB dos estados abarcados pelo Eixo representou, aproximadamente, 58% do PIB total do país em 2005. A Tabela 14 discrimina a participação percentual de cada setor econômico na composição do PIB estadual.

¹⁵³ A base de dados é de 2005.

Tabela 14
Participação % do PIB setorial nos estados brasileiros do Eixo

Setor Econômico	Mato Grosso	Mato Grosso do Sul	São Paulo	Rio de Janeiro	Paraná
Agricultura	32,2	15,5	1,8	0,5	8,4
Mineração	0,2	0,5	0,1	12	0,3
Indústria Manufatureira	10,3	8,5	24	10,2	19,5
Eletricidade, gás, água	3,4	3,1	3,7	2,9	5,5
Construção	4,8	5,2	4	5	4,9
Comércio	15,3	16,6	13,7	11,1	16,9
Transporte	4,8	7,8	10,5	9,9	9
Serviços Financeiros	6,3	10,5	19,7	15,2	12,4
Outro serviços	22,7	32,3	22,5	33,2	23,1
Totais	100	100	100	100	100

Fonte: Elaborado a partir de dados IIRSA (2007)

Em relação à cooperação interestatal para configuração do Eixo Interoceânico Central, o aumento significativo do fluxo de comércio pelo mundo tem repercutido nas decisões de política externa dos países envolvidos e na motivação para realizar um acordo de integração física. O objetivo central, como já abordado, é a inserção internacional competitiva. Para alcançá-la, são promovidas ações para uma futura integração energética e de sistemas de comunicação, para a aspirada convergência normativa e para formação de sistemas de circulação e transportes, através da construção e modernização de canais viários e logísticos para escoamento da produção nacional.

As relações bilaterais e multilaterais com os países participantes do Eixo Interoceânico Central estão inseridas na pauta de uma política de ordenamento territorial, que no âmbito nacional é conduzido pelo Estado brasileiro, e no âmbito subregional é produzido pela articulação e cooperação entre Brasil, Chile, Bolívia, Paraguai e Peru, possibilitados pela contiguidade geográfica, pelas relações pacíficas e pela aproximação política percebida nos últimos anos com estes países. A cooperação se fundamenta, ainda, de acordo com Wanderley Messias da Costa, em um histórico de:

[...] sucessivos estágios de cooperação, competição, rivalidades ou conflitos; uma concertação política inter-estatal com vistas a uma estratégia de mútua proteção diante de potenciais ameaças externas; a edificação de um sistema regional de comércio que promove a eliminação gradual das barreiras internas, aliada a uma política de bloco que permite a esses países atuar em melhores condições num ambiente de crescente competição internacional (COSTA, 2007 p. 3).

No formato bilateral, as relações do Brasil com Paraguai, Bolívia, Chile e Peru apresentaram avanços e retrocessos nos últimos anos, considerando-se a

intenção de uma articulação estratégica para promover o desenvolvimento brasileiro, que se apóie no processo de integração da infraestrutura física.

Percebe-se um descompasso, ao considerar a assimetria de tamanho, os interesses comerciais e os investimentos brasileiros de um lado, e a influência política brasileira nas relações subregionais de outro, o que pode gerar dificuldades de coordenação regional e fomentar a desconfiança dos países de menor projeção política e econômica em relação ao Brasil (LIMA, s.d).

No entanto, alguns setores econômicos em cada país denotam maior possibilidade de obter ganhos significativos com a integração do espaço físico, como as cadeias regionalizadas de montadoras automobilísticas, o setor de química pesada, o setor de máquinas pesadas, as mineradoras e setor de exploração e distribuição de recursos energéticos, como gás, energia elétrica e petróleo. Cabe citar também, setores com vantagens evidentes durante e após o processo de conformação do espaço integrado, como as empresas que participam do projeto de construção da infra-estrutura, estando entre estas, as construtoras de estradas e seus bens e serviços agregados, as transportadoras e as operadoras de sistemas logísticos. Ainda é importante citar setores econômicos que podem se beneficiar indiretamente da conformação de um espaço fluído, como o setor de turismo, inseridos neste, hotéis, restaurantes, operadoras de turismo ecológico e de intercâmbio cultural, entre outras.

Em referência às exportações para cada um dos quatro países realizadas pelos estados brasileiros que integram o Eixo e a comparação com as exportações para a China, na Tabela 15 está demonstrado que o volume exportado dentro do bloco é muito inferior ao volume exportado para a China¹⁵⁴, mercado que exerce um forte poder de atração sobre o setor produtivo brasileiro.

Tabela 15
Exportações comparadas nos estados brasileiros do Eixo

Estado \ País	China	Bolívia	Chile	Paraguai	Peru
Mato Grosso	3.304	62	57	2	26
Mato Grosso do Sul	811	12	3	261	1
Paraná	2.835	39	110	670	92
Rio de Janeiro	2.783	35	2.123	34	522
São Paulo	1.202	319	920	409	274
Total	10.935	467	3.213	1.376	915

Fonte: Elaborado a partir de dados de ALICEWEB

Valores US\$ Milhões FOB

¹⁵⁴ As principais empresas que exportaram para a China, sediadas nos estados brasileiros em análise, estão relacionadas no APÊNDICE I.

É fato que o mercado consumidor chinês é mais atrativo também por questão de escala, considerando que nossos vizinhos sul-americanos não possuem poder efetivo de compra e escala suficiente para absorver uma porção maior da produção brasileira. Mas, as razões relacionadas às deficiências infraestruturais contribuem para o parco intercâmbio intrarregional. De acordo com Ricardo Sennes et al.,

[...] a virtual inexistência de condições físicas, regulatórias e de oferta de serviço logísticos regionais faz com que parte substancial das vantagens derivadas da proximidade física entre os países da região não é aproveitada como vantagem competitiva (SENNES, et al., 2005, p. 3).

Na sequência estão caracterizadas as relações bilaterais do Brasil com os países do Eixo, envolvendo algumas negociações políticas para solucionar interesses econômicos, aspectos relacionados aos investimentos produtivos, as relações de intercâmbio comercial, além de ações para a conformação da infraestrutura física, em especial àquelas concernentes ao setor de transportes.

4.3.1 Relações Brasil - Paraguai

A maior fonte de renda do Paraguai é também o principal item da relação econômica bilateral com o Brasil, a hidrelétrica de Itaipu. Ao longo dos anos, este tem sido um fator de consolidação da cooperação entre os dois países, mas em certas ocasiões, também fator de constrangimento. A principal contenda se refere ao valor repassado pelo fornecimento de energia hidrelétrica para o Brasil. O Paraguai exigiu a revisão do Tratado de Itaipu, com base no cumprimento da Ata de Iguazu – anterior ao tratado – na qual estabelece que a energia excedente, ou seja, aquela que exceda o suprimento das necessidades de consumo do sócio possa ser vendida a um preço justo. Já o Tratado de Itaipu estabelece que, os países que não gastam toda a energia a que têm direito, são obrigados a vender ao sócio pelo preço de custo¹⁵⁵ (ANSALATINA, 15/03/09).

¹⁵⁵ De acordo com a Agência ANSA – Ansalatina, em maio de 2009, o presidente paraguaio Fernando Lugo apresentou nova proposta ao Brasil que inclui a venda do excedente de energia diretamente ao mercado privado brasileiro através da empresa estatal Administración Nacional de Electricidad – ANDE (ANSALATINA, 27/05/09).



Figura 12: Usina hidrelétrica de Itaipu. Fonte: SOS Rios do Brasil.

Além das discussões sobre Itaipu, outro ponto complexo nas relações bilaterais Brasil-Paraguai é a questão dos produtores brasileiros de soja estabelecidos em território Paraguaio, os *brasiguaios*. O Paraguai é o terceiro maior produtor de soja da América do Sul e sexto maior do mundo. Boa parte dos produtores de soja no território paraguaio é composta de brasileiros, situação que incomoda o campesinato¹⁵⁶ paraguaio que exige, muitas vezes sob a forma de invasões e violência, a expulsão dos produtores brasileiros e uma imediata reforma agrária. Segundo Sylvain Souchard (2001 *apud* SPRANDEL, 2006), o espaço de fronteira entre Brasil e Paraguai, com a colonização brasileira ocorrida a partir de 1959 deu origem a um espaço novo, nomeado *brasiguai* que, ao mesmo tempo em que favorece a integração política e econômica do Paraguai na América do Sul, aprofunda sua dependência externa¹⁵⁷.

Em 2008, o Chanceler Celso Amorim propôs ao vice-presidente paraguaio, Frederico Franco, um pacote de investimentos públicos brasileiros neste país, que incluiria três linhas de ação: financiamento do BNDES para projetos de infraestrutura e energia; investimentos da Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária – EMBRAPA – para cooperação agrícola; e auxílio da Agência Brasileira de Desenvolvimento Industrial – ABDI – para as empresas instaladas na Paraguai.

¹⁵⁶ Representado principalmente pela Organização Nacional Campesina – ONAC.

¹⁵⁷ Existe ainda uma versão, com viés geopolítico do período militar, em que a transferência de brasileiros para as zonas fronteiriças e neste caso, para o outro lado da fronteira, visava à ocupação estratégica do espaço com foco no desenvolvimento nacional, em particular para a garantia de manutenção do acordo para construção da hidrelétrica de Itaipu. Ao Paraguai, essa transferência interessava, pois colocava este país no mapa dos grandes produtores de soja do mundo (SPRANDEL, 2006).

Haveria ainda, a possibilidade de parceria com a Petrobras para exploração de gás natural na região do Chaco paraguaio, adicionado ao financiamento de construção de gasoduto para conectar a região ao Brasil, através do BNDES. Ao BNDES caberia também o financiamento para instalação de fábricas processadoras de soja e usinas de álcool (BRASIL. Ministério das Relações Exteriores, 2008).

Do lado paraguaio, o interesse está mais assentado nos investimentos em rodovias para escoamento da produção até o Oceano Pacífico (BRASIL. Ministério das Relações Exteriores, 2008).

As conexões físicas entre Brasil e Paraguai dentro do Eixo estão inseridas no 'Grupo 1' de projetos, cuja função estratégica é conectar as regiões produtivas regionais e proporcionar o acesso da região interior ao Oceano Pacífico, pela articulação de territórios isolados. A Figura 13 apresenta os projetos que concernem à interligação Brasil-Paraguai e estes com a região circunvizinha.

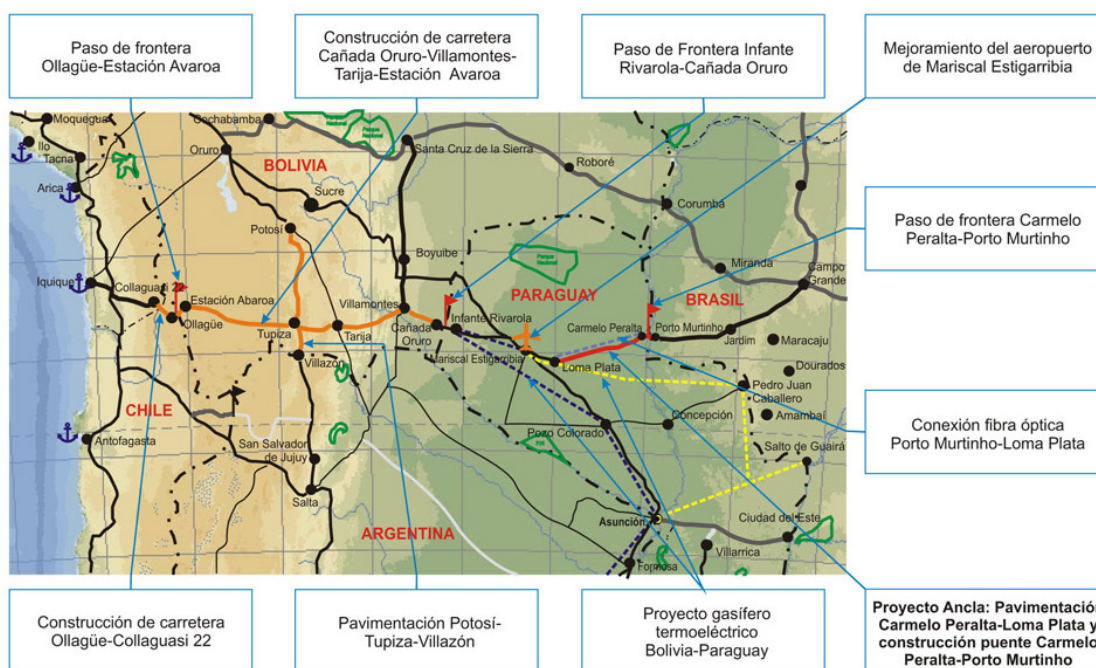


Figura 13: Conexão Chile-Bolívia-Paraguai-Brasil – Grupo 1. Fonte: IIRSA.

Em relação ao intercâmbio comercial, percebe-se que a participação tanto das exportações quanto das importações é ínfima em relação aos totais do Brasil, não se configurando o Paraguai um importante mercado para o comércio exterior brasileiro. No ano de 2008, o Brasil exportou principalmente óleo diesel, adubos e fertilizantes, tratores e ceifeiras-debulhadoras para o Paraguai. Na rota inversa, importou grãos de trigo, milho, soja e derivados (ALICEWEB).

Tabela 16
Intercâmbio comercial Brasil – Paraguai 2002 e 2008

Ano	Exportação	% Export brasileira total	Importação	% Import brasileira total	Saldo	Corrente de Comércio
2002	560	0,93%	383	0,81%	177	943
2008	2.488	1,26%	657	0,38%	1.830	3.145

Fonte: MDIC/Aliceweb

Valores em US\$ Milhões (FOB)

Entre as empresas brasileiras que exportaram maior volume para o Paraguai estão: Refinaria Alberto Pasqualini – REFAP, integrante do Sistema Petrobras, que exportou óleo diesel; Fertipar Fertilizantes do Paraná, empresa brasileira produtora de fertilizantes; e CNH Latin America, empresa transnacional que opera nos cinco continentes e exportou para o Paraguai tratores e colheitadeiras produzidas no Brasil, com as marcas comerciais *Case* e *New Holand*¹⁵⁸ (BRASIL. Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, 2008).

Preocupadas com o padrão de competitividade, empresas brasileiras têm criticado a instituição do Regime de Tributação Unificada na importação pela via terrestre de mercadorias procedentes do Paraguai. De acordo com o Instituto Brasileiro de Defesa da Competitividade – Instituto Brasil Legal - os empresários estão cobrando uma legislação que impeça a entrada de produtos ilegais no Brasil e evitem transformar a fronteira paraguaia em corredor de acesso de produtos oriundos de Taiwan e da China, provocando uma concorrência desleal com o setor produtivo brasileiro (SOCIEDADE BRASILEIRA PRÓ-INOVAÇÃO TECNOLÓGICA, 2009).

De acordo com o estudo de Lagreca e Hexsel (2007), as indústrias de cigarros, materiais esportivos, música e software, são as que mais sofrem com a concorrência desleal, gerada pela oferta ilegal destes produtos, que no caso do Paraguai ocorre por contrabando¹⁵⁹.

4.3.2 Relações Brasil - Bolívia

Com a criação de distintos processos de integração na América do Sul, na década de 1980, a Bolívia participou do Acordo de Cartagena, que pretendia uma integração profunda dos países andinos e também da Associação Latinoamericana

¹⁵⁸ As informações de cada empresa elencada foram obtidas nos respectivos sites: <<http://www.refap.com.br/>>; <<http://www.fertipar.com.br/>>; e <<http://www.caseih.com.br/>>.

¹⁵⁹ Contrabando é a importação clandestina de um bem de uma jurisdição para outra (DEFLEM e HENRY-TURNER, 2001 *apud* LAGRECA e HEXSEL, 2007).

de Integração - ALADI. No entanto, esses processos não avançaram como pretendiam. Em 1996, a Bolívia optou por associar-se ao MERCOSUL.

A Bolívia é grande produtora de gás natural. As conexões de gasodutos com os demais países da América do Sul têm sido um importante ponto de inflexão na política externa da Bolívia. Brasil e Argentina, além de Peru, Chile e Paraguai, procuraram estabelecer acordos de integração energética com aquele país de modo a abastecer seu parque industrial. A empresa brasileira Petrobras ficou encarregada de operar em associação à empresa boliviana de gás para, com sua tecnologia, extrair e distribuir o gás.

A nacionalização do gás na Bolívia foi decretada em 2006, quando gerou uma crise política. Naquele momento, a Bolívia se configurava como o único fornecedor de gás para o Brasil. A partir da crise da nacionalização, o governo brasileiro elaborou o Plano Nacional de Gás e decidiu apostar na produção nacional e em alternativas ao fornecimento externo, como a criação dos terminais de Pecém, Ceará¹⁶⁰, e no Rio de Janeiro, possibilitando a importação do gás liquefeito de petróleo pela via marítima (CHIARINI, 2009).

Depois da nacionalização do gás, ainda foram assinados quatro acordos e um comunicado na área de energia entre Brasil e Bolívia, estabelecendo as bases para produção, transferência de tecnologia e capacitação relacionadas à integração Petrobras e Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos – YPFB.

Em relação ao gasoduto, a base do projeto de construção foi a assinatura do contrato de compra e venda entre Petrobras e a YPFB, em 1996, que envolvia a venda crescente de gás, iniciando com 8 milhões de metros cúbicos por dia, até o limite de 16 milhões de metros cúbicos por dia, no oitavo ano, com a manutenção deste patamar até completar 20 anos de contrato. O contrato também envolveu a criação de opção por capacidade de transporte, incluindo a Eletrobrás e o BNDES, de forma a fornecer gás para abastecer usinas térmicas e conectar os estados brasileiros, constantes na Figura 14 (PASSOS, 1998).

¹⁶⁰ Acordo firmado entre a Petrobras e a Shell do Brasil, cujo primeiro fornecimento de gás natural liquefeito ocorreu em julho de 2009 (SHELL, s.d).



Figura 14: Gasoduto Bolívia – Brasil. Fonte: Passos, 1998.

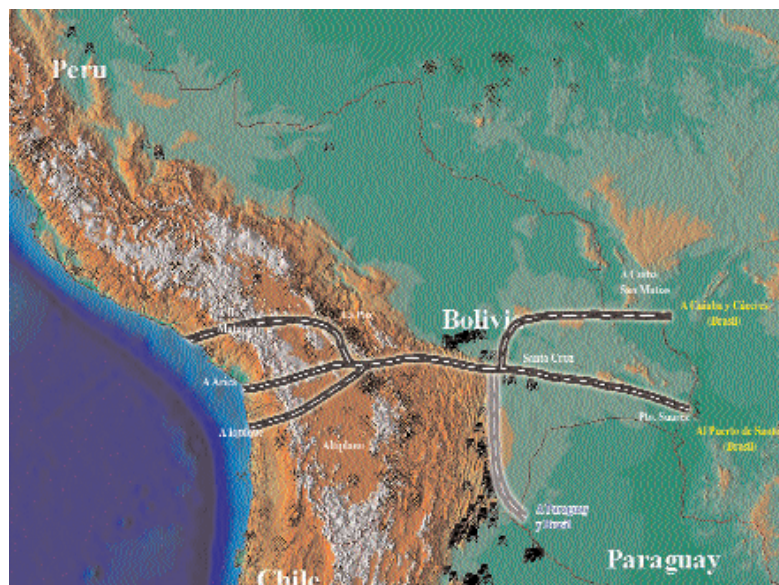
Para construção e operação dos gasodutos foram constituídas duas empresas: a Gás Transboliviano SA – GTB – e a Transportadora Brasileira Gasoduto Bolívia-Brasil SA – TGB – cujas participações acionárias encontram-se na Figura 18. O custo total da construção do gasoduto foi de US\$ 2 bilhões, dos quais, US\$ 1,6 bilhões investidos através do Brasil (PASSOS, 1998).




TGB		GTB	
SÓCIOS	%	SÓCIOS	%
GASPETRO – PETROBRAS GAS AS	51	GASPETRO – PETROBRAS GAS AS	9
BBPP HOLDINGS LTDA	29	BBPP HOLDINGS LTDA	6
ENRON	7	ENRON	30
SHELL	7	SHELL	30
FUNDOS DE PENSÃO BOLIVIANOS	6	FUNDOS DE PENSÃO BOLIVIANOS	25

Figura 15: Estrutura acionária TGB e GTB. Fonte: TGB *apud* Passos, 1998.

No tocante à IIRSA, a população boliviana e algumas organizações não governamentais de direitos civis e ambientais têm se articulado e contestado a participação do país na construção de eixos multimodais para conexão interoceânica. Segundo eles, a posição geográfica da Bolívia, a condiciona como corredor de transporte para as *commodities*¹⁶¹ brasileiras com destino ao leste e sudeste asiático e à costa oeste dos Estados Unidos.

¹⁶¹ Termo utilizado como referência aos produtos de base em estado bruto (matérias-primas) ou com pequeno grau de industrialização, de qualidade quase uniforme, produzidos em grandes quantidades



Legenda:  Eixo Bolívia-Paraguai-Brasil  Eixo Interoceânico Central  Campos de gás e petróleo
 Figura 16: Conexão Bolívia-Paraguai-Brasil com Eixo Interoceânico Central. Fonte: Molina, s.d.

Também aos bolivianos preocupa a construção das usinas hidrelétricas no Rio Madeira, que poderia provocar graves danos à fauna, flora e às populações indígenas e camponesas da região. Sensível ao impacto ambiental e social que os megaprojetos de construção da IIRSA provocarão no território de seu país, o presidente boliviano, Evo Morales, procura negociar principalmente com o Brasil, um processo de integração física que proporcione o crescimento econômico, mas não impacte de maneira tão violenta o meio ambiente e a vida humana (QUINTELA, 2006).

Com a Bolívia, as relações de comércio do Brasil também são pouco significativas, como se pode verificar na Tabela 17. Contudo, nos últimos anos, as relações bilaterais adquiriram maior importância em razão do acordo de produção de gás natural pela Petrobras na Bolívia¹⁶² e exportação para o Brasil, tornando-se um importante meio de produção energética para o desempenho da indústria brasileira, através de sua utilização em usinas termelétricas, para o transporte rodoviário, para o uso doméstico, no comércio e no setor de serviços. Além do gás natural, o Brasil importa óleos brutos de petróleo, feijão preto comum e grãos de soja (ALICEWEB).

e por diferentes produtores. Esses produtos "in natura", cultivados ou de extração mineral, podem ser estocados por determinado período sem perda significativa de qualidade. Possuem cotação de preços e negociabilidade globais, utilizando bolsas de mercadorias.

¹⁶² O último acordo realizado em fevereiro de 2007 entre Petrobras e Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos – YPFB previa que não haveria aumento no volume ou na fórmula de preço de compra do gás natural da Bolívia, bem como definia o valor pago pela Petrobras, pelas frações de hidrocarbonetos líquidos presentes no gás natural, efetivamente entregues. Fonte: Petrobras. Disponível em <http://www2.petrobras.com.br/ri/spic/bco_arq/2961_preco_gas_bolivia.pdf> Acesso em: 22 jun. 2009.

Tabela 17
Intercâmbio comercial Brasil – Bolívia 2002 e 2008

Ano	Exportação	% Export brasileira total	Importação	% Import brasileira total	Saldo	Corrente de Comércio
2002	422	0,70%	396	0,84%	26	818
2008	1.136	0,57%	2.858	1,65%	-1.722	3.993

Fonte: MDIC/Aliceweb

Valores em US\$ Milhões (FOB).

Entre os principais itens que o Brasil exportou para a Bolívia em 2008 estão: barras de ferro/aço laminados, óleo diesel, tratores, grãos de soja e polietilenos (ALICEWEB). As exportações de maior volume foram realizadas por empresas como: Arcelormittal Brasil SA - antiga Belgo, usina siderúrgica de aços longos e planos, cuja controladora acionária está estabelecida em Luxemburgo; Petrobras, sediada em Paulínia-SP; Caterpillar Brasil Ltda, empresa produtora de equipamentos de terraplenagem, oriunda dos Estados Unidos, estabelecida no Brasil desde 1954; Granule Exportadora e Importadora, atua com a compra e exportação de grãos, incluindo o processo logístico para escoamento ao mercado internacional; Braskem S A, que produz resinas termoplásticas oriundas do petróleo, como o polietileno, o polipropileno e o PVC¹⁶³ (BRASIL. Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, 2008).

A Construtora OAS opera em obras de construção de rodovias na Bolívia. A Figura 17 apresenta o trecho que contempla 200 km de construção e pavimentação da Estrada Potosí-Uyuni.



Figura 17: Carretera Potosí-Uyuni, Bolívia. Fonte: Construtora OAS <www.oas.com.br>

Em construção de estradas na Bolívia, ainda opera a empresa brasileira Queiroz Galvão. A Figura 18 mostra um trecho da Carretera Tarija-Potosí.

¹⁶³ As informações individuais das empresas foram obtidas em consultas aos respectivos sites: <www.arcelor.com.br/empresa/arcelormittal/perfil/perfil.asp>; <www.granule.com.br>; <brasil.cat.com>; <www.braskem.com.br>.



Figura 18: Carretera Tarija-Potosí, Bolívia. Fonte: Queiroz Galvão: <www.queirozgalvao.com/br/Default.aspx?tabid=47&mid=524&ctl=Photo&ItemID=88>.

4.3.3 Relações Brasil - Chile

O Chile, desde a década de 1970, já organizava o processo de abertura de sua economia com base em um modelo liberal, priorizando suas relações de comércio exterior e negociando acordos de preferência tarifária e de livre comércio. Como resultado dessa opção, atualmente as preferências tarifárias do Chile alcançam 86% do PIB mundial e possibilitam àquele país o acesso privilegiado de suas mercadorias em diversos mercados. Entre os países e blocos com Tratados de Livre Comércio – TLC - já firmados pelo Chile estão Estados Unidos, União Europeia, Japão, Índia, Coreia do Sul e China (INTERNATIONAL CENTRE FOR TRADE AND SUSTAINABLE DEVELOPMENT, 2007). Interessado em estreitar relações econômicas com países desenvolvidos e com as potências emergentes, o Chile demonstra grande interesse em ampliar a relação de cooperação econômica com o Brasil sob a forma de parceria comercial.

No âmbito da IIRSA, o Chile utilizaria seu diferencial de TLCs já assinados e dos acordos fitossanitários firmados¹⁶⁴ para intensificar o fluxo comercial com o

¹⁶⁴ Medidas fitossanitárias são definidas como qualquer medida que tenha a finalidade de: proteger a vida humana ou a vida animal de riscos que surgem de elementos aditivos, contaminantes, toxinas ou doenças; proteger a vida humana de plantas, doenças ou animais que podem causar algum tipo de doença; proteger animais ou vegetais de pragas, doenças ou organismos não conhecidos; prevenir ou limitar outro dano a um país da entrada, estabelecimento ou expansão de pragas. Já o Tratamento fitossanitário é uma medida Fitossanitária com a finalidade de evitar a entrada de insetos ou organismos estranhos em países que não tenham predadores em seu habitat natural. Pode ser aplicação de gases fumigantes (brometo ou fosfina) ou tratamento a quente (AQF) em

Brasil, aproveitando a integração da infraestrutura física da América do Sul (INTERNATIONAL CENTRE FOR TRADE AND SUSTAINABLE DEVELOPMENT, 2009).

De acordo com Ivan Paez¹⁶⁵, representante do Departamento de Assuntos Internacionais de Fronteiras e Limites do Chile no Brasil, o Chile se dispõe a prestar serviços de beneficiamento, embalagem e aplicação de medidas fitossanitárias às mercadorias exportadas pelo Brasil com destino aos países os quais o Chile mantém TLC. Como exemplo de mercadorias que poderiam ser beneficiadas, Paez citou a soja oriunda do estado do Mato Grosso que, no Chile, receberia tratamento fitossanitário de acordo com as exigências do mercado asiático, pois, segundo ele, os chilenos são experientes e exigentes no cumprimento dessas normas. Desta forma, o Chile poderá agregar valor aos produtos brasileiros de exportação, ao mesmo tempo em que o Brasil se beneficiará da redução de tarifas alfandegárias para o Chile presente nestes acordos, pautadas regressivamente entre 4% a zero, a serem alcançadas ao longo dos cinco anos seguintes (PAEZ, 2007).

Na via dupla da maximização de interesses nacionais, o Brasil percebe o Chile, enquanto parceiro na construção do Eixo Interoceânico Central, como um portal de saída para o Oceano Pacífico, que facilite o acesso ao mercado asiático e aos demais países que a rota do Pacífico conduzir, em especial, através dos portos marítimos de Arica, Iquique e Antofagasta.

produtos vegetais [tais como café, soja, milho, amendoim (grãos em geral), madeira, embalagens de madeira, containeres, entre outros (Fonte: <<http://www.santosinspection.com.br/faq.asp>> Acesso em: 23 jun. 2009). No âmbito da Organização Mundial do Comércio, as Normas Internacionais de Medidas Fitossanitárias foram instituídas pela Convenção Internacional de Proteção Fitossanitária - CIPF, vinculada à Organização das Nações Unidas para Agricultura e Alimentação - FAO.

¹⁶⁵ Em entrevista concedida a autora em agosto de 2007.



Figura 19: Corredores Norte e Capricornio como Ejes Camineros Pacífico-Atlântico. Fonte: Melado, 2005.

A cooperação potencial entre Brasil e Chile, com vistas ao beneficiamento e reexportação de produtos brasileiros, pode esbarrar na exigência de cumprimento de regras de origem¹⁶⁶ por parte dos importadores finais. Para tanto, os dois países vêm estudando alternativas de triangulação das operações, processo que tem envolvido no Brasil a classe empresarial, o BNDES, Federações de Indústrias e o Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (INTERNATIONAL CENTRE FOR TRADE AND SUSTAINABLE DEVELOPMENT, 2009). Algumas opções passam pela formação de *joint-ventures* com empreendedores chilenos fornecendo insumos à produção, ou a instalação de unidades fabris de empresas brasileiras no Chile (ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL, 2009).

Mário Vilalva, Embaixador do Brasil no Chile, argumentou que o Chile “se qualifica como ponte de negócios entre a Ásia e a América do Sul” (REVISTA BRASIL, 2007). Na contraparte, o Embaixador do Chile no Brasil, Álvaro Diaz, declarou que para o Brasil, “o Chile é mais do que um mercado interessante para

¹⁶⁶ Segundo o International Centre for Trade and Sustainable Development (2009),

“Todos os TLCs chilenos definem como ‘integralmente obtido’ a mercadoria fabricada a partir de: (i) minerais, vegetais, animais e seus respectivos derivados provenientes de pelo menos um dos Estados parte; (ii) caça e pesca em mar territorial e zona econômica exclusiva; e (iii) insumos nacionais e no território de uma das partes”.

suas exportações, é também uma plataforma de exportações para terceiros países como Estados Unidos, Canadá, China e Coréia do Sul (REVISTA BRASIL, 2007).

As relações comerciais brasileiras com o Chile, já foram em parte comentadas na análise geoeconômica. A descrição do intercâmbio bilateral está disposta na Tabela 18. Em comparação aos outros países do Eixo, o Chile mantém relações mais dinâmicas com o Brasil, tanto nas importações quanto nas exportações, representando uma corrente de comércio de US\$ 8,8 bilhões. O Brasil exportou, em 2008, óleos brutos de petróleo, terminais portáteis de telefonia celular, veículos para transporte de passageiros, e chassis com motor a diesel e cabina para cargas acima de vinte toneladas. Na via inversa, importou principalmente minerais, entre os quais, cátodos de cobre, sulfetos de minérios de cobre, fio de cobre refinado e minérios de molibdênio (ALICEWEB).

Tabela 18
Intercâmbio Comercial Brasil – Chile 2002 e 2008

Ano	Exportação	% Export brasileira total	Importação	% Import brasileira total	Saldo	Corrente de Comércio
2002	1.465	2,43%	649	1,37%	816	2.114
2008	4.792	2,42%	4.079	2,35%	713	8.870

Fonte: MDIC/Aliceweb

Valores em US\$ Milhões (FOB).

Entre as empresas com maior volume de exportação para o Chile estão: Petrobras; Shell Brasil Ltda, que atua com exploração e produção de petróleo, gás natural, biocombustíveis e petroquímica, possui controladora britânica e atuação transnacional; Mercedes Benz do Brasil, produtora de automóveis, caminhões, ônibus e microônibus, que possui origem alemã e atuação transnacional; Flextronics do Brasil, empresa de tecnologia da informação, fabricante de produtos eletrônicos e equipamentos para empresas de telecomunicações, cuja controladora acionária sedia-se em Cingapura; e Volvo do Brasil Veículos, de origem sueca, mas atuação transnacional, exportando do Brasil caminhões e ônibus¹⁶⁷.

No Chile está instalada a Gerdau AZA, empresa siderúrgica adquirida pelo Grupo brasileiro Gerdau em 1992, que possui duas plantas industriais - uma que produz aço e laminados e outra que produz apenas laminados - voltadas para o atendimento da indústria e da construção civil (GERDAU, 2009).

¹⁶⁷ Informações das empresas obtidas nos respectivos sites: <http://www.shell.com/home/content/br-pt>; <http://www.mercedes-benz.com.br/>; <http://www.janelanaweb.com/digitais/flextronics.html>; e <http://www.volvo.com.br/>.

Além do segmento siderúrgico, encontra-se a empresa brasileira Alusa, que opera no segmento de construção e montagem de sistemas de energia e telecomunicações e lidera o consórcio Transchile para a construção e administração da linha de transmissão de energia elétrica Charrua-Nueva Termuco, no centro-sul do Chile.

4.3.4 Relações Brasil - Peru

Com um histórico de relação tensa entre os vizinhos¹⁶⁸, o Peru mantinha uma relação de distância com o Brasil e, segundo o economista peruano Efraim González de Olarte (*apud* SACCOMANDI, 2008), diante do histórico de disputas, durante o período militar, o governo peruano preferiu não construir estradas que ligassem os passos de fronteira entre os dois países, por receio de uma invasão brasileira.

Mas as relações entre Brasil e Peru, embora não tão próximas, sempre foram de cordialidade. Nos últimos anos, as relações se intensificaram devido principalmente ao interesse de empresários brasileiros no país, para comércio, parcerias e investimentos. As exportações, por exemplo, cresceram 423% entre 2002 e 2008.

Jaime Stiglich¹⁶⁹, quando Embaixador do Peru no Brasil, argumentou que seu país tinha grande interesse na prestação de serviços portuários e de logística para o Brasil, possibilitado pela integração da infraestrutura física. Também defendeu a importância de intensificar as exportações para o Brasil na via inversa da remessa de mercadorias brasileiras ao mercado asiático, realizada através dos portos peruanos de San Juan, Ilo, Tacna e Matarani. Ao Peru interessaria exportar, além dos minérios, produtos agrícolas como alho, frutas, batata-doce, orégano, azeitona e pisco, de acordo com a região produtora conectada ao porto de destino das mercadorias brasileiras. A intenção seria aproveitar o mesmo meio de transporte de vinda das mercadorias brasileiras que passariam pelo Peru a caminho da Ásia, para exportar produtos peruanos ao Brasil.

¹⁶⁸Guerra do Pacífico com o Chile (conhecida como *Guerra dos Portos*), entre 1879 e 1881; Bolívia desde a Guerra do Pacífico pleiteia uma saída para o mar; Guerra com a Colômbia Guerra Peru-Ecuador entre 1941 e 1942; Disputa territorial com Equador na Cordilheira de Condor em 1995, solucionado com a mediação brasileira.

¹⁶⁹ Em entrevista concedida à autora em agosto de 2007.

Apostando na intensificação de comércio com o Brasil, engendrada pelo investimento na integração da infraestrutura física, Stiglich informou que seu país já havia iniciado a construção da *Ferrocarril Rey Transcontinental*, uma ferrovia que ligaria os portos peruanos de Bayovar e Paita à fronteira com o Acre, no Brasil. Essa linha permitiria o transporte da soja da região oeste brasileira para o Pacífico e, em contrapartida, rocha fosfórica peruana para o Brasil. Em território brasileiro já está em andamento, pela estatal brasileira Valec a construção da ferrovia Norte-Sul, que contempla o acesso até Boqueirão da Esperança no estado do Acre, divisa com o Peru, conectando transversalmente os Eixos Peru-Bolívia-Brasil e Interoceânico Central.

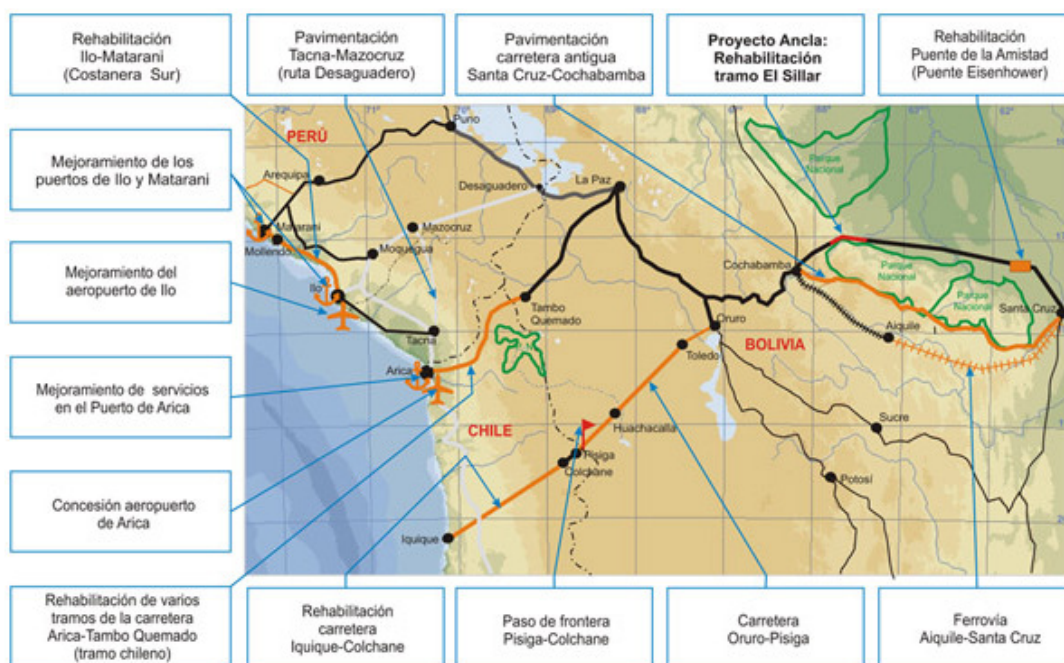


Figura 20: Conexões do Eixo com o Pacífico. Fonte: IIRSA.

Em maio de 2009 o presidente Lula assinou acordos de cooperação com o presidente peruano Alan García nos segmentos empresarial, agropecuário, energético, de saúde e de educação. No marco da integração energética, entre os acordos, está prevista a construção de seis hidrelétricas no território peruano para abastecer de energia o mercado brasileiro. A construção será realizada em parceria, através da empresa brasileira Eletrobrás e a peruana Electroperú.

O intercâmbio comercial entre Brasil e Peru tem pouca representatividade nas relações totais de comércio exterior do Brasil. As exportações para aquele país em 2008 representaram 1,16% das exportações totais brasileiras e estão mais concentradas, além de óleos brutos de petróleo, em produtos manufaturados como terminais portáteis de telefonia celular, chassis com motor e cabina para cargas

acima de 20 toneladas e tratores rodoviários. Já o Peru exporta basicamente minérios, entre estes, cátodos de cobre refinado, sulfetos de minério de zinco, prata em formas brutas e chumbo refinado.

Tabela 19
Intercâmbio comercial Brasil – Peru 2002 e 2008

Ano	Exportação	% Export brasileira total	Importação	% Import brasileira total	Saldo	Corrente de Comércio
2002	439	0,73%	218	0,46%	221	656
2008	2.299	1,16%	956	0,55%	1.342	3.255

Fonte: MDIC/Aliceweb

Valores em US\$ Milhões (FOB).

O abastecimento de minérios peruanos ao Brasil em contrapartida a produtos agrícolas brasileiros remonta a 1977, negociado através de convênio assinado durante o Governo Geisel. Na época, o Governo brasileiro havia se comprometido a reservar pelo menos 35% das importações de metais não ferrosos¹⁷⁰, sendo que as condições de vendas seriam negociadas diretamente entre a empresa peruana *Minero Perú Comercial* e as empresas brasileiras importadoras dos minérios.

Nos últimos anos a forma de operar com minérios peruanos se modificou para algumas empresas brasileiras. Empresas como a Votorantim Metais investiram pesadamente no território peruano. Em 2004 a Votorantim Metais adquiriu a refinaria de zinco de Cajamarquilla, no Peru, tornando-se a quinta maior produtora mundial de zinco. A produção dentro do território peruano possibilitou uma redução de custos de pelo menos quinze por cento em relação à produção no território brasileiro, além do acesso à energia local, mais barata para esta produção. Mas ainda, o grande benefício à empresa brasileira foi o acesso facilitado ao mercado asiático, através dos portos peruanos no Oceano Pacífico (REUTERS, 2004).

Outra empresa que atua com liderança no mercado peruano é a brasileira Gerdau. Visando à expansão no continente americano, em 2006 a Gerdau assumiu o controle acionário da Siderperú, maior empresa siderúrgica do Peru, que produz os segmentos de aços longos e aços planos (FOLHA de SÃO PAULO, 2006).

Atualmente o Brasil possui investimentos no Peru estimados em US\$ 5 bilhões, concentrados nas áreas de mineração, petroquímica, energia elétrica, infraestrutura, siderurgia e fertilizantes. Entre as empresas brasileiras que investem no Peru, além da Votorantim e da Gerdau, estão: Petrobras, Vale, AmBev, Veja,

¹⁷⁰ O Convênio foi promulgado no Congresso Nacional pelo Decreto 83.143 de 06/02/1979 (BRASIL. Ministério das Relações Exteriores, 1979).

Norberto Odebrecht, Andrade Gutierrez, Queiroz Galvão e Construtora OAS¹⁷¹ (SACCOMANDI, 2008)¹⁷².

No campo da infraestrutura, dois consórcios, liderados por empresas brasileiras, estão realizando a construção da chamada *Estrada do Pacífico* que, dentro do território peruano atravessa um trecho de rodovia de cerca de 1000 km (SACOMANDI, 2008):

- Consórcio CONIRSA, liderado pela Norberto Odebrecht, licitado em 2005 para uma concessão de 25 anos. O trajeto começa em Iñapari, na fronteira com o Brasil, passa por Puerto Maldonado e Puente Iñambari, segue para Urcos até alcançar Juliaca. As concessões foram divididas em duas operadoras, sendo a IIRSA Norte a ser operada pela *Concesionaria Interoceánica Norte SA* e a IIRSA Sul, a ser operada pela *Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 2* e *Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 3*.
- Consórcio entre Andrade Gutierrez, Camargo Correa e Queiroz Galvão: construção do trecho que conecta Iñambari a Juliaca no Peru, para depois alcançar os portos de Matarani e Ilo.

A construção do Trecho 4, entre Azangaro e Iñambari, no Peru, está sob responsabilidade da empresa brasileira Queiroz Galvão. A obra possui extensão de 305,9 km, compreendendo a conexão de Puno a Madre de Dios, passando por parte da Selva Amazônica e parte da Cordilheira dos Andes. A construção iniciou em setembro de 2006 e tem 60% da obra concluídos. O término está previsto para 2011. Esta obra envolve a área de abrangência e intersecção do Eixo Interoceânico Central com o Eixo Peru-Brasil-Bolívia.

Além da construção de rodovias, a empresa Norberto Odebrecht opera no Peru em obras como o *Consórcio CDB Melchorita*, responsável pela construção do Terminal Marítimo da Planta de Liquefação do Peru GNL e *Consórcio CDB Callao*, que está construindo o Terminal de Containeres Muelle Sur. Através da Norberto Odebrecht Investimentos em Infraestrutura Ltda, também investe no sistema de represamento e transporte de águas para irrigação do Vale de Olmos, que será

¹⁷¹ Em março de 2009 a Construtora OAS anunciou investimentos de US\$ 4 bilhões para construir a Central Hidrelétrica Iñambari, no Peru. De acordo com o governo peruano a usina permitirá a geração de 2.000 MW de energia elétrica. A construtora está avaliando a possibilidade de associar-se com a Eletrobrás (GRUPO DE ESTUDOS DO SETOR ELÉTRICO, 2009).

¹⁷² Além das empresas elencadas, empresas brasileiras estão interessadas na produção de decodificadores para televisão digital no Peru, já que este país optou pelo mesmo sistema que o Brasil para a televisão digital: o sistema japonês.

operada pela *Concesionaria Trásvase Olmos SA* e nas rodovias do marco da IIRSA, citadas previamente.



Figura 21 – Carretera Pisco Ayacucho-Via Libertadores, Peru. Fonte: Construtora OAS.
<www.oas.com.br>

Mais na direção nordeste do Peru, a Construtora OAS, brasileira, está executando serviços de recuperação e melhorias da autoestrada Pisco-Ayacucho (Autoestrada Libertadores), na Provincia de Huayatará - Provincia do distrito de Huancavelica. A obra inclui serviços de terraplenagem, infra-estrutura, pavimentação e serviços complementares. Como pode ser observado na Figura 21, é um terreno de difícil operação. A extensão total desta obra é de 88 km e irá conectar o interior peruano ao litoral¹⁷³.

De modo geral, o futuro acesso aos portos peruanos – cuja modernização e ampliação também faz parte dos projetos do Eixo Interoceânico Central - proporcionará uma intensificação das relações de comércio bilaterais entre Brasil e Peru e se configurará uma opção para escoamento da produção brasileira para a região da Ásia-Pacífico.

¹⁷³ Informações da obra retiradas no site da Construtora OAS: <www.oas.com.br>.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao longo desse trabalho foi demonstrado que a ascensão de temas econômicos na agenda internacional dos países moldou um sistema interestatal complexo e interdependente, o que conduziu as nações a se projetarem para o exterior conciliando interesses nacionais com a contenção, tanto da vulnerabilidade às oscilações econômicas externas, quanto do caráter assimétrico das relações internacionais.

Nesse jogo intermitente, os Estados agem no ambiente internacional procurando compatibilizar as necessidades domésticas - formatadas pela combinação de interesses de diversos grupos de pressão - com as possibilidades externas para cooperação e parceria econômica.

Frente a uma realidade complexa e, ainda, administrando condicionamentos político-ideológicos durante o século XX, o Brasil procurou se inserir na economia mundial de forma razoavelmente autônoma, direcionando ações - em períodos com maior ou menor ênfase - para universalizar parceiros, no sentido de utilizar a negociação externa como insumo para o desenvolvimento econômico do país.

De fato, a prioridade política brasileira, desde 1930, foi alcançar o desenvolvimento econômico e também social do país, utilizando como estratégia a industrialização e a modernização econômica. A motivação para essa prioridade política esteve assentada em interesses articulados por grupos que exerceram pressão para o acolhimento de suas preferências na esfera doméstica.

Essa afirmação está fundamentada na descrição de fatos políticos históricos, de análises geoeconômicas e de considerações de cunho geográfico, presentes na dissertação que, primeiramente, buscou validar a formulação e a condução da política externa brasileira como instrumento para o país alcançar desenvolvimento econômico e, na sequência, concentrou-se em compreender as motivações que levaram o Brasil a participar e investir na IIRSA, especificamente no Eixo

Interoceânico Central. Em outras palavras, compreender as razões que levam o Governo brasileiro a fazer suas escolhas políticas, nas relações com Bolívia, Chile, Paraguai e Peru, através de um projeto de integração física, inspirado pelas escolhas econômicas de empreendedores domésticos.

Vários são os recortes possíveis para demonstrar os efeitos da política externa sobre um projeto de desenvolvimento nacional. Nesse estudo, foi privilegiada a análise das relações econômico-comerciais externas do Brasil e do impacto que uma infraestrutura física inadequada, de transportes e logística, exerce sobre essas relações, protagonizadas pelas empresas brasileiras que operam no comércio internacional.

Para construir esse entendimento, o estudo foi amparado em pressupostos de Robert Gilpin sobre a Economia Política Internacional, formulados por um conjunto interdisciplinar de métodos analíticos e de perspectivas teóricas, que reúne elementos de diferentes campos de conhecimento para compreender as motivações político-econômicas que levam os Estados a atuarem na arena internacional. Para tanto, foram realizadas pesquisas abrangendo as áreas de política internacional; de inserção internacional do Brasil; de história da América Latina; de geografia política e geopolítica, especialmente estudos sobre territórios e ordenamento territorial; de economia internacional, especialmente as relações de comércio internacional e investimentos; de macroeconomia; e de microeconomia.

Entre as constatações que levam à comprovação da hipótese, está a revelação de que Bolívia, Paraguai, Peru e, em menor medida, Chile¹⁷⁴, representam frágeis mercados para absorver produtos e serviços brasileiros, com reduzida participação na corrente de comércio do Brasil e, mesmo, com pouca expressão, em comparação às relações com o mercado chinês¹⁷⁵.

Contudo, é importante salientar a percepção de que tais mercados podem se configurar excelentes oportunidades de negócios para os empreendimentos brasileiros, com possibilidades de investimentos produtivos, de consolidação da internacionalização de empresas brasileiras de engenharia e construção e, de êxito, nas demais benesses que linhas terrestres fluidas podem propiciar à circulação humana, material e informacional.

¹⁷⁴ Que apresenta uma relação econômico-comercial mais dinâmica com o Brasil.

¹⁷⁵ Mesmo que se opte por reduzir a análise para as exportações de empresas de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Paraná, Rio de Janeiro e São Paulo, que fazem parte da zona de influência do Eixo.

Por outro lado, a abertura da rota terrestre até o Oceano Pacífico, que está sendo conformada pelo Eixo Interoceânico Central, poderá trazer benefícios não apenas aos setores econômicos dos estados brasileiros abrangidos por sua zona de influência. Empreendimentos econômicos sediados em outros estados brasileiros poderão ser beneficiados com a construção de uma infraestrutura de transportes e logística eficiente e adequada, que permita a conexão transnacional de territórios, pois o Eixo, com seu caráter transversal e, em alguns pontos, contíguo a outros eixos da IIRSA, viabilizará o acesso de outras regiões brasileiras ao oeste da América do Sul.

Cabe ainda considerar que as cadeias produtivas, de segmentos econômicos diversos, podem ser compostas de plantas de produção, beneficiamento e embalagens em pontos distintos do país e mesmo em pontos em distintos países, o que requer uma ponderação sobre a conformação de um espaço econômico integrado que o Eixo possa proporcionar para grandes redes produtivas estabelecidas no continente e, em maior escala, dispersas pelo globo.

Nesse sentido, percebe-se que o Estado brasileiro atende não apenas a necessidades de empresas nacionais ao gestar políticas públicas. Virtualmente, a abrangência de suas responsabilidades modernas, de amparo infraestrutural, extrapola as fronteiras territoriais, já que as atividades econômicas podem ser fragmentadas, constituídas por redes de produção que se espalham e se conectam em distintas localidades, muitas vezes em distintos países.

A globalização salienta ainda mais esse aspecto de fragmentação e dispersão de forças produtivas, cujos processos, desde o projeto até a entrega do produto ao cliente final, são interconectados para atender às necessidades do mercado.

Essa dinâmica espacial, moldada pela reestruturação na organização produtiva, retratada no primeiro capítulo, foi resultado das transformações econômicas nos países desenvolvidos - ocorridas a partir da década de 1970, e difundidas mundialmente na década de 1990 - que potencializaram a interação entre as forças de mercado e o Estado na intenção de alavancar a competitividade de ambos na arena externa.

O Brasil entrou na onda da reestruturação econômica a partir da década de 1990, passando neste período, da submissão à autonomia na proposta de inserção na economia mundial. De desvios radicais de entendimento, como a rejeição a um

projeto de desenvolvimento nacional, passando pela estabilização macroeconômica, que preparou um terreno equilibrado para realização de negócios, até a concepção de apoio logístico, objetivando o aumento da capacidade competitiva das empresas brasileiras e, como consequência, uma melhor projeção geoeconômica do Brasil no sistema econômico internacional.

Para as empresas brasileiras, o aumento da capacidade competitiva frente à concorrência passa pela redução de custos de circulação e distribuição, redução do prazo e segurança na entrega de mercadorias.

No curso inverso, o desempenho econômico-financeiro positivo das empresas, propiciado por relações comerciais exitosas, contribui para o crescimento econômico da nação, refletido na evolução do Produto Interno Bruto e na projeção econômica do país no exterior. Por isso, embora afetado e influenciado pelos movimentos do mercado, o Estado brasileiro tem procurado manejar as forças do mercado para sua própria vantagem.

É uma difícil convivência de mútuos benefícios. O Estado brasileiro se projeta na economia mundial pela performance das empresas e, as empresas, utilizam o Estado para o provimento de bens coletivos que privilegiem seu desempenho.

Em virtude dessa indispensável reciprocidade e, diante da interdependência globalizada, desvendam-se paradoxos na política exterior: no influxo das forças de mercado, o Estado precisa romper fronteiras espaciais, não para invadir ou se expandir, mas para compartilhar territórios.

Esse dilema é comum a todos os países sul-americanos, ao acordarem em um processo complexo de integração da infraestrutura física.

Ante a premência econômica de conexão física, voltada a superar obstáculos ao desenvolvimento sustentável da região, os países sul-americanos precisam vencer a difícil tarefa de ajustar interesses políticos, barganhando, até encontrar o meio termo para a cooperação.

A integração física objetiva conformar um espaço econômico que torne a América do Sul sustentável e competitiva na economia mundial, considerando as particularidades sócio-econômicas de cada país, embora nem sempre valorizando os impactos inevitáveis sobre o ser humano e a natureza.

É uma missão ambiciosa, que exige estratégias convergentes, mas que não deixa de transparecer suas assimetrias. Entre os países do Eixo Interoceânico

Central, as assimetrias de tamanho, potencial econômico e poder de mercado são visíveis.

Diante de um histórico de política exterior voltada para o desenvolvimento nacional, o Brasil hoje apresenta dimensões econômicas muito díspares dos vizinhos. Possui maior volume de produção, maior corrente de comércio internacional e ainda desenvolvimento científico-tecnológico mais avançado. O que possibilita a expansão de negócios das empresas e, em alguns casos, a internacionalização destas.

Não obstante a retórica de redução de assimetrias na América do Sul, o Governo demonstra exercer seu papel de defesa dos interesses nacionais, moldados pela preferência de grupos econômicos domésticos, no que concerne ao amparo infraestrutural para conformar a fluidez física.

Certamente que as motivações para o Brasil participar da IIRSA não se resumem a transformar a América do Sul em um corredor para transporte de mercadorias brasileiras para a Ásia. E, não apenas para esta região a economia brasileira está voltada. Como foi destacado ao longo do trabalho, o Estado envidou esforços por quase todo o século XX e nos dias atuais para diversificar parceiros, formar novas alianças estratégicas e defender seus interesses econômicos em fóruns diversos pelo globo.

Contudo, a IIRSA é um importante passo para o Brasil no sentido de incrementar a competitividade das empresas brasileiras no mercado externo, com seu projeto de planificação territorial e de tomada de decisões para investimentos em infraestrutura física. Representa um projeto de longo prazo, que talvez não se atenha ao plano de um governo específico, peculiarmente transitório.

A proposta de integração física, presente tanto do Eixo Interoceânico Central como em toda a IIRSA, se perseverada com vontade política, pode servir de sustentáculo à inserção competitiva do Brasil e dos países sul-americanos na economia mundial, bem como preparar e proteger as economias locais da força agressiva que acordos de livre comércio e projetos de integração econômica possam exercer.

Resta saber se os investimentos frutificarão e, de fato, trarão o esperado resultado de redução de custos e aumento da competitividade dos produtos brasileiros no mercado internacional.

REFERÊNCIAS

- ALBUQUERQUE, José A.G. org. **Sessenta anos de política externa brasileira (1930-1990): o desafio geo-estratégico**. v.III. São Paulo: NUPRI/USP, 2000.
- ALICEWEB**. Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio exterior. Disponível em: <<http://aliceweb.desenvolvimento.gov.br/>>
- ALMEIDA, André. org. **Internacionalização de empresas brasileiras: perspectivas e riscos**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2007.
- ALMEIDA, Paulo R. de. Uma política externa engajada: a diplomacia do Governo Lula. **Revista Brasileira de Política Internacional**. Brasília: IBRI, n. 1, ano 47. p. 162-84, 2004.
- ALTEMANI DE OLIVEIRA, Henrique. As Parcerias Brasil-China e Brasil-Índia: complementares ou excludentes? In: **VI Jornadas sobre Triangulación**. [S.d]. Disponível em: <<http://www.iberiasia.org/jornadas/Altemani.pdf>> Acesso em: 07 dez. 2008.
- ALTEMANI DE OLIVEIRA, Henrique; MASIERO, Gilmar. Estudos asiáticos no Brasil: contextos e desafios. **Revista Brasileira de Política Internacional**, n. 2, ano 48, p.5-28. IBRI, 2005.
- AMORIM, Celso. A política externa do Governo Lula: 2 anos. **Plenarium: Política Externa**. n. 2, Ano II. Nov. 2005. Brasília: Coordenação de Publicações do Centro de Documentação e Informação, Câmara dos Deputados, 2005.
- ANSALATINA. **Paraguay presenta nueva formula para Itaipu**. Ansalatina.com. 27/05/09. Disponível em: <www.ansa.it/ansalatina/notizie/notiziari/paraguay/20090527221034887196.html> Acesso em 16 jun. 2009.
- _____. **Lugo reiteró reclamo por represa de Itaipu**. Ansalatina.com 15/03/09. Disponível em <www.ansa.it/ansalatina/notizie/notiziari/brasil/20090315210834842454.html> Acesso em 16 jun. 2009.
- APEX BRASIL**. Disponível em <<http://www.apexbrasil.com.br/>> Acesso em: 15 jun. 2009.
- ARON, Raymond. **Paz e guerra entre as nações**. Clássicos IPRI. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado, 2002.
- ARRIGHI, Giovanni. **O Longo século XX: dinheiro, poder e as origens de nosso tempo**. Trad. Vera Ribeiro. Rio de Janeiro: Contraponto, 1996.
- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL - ABRETI**. Disponível em <<http://www.abreti.org.br/>> Acesso em: 20 jul. 2009.
- _____. **Exportações com escala no Chile pagam menos imposto**. ABRETI – Notícias: Gazeta Mercantil, 09 fev. 2009. Disponível em: <<http://www.abreti.org.br/news72/chile.htm>> Acesso em: 20 jul. 2009.
- _____. **Especialistas criticam o governo e indicam soluções para a logística durante o Fórum Transnacional de Comércio Exterior**. ABRETI – Notícias:

- Net Marinha, 2004. Disponível em <http://www.abreti.org.br/news/20_08_04.htm> Acesso em: 20 jul. 2009.
- ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS BANCOS DE INVESTIMENTOS. **Fundos de investimento e a gestão profissional. Como investir?** Mercado em movimento. ANBID, 2008. Disponível em <<http://www.comoinvestir.com.br/anbid/CalandraRedirect/?temp=5&proj=anbid&pub=T&db=&DOCID=FFAE3A46149C7202832574DC0046B2E4&comp=Mercado%20em%20Movimento>> Acesso em: 15 jul. 2009.
- BACIGALUPO, Graciela Z.de. As relações russo-brasileiras no pós Guerra Fria. **Revista Brasileira de Política Internacional**. Ano 43, nº2 p. 59-86. Brasília: IBRI, 2000.
- BANCO CENTRAL DO BRASIL. **A economia Internacional**. Relatório Anual 2007, cap. VI, 2008. p. 171-85. Disponível em: <www.bcb.gov.br/pec/boletim/banual2007/rel2007cap6p.pdf> Acesso em: 04 jun. 2009.
- _____. **Capitais brasileiros no exterior** – CBE. Data-base: 2007. DESIG, [S.d-3] <<http://www4.bcb.gov.br/rex/CBE/Port/ResultadoCBE2007.pdf>> Acesso em: 01 abr. 2009.
- _____. **Informativo CCR** – Convênio de Créditos Recíprocos. [S.d-2]. Disponível em <<http://www.bcb.gov.br/?RED1-INFOCCR>> Acesso em: 24 jun. 2009.
- _____. **Investimentos estrangeiros diretos**: distribuição por país de origem dos recursos 1995-2006. Diretoria de Fiscalização/DESIG. [S.d]. Disponível em: <<http://www.bcb.gov.br/rex/IED/Port/Ingressos/planilhas/DivulgacaoPaises95-06.xls>> Acesso em: 30 jan. 2008.
- _____. **Investimentos estrangeiros diretos**: distribuição por país de origem dos recursos 2007-2009. Diretoria de Fiscalização/DESIG, 2009. Disponível em: <<http://www.bcb.gov.br/rex/ied/port/ingressos/planilhas/divulgacaopaises07.xls>> Acesso em: 04 jun. 2009.
- _____. **Investimentos estrangeiros diretos**: distribuição por atividade econômica de aplicação dos recursos a partir de 2007. Diretoria de Fiscalização/ DESIG, 2009-2. Disponível em: <<http://www.bcb.gov.br/rex/IED/Port/Ingressos/planilhas/DivulgacaoAtividades07.xls>> Acesso em: 18 jun. 2009.
- BANCO DO BRASIL. **PROEX**. Empresarial - Comércio Exterior - Exportação, [S.d]. Disponível em: <<http://www.bb.com.br/portallbb/page100,107,2944,9,1,1,2.bb?codigoMenu=420&codigoRet=2448>> Acesso em 21 jun. 2009.
- BANCO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL. **Cinquenta anos de desenvolvimento**. Brasília: DBA, 2002. Disponível em: <<http://www.bndes.gov.br/conhecimento/publicacoes/catalogo/livro50anos.asp>> Acesso em: 02 jun. 2009.
- _____. **Exportação e Inserção Internacional**. [S.d-1]. Disponível em: <<http://www.bndes.gov.br/exportacao/default.asp>> Acesso em: 21 jun. 2009.

- _____. **Desembolso anual do Sistema BNDES.** [S.d-2]. Disponível em: <<http://www.bndes.gov.br/estatisticas/download/Int2%201D%20a%20setorCNAE%20export.pdf>> Acesso em: 02 jun. 2009.
- _____. **Programa de Aceleração do Crescimento:** melhores condições de crédito para infraestrutura. Áreas de Atuação: Infraestrutura. [S.d-3]. Disponível em: <http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/bndes/bndes_pt/Areas_de_Atuacao/Infraestrutura/pac.html> Acesso em: 12/07/09.
- BANDEIRA, Luiz A. Moniz. Política Exterior do Brasil: de FHC a Lula. **Revista Espaço Acadêmico**, n. 49, jun. 2005. Não paginado. Disponível em: <<http://www.espacoacademico.com.br/049/49bandeira.htm>> Acesso em: 10 jun. 2009.
- BARBANTI JÚNIOR, Olympio. Desenvolvimento e Relações Internacionais. In: CAMPOS, Taiane Las Casas (org.). **Desenvolvimento, desigualdades e relações internacionais.** Belo Horizonte: PUC Minas Editora, 2005
- BATISTA, Paulo N. **A política externa de Collor:** modernização ou retrocesso? *Política Externa*, n. 4, v.1, mar. 1993.
- BAYLIS, John and SMITH, Steve. (org) **The globalization of world politics: an introduction to international relations.** 3 ed. Oxford: Oxford University Press, 2006.
- BECKER, Bertha K. Os eixos de integração e desenvolvimento e a Amazônia. **Revista Território**, n. 6, ano 4. Jan-jun. 1999.
- BENKO, Georges. **Economia, espaço e globalização na aurora do século XXI.** Trad. Antonio de Pádua Danesi. 3 ed. São Paulo: Hucitec, 2002.
- BERNAL-MEZA, Raúl. **América Latina en el mundo:** el pensamiento latinoamericano y la teoría de relaciones internacionales. Buenos Aires: Grupo Editor Latinoamericano, 2005.
- BIBLIOTECA VIRTUAL DO GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO. **História da exportação de produtos no Brasil.** [S.d]. Disponível em: <www.miniweb.com.br/historia/artigos/i_moderna/pdf/historia_das_exportacoes.pdf> Acesso em: 07 out. 2008.
- BORGES, Lucio M. Brasil fica em 2º lugar no investimento externo direto. **Contexto político**, 09 jan. 2008. Disp. em: <contextopolitico.blogspot.com/2008/01/brasil-fica-em-2-lugar-no-investimento.html> Acesso em 30 jan.2008.
- BOTELHO, Adriano. A integração produtiva regional: uma nova escala nas relações capital-trabalho. **Carta Internacional.** NUPRI/USP, n. 3, v.3, out. 2008. Disponível em: <www.usp.br/relint.2> Acesso em: 30 mar. 2009.
- BRAUDEL, Fernand. **Civilização material, economia e capitalismo:** séculos XV-XVIII. São Paulo: Martins Fontes, 1995.
- BRASIL. **Constituição Federal.** Brasília: Senado Federal, 1988. Disponível em: <www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constitui%C3%A7ao.htm>08jun.2009
- BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. **Brasil faz oferta de Plano Marshall para o Paraguai.** Resenha de Imprensa Nacional. Folha de São Paulo, 05/05/08. Disp. em: <www.mre.gov.br/portugues/noticiario/nacional/selecao_detalhe3.asp?ID_RESENHA=451506> Acesso em: 21 jul. 2009.

- _____. Ministério das Relações Exteriores. Divisão de Atos Internacionais. **Decreto 83.143 de 06 fev. 1979.** Disponível em: <http://www2.mre.gov.br/dai/b_peru_56_3337.htm> Acesso em: 24 jun. 2009.
- _____. Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior - MDIC. **Exportação Brasileira: principais empresas 2006-2007.** SECEX, 2008. Disponível em: <www.desenvolvimento.gov.br> Acesso em: 29 jan. 2008.
- _____. Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior – MDIC. **Evolução das Exportações Mundiais - 1950 a 2008.** SECEX/DEPLA Disponível em: <http://www.mdic.gov.br/arquivos/dwnl_1238179569.xls> Acesso em: 15 mai. 2009.
- _____. Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior – MDIC. **Logística.** SECEX, jul. 2003. Disponível em: <regimesfinanciamentos@desenvolvimento.gov.br> Acesso em: 31 mai. 2007.
- _____. **Ministério dos Transportes do Brasil.** Disponível em: <www.transportes.gov.br>
- _____. Ministério dos Transportes. Secretaria Executiva. Banco de Informações dos Transportes. **América Latina Logística.** Brasília, 2007. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/bit/ferro/all/inf-all.htm>> Acesso em: 22 jul. 2009.
- _____. Ministério dos Transportes. Agência Nacional de Transportes Terrestres. **Transporte Internacional.** Disponível em: <<http://www.antt.gov.br/internacional/apresentacaoint.asp>> Acesso em: 22 jul. 2009.
- CÂMARA BRASIL-CHINA. **Parceria sino-brasileira criará 2ª maior usina de etanol do Brasil.** BBC Brasil. 26 jun. 2007. Disponível em: <http://www.ccibc.com.br/pg_dinamica/bin/pg_dinamica.php?id_pag=3123> Acesso em: 14 jul. 2009.
- CAMPOS, Antonio C.; PAULA, Nilson M. Novas formas de organização industrial e o conceito de firma: uma abordagem neo-schumpeteriana. **Ensaio FEE.** Porto Alegre: FEE, n. 1, v.27, p. 31-56, mai. 2006.
- CAMPOS, Taiane las Casas (org.). **Desenvolvimento, desigualdades e relações internacionais.** Belo Horizonte: PUC Minas Editora, 2005.
- CANANI, Ney. **Política externa no Governo Itamar Franco (1992-1994).** Porto Alegre: Editora UFRGS, 2004.
- CARDOSO, Fernando Henrique. **Discurso na abertura da III Reunião de Cúpula das Américas.** Quebec - Canadá, 20 abr. 2001. Disponível em: <http://www.radiobras.gov.br/integras/01/integra_2004_1.htm> Acesso em 10 jun. 2009.
- _____. Reforma política: prioridades e perspectivas para a nação brasileira. Projeto Brasil 2020. **Parcerias Estratégicas**, n. 6, p. 5-20, março, 1999. Disponível em: <<http://ftp.unb.br/pub/UNB/ipr/rel/parcerias/1999/1742.pdf>> Acesso em 26 ago. 2009.
- CARRION, Mª da Conceição; PAIM, Elisângela S. **IIRSA: desvendando os interesses.** Porto Alegre: Núcleo dos Amigos da Terra, 2006. Disponível em: <<http://www.riomadeiravivo.org/fiquepordentro/iirsaeli.pdf>> Acesso 14 jun. 2009.

- CARVALHO, José M. C.de. **Logística**. 3 ed. Lisboa: Edições Silabo, 2002.
- CATAIA, Márcio. Territorialidades estatais e outras territorialidades: novas formas de uso dos territórios na América Latina. Conflito, desafios e alternativas. **Scripta Nova**. Universidad de Barcelona, n. 270 (99), v.XII, ago. 2008. Não paginado. Disponível em: <<http://www.raco.cat/index.php/ScriptaNova/article/view/116468/147337>> Acesso em: 28 jul. 2009.
- CELINO, Eduardo. coord. Agenda China: ações para atração de investimentos. In: **Rede Nacional de Informações sobre o Investimento**. 7ª Oficina de Trabalho. Ministério do Desenvolvimento: Secretaria do Desenvolvimento da Produção. Belo Horizonte, 09 out. 2008. Disponível em: <<http://investimentos.desenvolvimento.gov.br/arquivos/RENAlOficinadetrabalhoVI IAPRESENTACAORENAIAGENDACHINA.pdf>> Acesso em: 14 jul. 2009.
- CERVO, Amado Luiz. **Inserção internacional do Brasil**: formação de conceitos brasileiros. São Paulo: Saraiva, 2008.
- _____. **Relações Internacionais da América Latina**: velhos e novos paradigmas. 2 ed. São Paulo: Saraiva, 2007.
- _____. Política exterior e relações internacionais do Brasil: enfoque paradigmático. **Revista Brasileira de Política Internacional**, n. 2, ano 46. p. 5-25. Brasília: IBRI, 2003.
- CERVO, Amado L. e BUENO, Clodoaldo. **História da política exterior do Brasil**. 2 ed. Coleção O Brasil e o mundo. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2002.
- CHESNAIS, François. **A mundialização do capital**. Trad. Silvana F.Foá. São Paulo : Xamã, 1996.
- CHIARINI, Adriana. **Lula cita independência do Brasil no gás ante Bolívia**. Agência Estado. O Estado de São Paulo online. Economia. 06 mar. 2009. Disponível em: <<http://www.estadao.com.br/noticias/economia,lula-cita-independencia-do-brasil-no-gas-ante-bolivia,334688,0.htm>> Acesso 22 jun. 2009.
- COM CIÊNCIA. **Transporte hidroviário é polêmico**. Com Ciência – Transportes Reportagens. 10 abr. 2004. Disp: <www.comciencia.br> Acesso em 06 fev. 2009.
- COMITÊ DAS ROTAS DE INTEGRAÇÃO DA AMÉRICA DO SUL**. Disponível em <www.rotasintegracao.org.br>.
- COMUNIDADE SUL AMERICANA DE NAÇÕES. **Declaração presidencial e agenda prioritária**. Brasília, set. 2005. Disponível em: <<http://casa.mre.gov.br/documentos/i-reuniao-de-chefes-de-estado/declaracao-presidencial-e-agenda-prioritaria>> Acesso em: 22 jun.2009.
- CONTAS ABERTAS. **Pesquisa de prestação de contas de comitês financeiros**: PT Partido dos Trabalhadores – doações acima de R\$ 250.000,00. 2006. Disponível em: <http://contasabertas.uol.com.br/noticias/imagens/Comite_Fin_Nac_Pres_Rep_PT_RESUMO.xls> Acesso em 02 jun. 2009.
- CORREA, Luiz F. S. O Brasil e o mundo no limiar do novo século: diplomacia e desenvolvimento. **Revista Brasileira de Política Internacional**. [online]. n. 1, v.42, 1999. Disponível em: <www.scielo.br/scielo.php?pid=S0034-73291999000100001&script=sci_arttext&tlng=en> Acesso em 10 jun. 2009.

- CORREA, Roberto L. **Territorialidade e corporação**: um exemplo. In SANTOS, Milton Et alli. *Território: globalização e fragmentação*. São Paulo: Hucitec, 1994.
- COSTA, Darc. **Estratégia nacional**: a cooperação sul-americana como caminho para inserção internacional do Brasil. Rio de Janeiro: Aristeu Souza, 2003.
- COSTA, Wanderley M. da. **Geografia política e geopolítica**: discursos sobre poder e território. São Paulo: Hucitec, 1992.
- _____. **O Brasil e a América do Sul**: cenários geopolíticos e o desafio da integração. São Paulo: USP 2007.
- COUTINHO, Marcelo; HOFFMANN, Andrea R.; KFURI, Regina. Raio X da integração regional. **Estudos e Cenários OPSA**. Observatório Político Sul-americano. IUPERJ/UCAM, mai. 2007.
- COUTO, Alessandro B. Integrar para entregar? A atuação das grandes empreiteiras brasileiras na integração da infraestrutura da América do Sul. **Massa Crítica**, n. 38 set. 2008. PACS-Instituto Político Alternativo para o Cone Sul <http://www.pacs.org.br/uploaded_files/20090107053516_printed_massacritica_bWFzc2FfMzgucGRm.pdf> Acesso em: 22 jun. 2009.
- CSURGAI, Gyula. Geopolitics, geo-economics and competitive intelligence in power projection strategies of the State in the 21st century. In: **2ª Conferência Nacional de Política Externa e Política Internacional**: o Brasil no mundo que vem aí. Rio de Janeiro, 2007.
- CUEVA, Agustín. **El desarrollo del capitalismo em América Latina**: ensayo de interpretación histórica. 4ed. México: Siglo Veintiuno Editores, 1980.
- CUNHA, Alexandre M., SIMÕES; Rodrigo F.; PAULA João A. **Regionalização e história**: uma contribuição introdutória ao debate teórico-metodológico. Texto para discussão nº 260. Belo Horizonte : CEDEPLAR/FACE/UFMG, 2005. Disponível em <<http://www.cedeplar.ufmg.br/pesquisas/td/TD%20260.pdf>> Acesso em: 04 ago. 2009.
- DEP: **Diplomacia, Estratégia e Política**. n. 4 (abr/jun. 2006). Brasília: Proj. Raul Prebish, 2006.
- DEP: **Diplomacia, Estratégia e Política**. n. 5 (jan/mar. 2007). Brasília: Proj. Raul Prebish, 2007.
- DILÉLIO, Wagner. **Transporte rodoviário internacional de cargas é destaque de Encontro do Parlamento do MERCOSUL**. Intelog Notícias. 07 jul. 2009. Disponível em: <http://www.intelog.net/site/default.asp?TroncoID=907492&SecaoID=508074&SubsecaoID=619181&Template=../artigosnoticias/user_exibir.asp&ID=444222&Titulo=Transporte%20rodovi%20E1rio%20internacional%20de%20cargas%20%E9%20destaque%20de%20Encontro%20do%20Parlamento%20do%20Mercosul> Acesso em: 22 jul. 2009.
- ECONOMIST.COM. **Peru and Brazil**: connecting to the world - a president goes to market. The Economist print edition: World - The Americas. 11 ago. 2008. Disp. em:<http://www.economist.com/world/americas/PrinterFriendly.cfm?story_id=12208718> Acesso em: 12 jul. 2009.

- EGLER, Cláudio A.G. **Eixos nacionais de integração e desenvolvimento: prováveis impactos ambientais.** LAGET/UFRJ. [S.d]. Disponível em: <<http://www.laget.igeo.ufrj.br/egler/pdf/eixos.pdf>> Acesso em: 14 jun. 2009.
- ESCOLA SUPERIOR DE GUERRA. **O General Meira Mattos e a Escola Superior de Guerra.** Coleção General Meira Mattos. Rio de Janeiro: ESG, 2007.
- ESTADOS UNIDOS. Central Intelligence Agency - CIA. **The World Factbook.** Atualizado em 30 jul. 2009. Disponível em: <<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ch.html>> Acesso em: 14 ago. 2009.
- EVANS, Peter. **Autonomia e parceria: Estados e transformação industrial.** trad. Christina Bastos Tigre. Rio de Janeiro: UFRJ, 2004.
- FAIRBANKS, M.; LINDSAY, S. **Arando o mar - fortalecendo as fontes ocultas do crescimento em países em desenvolvimento.** Rio de Janeiro: Qualitymark, 2000. Disponível em: <http://www.finep.gov.br/scripts/sysbibli_cgi/sysbweb.exe/dados_completos_html?codigo=7071&alias=sysbibli> Acesso em: 04 ago. 2007.
- FAORO, Raimundo. **Os donos do poder: formação do patronato político brasileiro.** 3 ed. rev. São Paulo: Globo, 2001.
- FARACO Jr, Antonio L. A. **O Estado** - parte 1. Geocities, [S.d]. Disponível em: <<http://br.geocities.com/antoniofaracojr/ortipest.ppt>> Acesso em: 30 jun. 2009.
- FARIA, Luiz A.E. Olhares sobre o capitalismo: estruturas, instituições e indivíduos na economia política. **Ensaio FEE**, n. 2, v.28, p. 325-52. Porto Alegre: FEE, out. 2007.
- _____. **A Chave do tamanho: desenvolvimento econômico e perspectivas do MERCOSUL.** Porto Alegre : Editora da UFRGS/Fundação de Economia e Estatística Siegfried Emanuel Heuser, 2004.
- FIORI, José Luis. **A nova geopolítica das nações e o lugar da China, Índia, Brasil e África do Sul.** Rede Brasil sobre instituições financeiras multilaterais, 2007. Não paginado. Disponível em: <<http://www.rbrasil.org.br/content,0,0,1691,0,0.html>> Acesso em: 24 jul. 2007.
- FOLHA de SÃO PAULO. **Empreiteiras patrocinaram 54,7% dos parlamentares do Congresso.** Folha Online – Notícias. Publicado em 03 jun. 2007. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/folha/brasil/ult96u301699.shtml>> Acesso em: 24 jul. 2009.
- _____. **Gerdau adquire controle de siderúrgica peruana por US\$ 60,6 milhões.** Folha de São Paulo – dinheiro. Publicado em 28 jun. 2006. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/folha/dinheiro/ult91u108950.shtml>> Acesso em: 12 jul. 2009.
- FRANCO. Gustavo H.B. **Investimento direto estrangeiro (IDE) no Brasil: passivo externo ou ativo estratégico?** Sobeet - Volume comemorativo de 10 anos, 2004. Disponível em: <http://www.econ.puc-rio.br/gfranco/Sobeet-IDEno_Brasil.htm> Acesso em: 30 jan. 2008.
- FURASTÉ, Pedro Augusto. **Normas Técnicas para o trabalho científico: elaboração e formatação.** Explicação das normas da ABNT. 14 ed. ampliada e atualizada. Porto Alegre: s.n., 2005

- FURTADO, Celso. **Formação Econômica do Brasil**. 23 ed. São Paulo: Editora Nacional, 1989.
- _____. **Teoria e Política do Desenvolvimento Econômico**. 9 ed. São Paulo: Editora Nacional, 1986.
- GAVIOLI, Flávia. **Viracopos a força cargueira**. Intelog Inteligência em Gestão Logística, 19 mar. 2006. Disponível em: <<http://www.cartadelogistica.com.br/website/text.asp?txtCode=15603&txtDate=20060321000000>> Acesso em: 23 jul. 2009.
- GERDAU. **Operações**. Jun. 2009. Disponível em: <<http://v1.gerdau.infoinvest.com.br/modulos/doc.asp?arquivo=00398080.WAN&doc=ian400.doc&language=ptb>> Acesso em: 12 jul. 2009.
- GERMANI, Gino. **Sociologia da modernização**: estudos teóricos, metodológicos e aplicados a América Latina. São Paulo: Mestre Jou, 1974.
- GILPIN, Robert. **Global political economy**: understanding the international economic order. Princeton/UK: Princeton University Press, 2001.
- _____. **The political economy of international relations**. Princeton/UK: Princeton University Press, 1987.
- GODOY, Paulo Roberto T. de. A produção do espaço: uma reaproximação conceitual da perspectiva lefebvriana. **GEOUSP – Espaço e Tempo**, n. 23, p. 125-32. São Paulo: USP, 2008. Disponível em: <http://www.geografia.fflch.usp.br/publicacoes/Geousp/Geousp23/Artigo_Paulo_Godoy.pdf> Acesso em: 17 ago. 2009.
- GOEBEL, Dieter. A competitividade externa e a logística doméstica. In: PINHEIRO, ARMANDO C. et. al. org. **O desafio das exportações**. Rio de Janeiro: BNDES, 2002.
- GONÇALVES, Reinaldo. **Economia política internacional**: fundamentos teóricos e as relações internacionais do Brasil. Rio de Janeiro: Elsevier, 2005.
- GONÇALVES, Reinaldo et al. **A Nova Economia Internacional**: uma perspectiva brasileira. Rio de Janeiro: Campus, 1998.
- GONÇALVES, Williams da S.; MIYAMOTO, Shiguenoli. Os militares na política externa brasileira: 1964-1984. **Estudos Históricos**. Rio de Janeiro, n. 12, v.6, 1993 p. 211-46.
- GONÇALVES, Williams da S. **Política externa brasileira**: tradição e mudanças. (mimeo) Porto Alegre: UFRGS, 2007.
- GREMAUD, Amaury P.; VASCONCELLOS, Marco A. S. de; TONETO JUNIOR, Rudinei. **Economia Brasileira Contemporânea**. 6 ed. São Paulo: Atlas, 2005.
- GRUPO DE ESTUDOS DO SETOR ELÉTRICO. **OAS planeja parceria com a Eletrobrás para construir hidrelétrica no Peru**. GESEL Setorial News, 06 mar. 2009. Disponível em: <<http://www.nuca.ie.ufrj.br/blogs/gesel-ufrj/index.php?/archives/801-OAS-planeja-parceria-com-Eletobras-para-construir-hidreletrica-no-Peru.html>> Acesso em: 22/07/09.
- GUIMARÃES, Lytton L. A Ásia contemporânea e sua inserção internacional. In: GUIMARÃES, Lytton L. org. **Ásia, América Latina, Brasil – a construção de parcerias**. Brasília: NEÁSIA/CEAM/UNB, 2003

- HADAD, Paulo R. **Diretrizes e Metas para o PNRH**. Agência Nacional de Águas – ANA/CDOC. Dezembro, 2005. Disponível em: <www.ana.gov.br> Acesso em 26 jul. 2007.
- HEIDRICH, Álvaro. Aspectos da relação entre espaço e território sob as dinâmicas da mundialização. In: **VII Encontro Nacional da ANPEGE - Espacialidades Contemporâneas: o Brasil, a América Latina e o Mundo**. Niterói/RJ, 2007.
- _____. **Além do latifúndio: geografia do interesse econômico gaúcho**. Porto Alegre: Ed. Universidade UFRGS, 2000.
- HERNANDEZ, Martin. **A União Soviética e o veredicto da história**. Jornal Opinião Socialista. PSTU Edição 232. 15 a 21 set. 2005. Disponível em: <http://www.pstu.org.br/jornal_materia.asp?id=4203&ida=7> Acesso em: 19 nov. 2008.
- HIRSCH, Joachim. Globalização e mudança social: o conceito da teoria materialista do Estado e a Teoria da Regulação. **Ensaio FEE**, n. 1, v.19, p. 9-31. Porto Alegre: FEE, 1998. Disponível em: <<http://revistas.fee.tche.br/index.php/ensaios/article/view/1909/2284>> Acesso em 30 jul. 2009.
- HIRST, Mônica. A política externa do segundo governo Vargas. In: ALBUQUERQUE, José A.G. et al. (coord.). **Sessenta anos de política externa brasileira (1930-1990)**. v. I: crescimento, modernização e política externa. 2 ed. Lúmen Júris: Rio de Janeiro, 2006.
- HOBBSAWM, Eric. **A era dos extremos: o breve século XX 1914-1991**. trad. Marcos Santarrita. 2 ed. São Paulo: Cia das Letras, 1995.
- HUDSON, Valerie M. Foreign policy analysis: actor-specific theory and the ground of international Relations. **Foreign Policy Analysis**, n. 1, 2005. p. 1-30. International Studies Association.
- IANNI, Octávio. Globalização e nova ordem internacional. In: REIS FILHO, Daniel; FERREIRA, Jorge; ZENHA, Celeste. Org. **O século XX: o tempo das dúvidas – do declínio das utopias às globalizações**. v.III, p.. 205-24. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000.
- _____. **Dialética e capitalismo: ensaio sobre o pensamento de Marx**. 3 ed. Petrópolis/ RJ: Vozes, 1988.
- IGLESIAS, Roberto M. Algunos elementos para caracterizar los intereses brasileños em la integración de la infraestructura en América del sur. **Integración y Comercio** n. 28, jan/jun. 2008. Disponível em: <http://www.iadb.org/INTAL/aplicaciones/uploads/publicaciones/e_INTAL_IYC_28_2008_Iglesias.pdf> Acesso em: 27 ago. 2008.
- INSTITUTO DE ESTUDOS DO COMÉRCIO EXTERIOR E NEGOCIAÇÕES INTERNACIONAIS – ICONE. **Negociações em facilitação de comércio**. [S.d]. Disp.<http://www.iconebrasil.org.br/pt/?actA=15&areaID=14&secaoID=28&faq_as_suntolD=14> Acesso em: 02 set. 2008.
- INSTITUTO DE PESQUISAS APLICADAS. **Contas nacionais - conceitos**. IPEADATA, [S.d]. Disponível em: <<http://www.ipeadata.gov.br/doc/Contas%20Nacionais-Conceitos.doc>> Acesso em: 12 jul. 2009.

INTERNATIONAL CENTRE FOR TRADE AND SUSTAINABLE DEVELOPMENT-ICTSD. **Pontes**: entre o comércio e o desenvolvimento sustentável, n. 5, v.4, mar. 2009. Disponível em: <http://ictsd.net/downloads/2009/03/pontes_v4n5.pdf> Acesso em: 21 jun. 2009.

_____. Parceria Brasil-Chile requer análise das regras de origem. **Pontes**: entre o comércio e o desenvolvimento sustentável. Quinzenal, n. 6, v.4, abr. 2009. Disponível em: <<http://ictsd.net/i/news/pontesquinzenal/44935/>> Acesso em: 21 jun. 2009.

_____. Acordos bilaterais de livre comércio do Chile: um exemplo a ser seguido? **Pontes**: entre o comércio e o desenvolvimento sustentável, n. 3, v.3, jun. 2007. Disponível em: <<http://ictsd.net/i/news/12463/>> Acesso em: 21 jun. 2009.

IIRSA. Disponível em: <www.iirsa.org>

IIRSA. Cartera IIRSA 2008, dez. 2008. Disponível em: <http://www.iirsa.org/bancomedios/documentos%20PDF/doc_cartera_2008.pdf> Acesso em: 03 ago. 2009.

IIRSA. Visão de Negócios do Eixo Interoceânico Central. 2007. Disponível em: <http://www.iirsa.org/BancoConocimiento/V/vision_de_negocios_eje_interoceanico_o_central/vision_de_negocios_eje_interoceanico_central.asp?CodIdioma=ESP> Acesso em: 27 ago. 2009.

IIRSA. Transporte multimodal en Sudamerica: hacia una articulación normativa de caráter regional. Anexo A. Consultoria da IIRSA, 2003. Disponível em: <http://www.iirsa.org/BancoMedios/Documentos%20PDF/mud_transporte_multimodal_anexoa.pdf> Acesso em: 02 jun. 2009.

KENNEDY, Paul. **Ascensão e queda das grandes potências**: transformação econômica e conflito militar de 1500 a 2000. Rio de Janeiro: Campus, 1989.

KEOHANE, Robert O.; NYE, Joseph. **Power and interdependence**. 2 ed. Estados Unidos: Harper Collins, 1989.

KEYNES, John M. **As consequências econômicas da paz**. Trad. Sérgio Bath. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2002. (Clássicos IPRI; v.3)

LAFER, Celso. **Paradoxos e possibilidades**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1982.

LAGRECA, Rodrigo H.; HEXSEL, Astor. Concorrência desleal: concepções do processo de mobilização estratégica a partir de um estudo de caso. **Revista de Administração Contemporânea**, v.11. Curitiba, 2007. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S1415-65552007000500002&script=sci_arttext> Acesso em: 21 jul. 2009.

LEMONS, Thiago A.S de. **A gênese da geografia moderna e suas correntes epistemológicas**. UDESC—Universidade do Estado de Santa Catarina, 2006. Disponível em: <<http://br.answers.yahoo.com/question/index?qid=20061011012825AAYenOL>> Acesso em 05 ago. 2009.

LENIN, Vladimir I.U. **O imperialismo**: fase superior do capitalismo. 2 ed. São Paulo: Global, 1982.

LIMA, Maria Regina S. de. A América do Sul na Política Externa Brasileira. In: **Integração Regional, Exportação de Serviços e Desenvolvimento**

- Econômico no Brasil.** Congresso e Políticas Públicas. Cadernos Necon. IUPERJ, [S.d].
- LUCE, Mathias Seibel. **O subimperialismo brasileiro revisitado:** a política de integração regional do Governo Lula (2003-2007). 2007. 143f. Dissertação (Mestrado em Relações Internacionais) – Programa de Pós Graduação em Relações Internacionais da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre.
- LULA da SILVA, Luis Inácio. **Declaração à imprensa após cerimônia de assinatura de atos** – Assunção, Paraguai, 25 jul. 2009. Não paginado. Disponível em: <<http://mundorama.net/2009/07/25/declaracao-a-imprensa-concedida-pelo-presidente-da-republica-luiz-inacio-lula-da-silva-apos-cerimonia-de-assinatura-de-atos-assuncao-paraguai-25072009/>> Acesso em: 31 jul. 2009.
- LULA da SILVA, Luis Inácio. **Discurso na abertura da Primeira Reunião de Chefes de Estado da Comunidade Sul-Americana de Nações – CASA.** Brasília, 29 set. 2005. Não paginado. Disponível em: <http://www.mre.gov.br/portugues/politica_externa/discursos/discurso_detalhe3.asp?ID_DISCURSO=2698> Acesso em: 14 mai. 2007.
- MACHADO, Priscila. **Melhora logística é aposta no setor rural.** Jornal DCI Comércio, Indústria e Serviços. 18 jun. 2009. Disponível em: <http://www.dci.com.br/noticias_imprimir.asp?id_texto=289368> Acesso em: 07 jul. 2009.
- MACHADO, Silvio Romero M. **Ideologia e discurso diplomático:** a inserção do Brasil na ordem neoliberal (1985-1999). 2005. 171f. Dissertação (Mestrado em História das Sociedades Ibéricas e Americanas). Programa de Pós-Graduação em História. Pontifícia Universidade do Rio Grande do Sul, Porto Alegre.
- MAIOR, Luiz Augusto S. O pragmatismo responsável. In: ALBUQUERQUE, José A.G. org. **Sessenta anos de política externa brasileira (1930-1990)**, v.1. São Paulo: Cultura Editores Associados, 2000.
- MARQUES, Eduardo C.; BICHR, Renata M. Estado e empreiteiras II: permeabilidade e políticas urbanas em São Paulo (1978-98). **Dados**, n. 1, v.46 Rio de Janeiro, 2003. Disponível em: <www.scielo.br/scielo.php?pid=S0011-52582003000100002&script=sci_arttext&tlng=in> Acesso em: 20 ago. 2009.
- MARTINS, Ricardo S. et.al. Decisões estratégicas na logística do agronegócio: compensação de custos transporte-armazenagem para a soja no Estado do Paraná. **RAC**, n. 1, v.9, p. 53-78, jan/mar. 2005. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/rac/v9n1/v9n1a04.pdf>> Acesso em: 07 jul. 2009.
- MELADO, Jorge G. **Gestion de riesgo y directrices de la organización mundial de aduanas en La cadena logística terrestre chilena.** Monografia. Instituto de Relaciones Internacionales. Universidad Viña Del Mar. Chile, 2005.
- MELLO, Leonel I. A. **Quem tem medo da Geopolítica?** São Paulo: Hucitec, 1999.
- MELLO, Patrícia C. **Acordos bilaterais são instrumentos dos Estados Unidos.** Jornal O estado de São Paulo, 20 jul. 2003. Disponível em: <http://www.mre.gov.br/index.php?option=com_content&task=view&id=589&Itemid=397> Acesso em: 24 jul. 2009.

MERCOSUL. Secretaria. Disponível em:

<http://www.mercosur.int/t_generic.jsp?contentid=655&version=1&channel=secretaria&seccion=2> Acesso em 24 jun. 2009.

MEYER-PFLUG, Samantha R.; FRANÇA, Letícia N.R.; PIRES, Débora de M. Lobby, grupos de pressão e grupos de interesse: um breve estudo no contexto brasileiro. In: **Anais do XVII Congresso Nacional do CONPEDI**, 20 a 22 nov. 2008, p.1034-1045. Brasília. Disponível em: <http://www.conpedi.org/manaus/arquivos/anais/brasil/07_603.pdf> Acesso em: 20 ago. 2009.

MOLINA, Silvia. El rol de Bolívia em la integración sudamericana. In: **Geopolítica de los recursos naturales y acuerdos comerciales em sudamerica**. FOBOMADE. [S.d] Disponível em: <www.fobomade.org.br> Acesso em: 03 ago. 2007.

MORAES, Antonio C.R. Notas sobre identidade nacional e institucionalização da geografia no Brasil. **Estudos Históricos**, n. 8, v.4, p. 166-76. Rio de Janeiro, 1991. Disponível em: <<http://www2.cpdoc.fgv.br/revista/arq/83.pdf>> Acesso em: 05 ago. 2009.

MORAVCSIK, Andrew. **The choice for Europe** : social purpose and state power from Messina to Maastricht. Ithaca: Cornell University, 1998.

MOURA, Gerson. **Autonomia na dependência**: a política externa brasileira de 1935 a 1942. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1980.

MURTA, L. R., Hespanha G.; Samohyl R.W. Crise monetária brasileira de 1999: uma análise econométrica realizada com base em elementos teórico de modelos de crises monetárias de primeira e segunda geração. In: **XXXI Encontro Nacional de Economia**. ANPEC, 2003. Disponível em: <<http://www.anpec.org.br/encontro2003/artigos/C11.pdf>> Acesso em: 10 jun. 2009.

NASSIF, André; PUGA, Fernando P. Estrutura e competitividade da indústria brasileira: o que mudou? **Revista do BNDES**. Vol.11 nº 22 p. 3-19. Rio de Janeiro : BNDES, dezembro, 2004.

OLIVEIRA, Andrea C.de J. Breve histórico sobre o desenvolvimento do lobbying no Brasil. **Revista de Informação Legislativa**, n. 168, ano. 42, out./dez. 2005. Brasília. Disponível em: <http://www.senado.gov.br/web/cegraf/ril/Pdf/pdf_168/R168-03.pdf> Acesso em: 20 ago. 2009.

OLIVEIRA, Eliane. **Novos investimentos chineses no Brasil podem chegar a US\$ 12 bi**. Clipping Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. O Globo 20 mai. 2009. Disponível em: <<https://conteudoclippingmp.planejamento.gov.br/cadastros/noticias/2009/5/20/novos-investimentos-chineses-no-brasil-podem-chegar-a-us-12-bi>> Acesso em: 14 jul. 2009.

PAIM, Elisângela S. **IIRSA**: É esta a integração que nós queremos? Porto Alegre: Núcleo Amigos da Terra, 2003. Disponível em: <http://www.natbrasil.org.br/Docs/instituicoes_financeiras/iirsa%202003.pdf> Acesso em: 14 jun. 2009.

- PASSOS, Maria de Fátima S.A. Gasoduto Bolívia Brasil. **Economia e Energia**, n. 10, ano II, set./out.. 1998. Disponível em: <<http://ecen.com/eee10/gasp.htm>> Acesso em: 21 jul. 2009.
- POLANYI, Karl. **A grande transformação**: as origens de nossa época. Rio de Janeiro: Campus, 1980.
- POOT, Jacques. ed. **On the edge of the global economy**. Cheltenham, UK: Edward Elgar, 2004.
- PRETTO, Alessandra F. **O conceito de diplomacia presidencial**: o papel da presidência da república na formulação de política externa. 2006. 101f. Dissertação (Mestrado em Ciência Política). Programa de Pós-Graduação em Ciência Política da Universidade de São Paulo, São Paulo.
- PUGA, Fernando P. **A inserção do Brasil no comércio mundial**: o efeito China e os potenciais de especialização das exportações. Texto para discussão nº 106. Rio de Janeiro: BNDES, 2005.
- QUINTANAR, Sílvia; LÓPEZ, Rodolfo. O Plano de Ação para a Integração da Infraestrutura Regional Sul americana (IIRSA): oportunidades e riscos. Seu significado para o Brasil e a Argentina. **Revista Brasileira de Política Internacional**, n. 1, v.46, jan/jun. 2003. Disponível em: <www.scielo.br/scielo.php?pid=S0034-73292003000100011&script=sci_arttext#nt04> Acesso em: 30 jul. 2009.
- QUINTELA, Sandra. **Processos de integração na América do Sul**: parceiros para que? Massa Crítica, n. 21, dez. 2006. PACS-Instituto Político Alternativo para o Cone Sul. Disponível em: <http://www.pacs.org.br/uploaded_files/20090107055253_printed_massacritica_bWFzc2FmMjEucGRm.pdf> Acesso em: 22 jul.2007.
- QUIRÓS, Juan. **As ações da Apex-Brasil e as exportações brasileiras**. APEX-BRASIL, mar. 2005. Disponível em: <<http://www.onip.org.br/arquivos/caf11-APEX.pdf?PHPSESSID=ec4175e32d39c6086ee205b7417fb44a>> Acesso em: 30 jan. 2008.
- REUTERS. **Aquisição no Peru faz Votorantim quase dobrar produção de zinco**. Manutenção e Suprimentos, 30 nov. 2004. Disponível em: <www.manutencaoessuprimentos.com.br/conteudo.php?codigo=410> Acesso em: 24 jun. 2009.
- REVISTA BRASIL. **Brasil, Marca de Excelência**: Agenda Regional positiva ativa negócios na América do Sul. Editora Brazil Now, abr. 2007. Disponível em: <<http://www.braziltradenet.gov.br/ARQUIVOS/Publicacoes/Periodicos/PUBRevistaBrasilMEAbr2007P.pdf>> Acesso em: 12 jul. 2008.
- REVISTA VEJA. **Briga com os EUA: José Maurício Bustani**. Brasileiro demitido de órgão da ONU fala dos golpes dos americanos para puxar-lhe o tapete. Consciência.net. [S.d] Disponível em: <<http://www.consciencia.net/entrevistas/bustani.html>> Acesso em: 12 jun. 2009.
- RIBEIRO, José M.F. **Condicionantes da política externa**: o posicionamento geoeconômico. Janus, 2002. Disponível em: <www.janusonline.pt/docs2002/artigo_janus2002_3_2_1.doc> Acesso em: 27 jan. 2008

- RICOBOM, Gisele. Aspectos da teoria da Interdependência no contexto das Relações Internacionais contemporâneas. In: OLIVEIRA, Odete M. e DAL RI JUNIOR, Arno (org). **Relações Internacionais: interdependência e sociedade global**. Ijuí-RS: Editora Unijuí, p. 241-66, 2003.
- RUCKERT, Aldomar A; ALBUQUERQUE, Edu S. de. Uma contribuição ao debate sobre a política nacional de ordenamento territorial-PNOT. **Mercator Revista de Geografia**, UFC, n. 08, ano 4, p.15-26, 2005.
- RUCKERT, Aldomar A. O processo de reforma do Estado e a política nacional de ordenamento territorial. In: Ministério da Integração Nacional. **Para pensar uma política nacional de ordenamento territorial**. Brasília: MI, 2005.
- RUIZ, José Briceño. Strategic regionalism and regional social policy in the FTAA process. **Global Social Policy**, n. 3, v.7, p. 294-315. SAGE, 2007.
- _____. **Las teorías de la integración regional**. Venezuela: Universidad de los Andes, 2003.
- SABA, Sérgio. **Comércio internacional e política externa brasileira**. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2002.
- SACCOMANDI, Humberto. **Peru busca nova relação econômica com o Brasil**. ABIN. Gabinete de Segurança Institucional. Presidência da República. Publicado em 01/08/08. Disponível em: <<http://www.abin.gov.br/modules/articles/article.php?id=2959>> Acesso em: 24 jun. 2009.
- _____. **Estrada gera grande expectativa de negócios no Peru**. Valor Econômico Especial 28 ago. 2008. Linear Clipping. Disponível em: <http://www.linearclipping.com.br/conab/m_stca_detalhe_noticia.asp?cd_sistema=26&cd_noticia=477123> Acesso em 22 jul. 2009.
- SAMPAIO, Fernando G. **Determinismo geográfico**. Organização para estudos científicos. Escola Superior de Geopolítica e Estratégia. [S.d]. Disponível em: <<http://www.defesanet.com.br/esge/determinismo%20geografico.pdf>> Acesso em: 06 ago. 2009.
- SANTOS, Luis Cláudio Villafañe G. A América do Sul no discurso diplomático brasileiro. **Revista Brasileira de Política Internacional**, n. 2, ano 48, p. 185-204. Brasília: IBRI, 2005. Disponível em <<http://www.scielo.org/pdf/rbpi/v48n2/a10v48n2.pdf>> Acesso em: 03 nov. 2008.
- SANTOS, Milton, SOUZA, Maria A. de. et.al. (org.) **Território: globalização e fragmentação**. São Paulo: Hucitec, 1994.
- SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2003.
- SANTOS FILHO, Onofre. O fogo de Prometeu nas mãos de Midas: desenvolvimento e mudança social. In: CAMPOS, Taiane Las Casas (org.). **Desenvolvimento, desigualdades e relações internacionais**. Belo Horizonte: PUC Minas Editora, 2005.
- SAUER, Ildo. Biocombustíveis no Brasil: comercialização e logística. **Biocombustíveis no Brasil: Realidades e Perspectivas**. Brasília: Ministério das Relações Exteriores, [S.d].

- SEIXAS CORRÊA, Luiz Felipe (org.) **A Palavra do Brasil nas Nações Unidas: 1946-1995**. Brasília: FUNAG, 1995.
- SENHORAS, Eloi Martins. **Regionalismo transnacional e integração física**: um estudo sobre a iniciativa de integração da infraestrutura sul-americana. 2008. 245 f. Dissertação (Mestrado em Geografia – Análise Ambiental e Dinâmica Territorial) Programa de Pós-Graduação em Geografia Universidade Estadual de Campinas.
- SENNES, Ricardo et al. **Projeto América do Sul**: serviços de logística, IIRSA e integração regional – Relatório Final. Prospectiva Consultoria Brasileira de Assuntos Internacionais. São Paulo: Centro de Estudos de Integração e Desenvolvimento, Jul. 2008.
- SÉVE, Lucien. **Começar pelos fins - a nova questão comunista**. Portugal: Campo das Letras, 2001. Disponível em: <<http://www2.cddc.vt.edu/marxists/portugues/seve/1999/comecar/cap05.htm>> Acesso em: 19 nov. 2008.
- SHELL BRASIL. **Shell faz primeira venda de GNL para América do Sul**. [S.d]. Disponível em: <http://www.shell.com/home/content/br-pt/news_and_library/news_and_press_releases/2009/ep_gnl_petrobras_140709.html> Acesso em 21 jul. 2009.
- SILVA, Antonio M J da; DIAS, Reinaldo C. org. **Dicionário termos econômicos**. Valença-RJ: Faculdade de Ciências Econômicas de Valença, 2006. Disponível em: <http://www.faa.edu.br/economia/dic_eco.php> Acesso em: 15 jul. 2009.
- SOCIEDADE BRASILEIRA PRÓ-INOVAÇÃO TECNOLÓGICA - PROTEC. **Empresários cobram medidas para garantir a competitividade**. Notícias. DCI 12 fev. 2009. Disponível em: <<http://www.protec.org.br/noticias.asp?cod=3065>> Acesso em: 21 jul. 2009.
- SOTO, William H.G. **A modernidade inconclusa: um diálogo crítico entre Henri Lefebvre e José de Souza Martins**. 2009. Não paginado. Disponível em: <http://starline.dnsalias.com:8080/sbs/arquivos/13_6_2009_18_36_15.pdf> Acesso em 17 ago. 2009.
- SPRANDEL, Márcia A. Brasileiros na fronteira com o Paraguai. **Estudos Avançados**, n. 57, v.20. São Paulo, mai/ago, 2006. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-40142006000200011> Acesso em: 22 jun. 2009.
- THÉRY, Hervé. **Globalização, desterritorialização e reterritorialização**. Revista da ANPEGE, v.4 p. 109-18, 2008. Disponível em: <<http://anpege.org.br/revista/ojs-2.2.2/index.php/anpege08/article/view/13/pdf6B>> Acesso em: 31 jul. 2009.
- TOSTA, Wilson. **EUA não podem prescindir do Brasil**. Entrevista a Luiz Alberto Moniz Bandeira. O Estado de São Paulo. Estadão de Hoje – Internacional. Edição de 26 abr. 2009. Disponível em: <www.estadao.com.br/estadaodehoje/20090426/not_imp360586,0.php> Acesso em: 15 jun. 2009.

- VALE. **Minérios de ferro e pelotas**: sistemas produtivos. Disponível em: <<http://www.vale.com/vale/cgi/cgilua.exe/sys/start.htm?sid=266>> Acesso em: 07 jul. 2009.
- VEIGA, Pedro da Motta. O viés antiexportador: mais além da política comercial. In: PINHEIRO, Armando; MARKWALD, Ricardo; PEREIRA, Lia Valls. (org). **O desafio das exportações**. Rio de Janeiro: BNDES, 2002
- VESENTINI, José W. **Geografia Política e Geopolítica**: determinismo e possibilismo? São Paulo: Geocrítica-Geopolítica: Ensino da Geografia, 2003. Disponível em: <www.geocritica.com.br/artigos.htm> Acesso em: 05 ago. 2009.
- VIGEVANI, Túlio; CEPALUNI, Gabriel. A política externa de Lula da Silva: a estratégia da autonomia pela diversificação. **Contexto Internacional**, n. 29, v.2, p. 273-335 jul/dez. 2007
- VIZENTINI, Paulo F. **O descompasso entre as nações**: os porquês da desordem mundial - mestres explicam a globalização. Rio de Janeiro: Record, 2004.
- _____. **Relações internacionais e desenvolvimento**: o nacionalismo e a política externa independente (1951-1964). Petrópolis: Vozes, 1995.
- WALLERSTEIN, Immanuel. **O sistema mundial moderno**. Porto: Afrontamento, 1990, c.1974.
- WASSERMAN, Cláudia. **Introdução à história contemporânea da América Latina**. (mimeo). Porto Alegre: UFRGS, 2007.
- WEBER, Max. **Economia e Sociedade**. Fundamentos da sociologia compreensiva. Trad. Regis Barbosa e Karen E.Barbosa, v. 1, 4. ed. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2004
- WOOD, Patrick. **O sistema financeiro global. Parte 1: o Fundo Monetário Internacional (FMI)**. The August Review. 01 dez. 2007. Disponível em: <<http://www.espada.eti.br/fmi.asp>> Acesso em: 19 ago. 2009.
- WOODS, Ngaire. Editor. **The Political Economy of Globalization**. New York: St. Martin's, 2000.
- ZHEBIT, Alexander. **Um olhar sobre a cooperação inter-regional**: América Latina-Estados pós-soviéticos. Análise de Conjuntura OPISA, n. 10, out. 2006. Disponível em: <<http://observatorio.iuperj.br>> Acesso em: 07 out. 2008.

ENTREVISTAS REALIZADAS:

- BARRERA, Marisol. Executivo Principal da Corporação Andina de Fomento – CAF. **Entrevista concedida durante o VI Congresso Internacional das Rotas de Integração da América do Sul**. Porto Alegre, 16 e 17 ago. 2007.
- CAMACHO, Estela Arellano de. Chefe de Divisão Transporte Aéreo. Dirección General de Aviación Civil do Equador. **Entrevista concedida durante o VI Congresso Internacional das Rotas de Integração da América do Sul**. Porto Alegre, 16 E 17 de ago. 2007.
- PAEZ, Ivan. Representante do Departamento de Assuntos Internacionais de Fronteiras e Limites do Chile no Brasil. **Entrevista concedida durante o VI**

Congresso Internacional das Rotas de Integração da América do Sul. Porto Alegre, 16 E 17 de ago. 2007.

MYLES, Marilyn Cheril. Embaixadora da Guiana no Brasil. **Entrevista concedida durante o VI Congresso Internacional das Rotas de Integração da América do Sul.** Porto Alegre, 16 e 17 de ago. 2007.

RUTTMANN, André de Barros. Gerente de Operações da América do Sul 2. Departamento de Comércio Exterior e Integração da América do Sul. BNDES. **Entrevista concedida durante o VI Congresso Internacional das Rotas de Integração da América do Sul.** Porto Alegre, 16 e 17 de ago. 2007.

STIGLICH, Jaime. Embaixador – Cônsul Geral do Peru no Brasil. **Entrevista concedida durante o VI Congresso Internacional das Rotas de Integração da América do Sul.** Porto Alegre, 16 e 17 de ago. 2007.

TERRA, João Paulo O. Primeiro Secretário da Embaixada do Brasil no Chile. **Entrevista concedida durante o VI Congresso Internacional das Rotas de Integração da América do Sul.** Porto Alegre, 16 e 17 de ago. 2007.

VÍDEOS CONSULTADOS: (Necessário Windows Media Player)

FREITAS, Márcia. BBC-Brasil. **Frutos da Interoceânica Brasil-Peru ainda são incertos.** Disponível em: <http://www.bbc.co.uk/portuguese/meta/dps/2008/03/bb/080307_peru_mp_16x9_bb.aspx> Acesso em: 24 jun. 2009.

FREITAS, Márcia. BBC-Brasil. **Integração física avança ‘sem visão’.** Disponível: <http://www.bbc.co.uk/portuguese/meta/dps/2008/03/bb/080313_infraestrutura_capa_16x9_bb.aspx> Acesso em 24 jun. 2009.

GALLAS, Daniel. BBC-Brasil. **Para América do Sul liderança brasileira ainda é promessa.** Disponível em: <http://www.bbc.co.uk/portuguese/meta/dps/2008/03/bb/080311_diplomacia_ban_dvale_16x9_bb.aspx> Acesso em: 24 jun. 2009.

GALLAS, Daniel. BBC-Brasil. **Disputas dificultam integração energética.** Disponível em: <http://www.bbc.co.uk/portuguese/meta/dps/2008/03/bb/080313_energia_capa_16x9_bb.aspx> Acesso em: 24 JUN. 2009.

LOPES FILHO, Rui. Vice-Presidente de Projetos Estratégicos do Grupo Gerdau. **Entrevista concedida ao Programa Opinião Livre.** Canal 20 NET. Porto Alegre, 17 out. 2007. <http://www.youtube.com/watch?v=QtAX8MoncPI> > acesso em: 03 jul. 2009. ABRETI – Associação Brasileira de Empresas de Transporte Internacional. Disponível em <<http://www.abreti.org.br/>> Acesso em: 20 jul. 2009.

APÊNDICE

APÊNDICE A EVOLUÇÃO DA DÍVIDA EXTERNA BRASILEIRA 1956-2007

Ano	Valor	Ano	Valor
1956	2.736	1982	85.487
1957	2.491	1983	93.745
1958	2.870	1984	102.127
1959	3.160	1985	105.171
1960	3.738	1986	111.203
1961	3.291	1987	121.188
1962	3.533	1988	113.511
1963	3.612	1989	115.506
1964	3.294	1990	123.439
1965	3.823	1991	123.910
1966	3.771	1992	135.949
1967	3.440	1993	145.726
1968	4.092	1994	148.295
1969	4.635	1995	159.256
1970	6.240	1996	179.935
1971	8.284	1997	199.998
1972	11.464	1998	241.644
1973	14.857	1999	241.468
1974	20.032	2000	236.156
1975	25.115	2001	226.067
1976	32.145	2002	227.689
1977	37.951	2003	235.414
1978	52.187	2004	220.182
1979	55.803	2005	187.987
1980	64.259	2006	199.372
1981	73.963	2007	240.495

Fonte: Banco Central do Brasil - Boletim BCB/BP_BM DEXTEI

Valores em US\$ milhões

APÊNDICE B
EVOLUÇÃO DO COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO 1956-2008

Ano	Exportações	Partic. %PIB	Importações	Partic. %PIB	Saldo Balança Comercial	PIB	Coef. abertura economia	Exportações Mundiais	Part.% Export Brasil- Mundo
1956	1.482	10,0%	1.075	7%	407	14.747	17,3	94.500	1,57%
1957	1.392	7,9%	1.285	7%	106	17.568	15,2	101.600	1,37%
1958	1.243	9,7%	1.177	9%	66	12.810	18,9	96.500	1,29%
1959	1.282	8,1%	1.210	8%	72	15.792	15,8	102.400	1,25%
1960	1.269	7,1%	1.293	7%	-24	17.883	14,3	114.500	1,11%
1961	1.403	7,7%	1.292	7%	111	18.215	14,8	119.700	1,17%
1962	1.214	6,1%	1.304	7%	-90	19.968	12,6	125.100	0,97%
1963	1.406	5,9%	1.294	5%	112	24.014	11,2	137.300	1,02%
1964	1.430	6,6%	1.086	5%	343	21.664	11,6	153.900	0,93%
1965	1.595	7,0%	941	4%	655	22.765	11,1	167.000	0,96%
1966	1.741	6,1%	1.303	5%	438	28.540	10,7	183.500	0,95%
1967	1.654	5,3%	1.441	5%	213	31.262	9,9	192.600	0,86%
1968	1.881	5,5%	1.855	5%	26	34.135	10,9	225.800	0,83%
1969	2.311	6,2%	1.993	5%	318	37.392	11,5	258.400	0,89%
1970	2.739	6,4%	2.507	6%	232	42.576	12,3	299.700	0,91%
1971	2.904	5,9%	3.247	7%	-344	49.162	12,5	335.900	0,86%
1972	3.991	6,8%	4.232	7%	-241	58.753	14,0	399.900	1,00%
1973	6.199	7,4%	6.192	7%	7	84.086	14,7	556.100	1,11%
1974	7.951	7,2%	12.641	11%	-4.690	110.391	18,7	829.100	0,96%
1975	8.670	6,7%	12.210	9%	-3.540	129.891	16,1	850.700	1,02%
1976	10.128	6,6%	12.383	8%	-2.255	153.959	14,6	958.700	1,06%
1977	12.120	6,8%	12.023	7%	97	177.247	13,6	1.086.300	1,12%
1978	12.659	6,3%	13.683	7%	-1.024	201.204	13,1	1.257.600	1,01%
1979	15.244	6,8%	18.084	8%	-2.839	223.477	14,9	1.625.000	0,94%
1980	20.132	8,5%	22.955	10%	-2.823	237.772	18,1	1.940.800	1,04%
1981	23.293	9,0%	22.091	9%	1.202	258.553	17,6	1.924.200	1,21%
1982	20.175	7,4%	19.395	7%	780	271.252	14,6	1.765.500	1,14%
1983	21.899	11,6%	15.429	8%	6.470	189.459	19,7	1.734.500	1,26%
1984	27.005	14,2%	13.916	7%	13.090	189.744	21,6	1.840.600	1,47%
1985	25.639	12,1%	13.153	6%	12.486	211.092	18,4	1.872.000	1,37%
1986	22.349	8,7%	14.044	5%	8.304	257.812	14,1	2.046.400	1,09%
1987	26.224	9,3%	15.051	5%	11.173	282.357	14,6	2.401.100	1,09%
1988	33.789	11,1%	14.605	5%	19.184	305.707	15,8	2.742.000	1,23%
1989	34.383	8,3%	18.263	4%	16.119	415.916	12,7	2.981.500	1,15%
1990	31.414	6,7%	20.661	4%	10.752	469.318	11,1	3.395.300	0,93%
1991	31.620	7,8%	21.040	5%	10.580	405.679	13,0	3.498.500	0,90%
1992	35.793	9,2%	20.554	5%	15.239	387.295	14,5	3.708.000	0,97%
1993	38.555	9,0%	25.256	6%	13.299	429.685	14,9	3.725.100	1,03%
1994	43.545	8,0%	33.079	6%	10.466	543.087	14,1	4.204.000	1,04%
1995	46.506	6,0%	49.972	6%	-3.466	770.350	12,5	5.042.000	0,92%
1996	47.747	5,7%	53.346	6%	-5.599	840.268	12,0	5.308.000	0,90%
1997	52.994	6,1%	59.747	7%	-6.753	871.274	12,9	5.518.000	0,96%
1998	51.140	6,1%	57.714	7%	-6.575	843.985	12,9	5.386.000	0,95%
1999	48.011	8,2%	49.210	8%	-1.199	586.777	16,6	5.583.000	0,86%
2000	55.086	8,5%	55.783	9%	-698	644.984	17,2	6.348.000	0,87%
2001	58.223	10,5%	55.572	10%	2.650	553.771	20,5	6.074.000	0,96%
2002	60.362	12,0%	47.240	9%	13.121	504.359	21,3	6.353.000	0,95%
2003	73.084	13,2%	48.290	9%	24.794	553.603	21,9	7.425.000	0,98%
2004	96.475	14,5%	62.835	9%	33.641	663.783	24,0	9.016.000	1,07%
2005	118.308	13,4%	73.606	8%	44.703	882.729	21,7	10.290.000	1,15%
2006	137.807	12,9%	91.351	9%	46.457	1.067.325	21,5	11.887.000	1,16%
2007	160.649	12,2%	120.622	9%	40.027	1.314.000	21,4	13.619.000	1,18%
2008	197.942	12,6%	173.200	11%	24.742	1.569.400	23,6	15.773.716	1,25%

Fonte: Formulada a partir de dados do IPEADATA e MDIC/SECEX/DEPLA

Valores em US\$ Milhões (FOB)

APÊNDICE C
 EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS 1974-2008
 Evolução dos Índices de Quantum e de Preços

Ano	Valor US\$ milhões	Índice de Quantum	Índice de Preços
1974	7.951	11,7	49,1
1975	8.670	12,5	50,3
1976	10.128	12,5	58,7
1977	12.120	12,0	73,2
1978	12.659	13,4	68,4
1979	15.244	14,6	75,6
1980	20.132	17,8	82,0
1981	23.293	21,4	79,0
1982	20.175	19,5	75,1
1983	21.899	22,3	71,3
1984	27.005	26,6	73,7
1985	25.639	27,1	68,6
1986	22.349	22,8	71,0
1987	26.224	26,7	71,2
1988	33.789	30,9	79,2
1989	34.383	30,8	81,1
1990	31.414	28,7	79,3
1991	31.620	29,5	77,9
1992	35.793	34,5	75,3
1993	38.555	40,2	69,6
1994	43.545	41,0	77,0
1995	46.506	38,6	87,5
1996	47.747	39,6	87,6
1997	52.994	43,6	88,2
1998	51.140	45,1	82,3
1999	48.011	48,6	71,7
2000	55.086	54,0	74,1
2001	58.223	59,1	71,6
2002	60.362	64,2	68,3
2003	73.084	74,3	71,5
2004	96.475	88,5	79,3
2005	118.308	96,8	88,9
2006	137.807	100,0	100,0
2007	160.649	105,5	110,5
2008	197.942	102,9	139,6

Fonte: Elaborada a partir de dados IPEADATA e FUNCEX

Índice de preços e de quantum: 2006 = 100

APÊNDICE D
 EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS 1964 – 2008
 Participação % por Fator Agregado

Ano	Básicos	Semimanufat.	Manufaturados
1964	85,4	8,0	6,2
1965	81,6	9,7	8,2
1966	82,9	8,1	8,7
1967	78,7	8,9	11,9
1968	79,3	9,5	10,7
1969	77,7	9,1	12,3
1970	74,8	9,1	15,2
1971	68,5	8,3	20,0
1972	66,4	10,0	22,5
1973	65,0	9,3	23,1
1974	57,6	11,5	27,0
1975	58,0	9,8	29,8
1976	60,5	8,3	27,4
1977	57,4	8,6	31,7
1978	47,2	11,2	40,2
1979	43,0	12,4	43,6
1980	42,2	11,7	44,8
1981	38,3	9,1	51,0
1982	40,8	7,1	50,8
1983	39,0	8,1	51,5
1984	32,2	10,6	56,0
1985	33,3	10,8	54,9
1986	32,6	11,1	55,5
1987	30,6	12,1	56,6
1988	27,9	14,5	56,8
1989	27,8	16,9	54,2
1990	27,8	16,3	54,2
1991	27,6	14,8	56,2
1992	24,7	16,1	58,0
1993	24,3	14,1	60,8
1994	25,4	15,8	57,3
1995	23,6	19,7	55,0
1996	24,9	18,0	55,3
1997	27,3	16,0	55,1
1998	25,4	15,9	57,5
1999	24,6	16,6	56,9
2000	22,8	15,4	59,0
2001	26,4	14,2	56,5
2002	28,1	14,9	54,7
2003	29,0	15,0	54,3
2004	29,6	13,9	54,9
2005	29,3	13,5	55,1
2006	29,2	14,2	54,4
2007	32,1	13,6	52,3
2008	36,9	13,7	46,8

Fonte: formulada a partir de dados SECEX/DEPLA

A diferença entre o Total Geral e o somatório dos Básicos,

Semimanufaturados e Manufaturados refere-se a Operações Especiais.

APÊNDICE E
EXPORTAÇÕES SEGUNDO CATEGORIA DE USO 1974-2008

Período	Bens de Capital	Bens intermediários	Bens de consumo duráveis	Bens de consumo não duráveis	Combustível
1974	256	6.092	188	1.210	132
1975	372	6.390	249	1.365	217
1976	389	7.513	251	1.622	257
1977	547	8.788	354	2.200	217
1978	823	8.686	499	2.451	196
1979	1.193	10.491	538	2.787	234
1980	1.703	13.572	803	3.603	451
1981	2.112	14.212	1.117	4.616	1.236
1982	1.535	12.241	1.045	3.825	1.529
1983	1.145	14.535	937	4.090	1.193
1984	1.140	17.093	1.039	5.849	1.885
1985	1.341	16.564	1.264	4.802	1.668
1986	1.373	14.479	1.212	4.545	739
1987	1.766	16.346	2.082	5.078	952
1988	2.173	22.334	2.142	6.160	930
1989	2.659	23.197	2.045	5.074	858
1990	2.145	21.714	1.491	5.379	685
1991	2.288	22.217	1.383	5.289	443
1992	2.847	23.683	2.277	6.416	570
1993	3.323	25.300	2.040	7.187	706
1994	3.946	29.372	1.983	7.373	871
1995	3.653	32.591	1.907	7.837	508
1996	3.919	32.712	1.976	8.633	507
1997	5.244	35.700	2.838	8.841	363
1998	5.799	33.245	2.837	8.855	384
1999	5.657	30.748	2.394	8.751	462
2000	8.221	33.431	3.367	9.169	932
2001	8.095	33.910	3.503	10.613	2.166
2002	7.323	35.761	3.486	10.767	3.102
2003	7.714	44.388	4.451	12.710	3.940
2004	12.589	57.147	5.742	16.308	4.892
2005	15.529	68.187	6.998	19.993	7.822
2006	16.418	79.600	7.276	22.343	12.170
2007	19.558	92.047	7.480	26.845	14.718
2008	22.845	113.542	7.688	32.865	21.002

Fonte: Elaborado a partir de bases estatísticas da FUNCEX.

Valor em US\$ Milhões (FOB)

APÊNDICE F
IMPORTAÇÕES SEGUNDO CATEGORIA DE USO 1974-2008

Período	Bens de Capital	Bens intermediários	Bens de consumo duráveis	Bens de consumo não duráveis	Combustível
1974	2.198	6.831	181	439	2.861
1975	2.646	6.112	163	370	2.893
1976	2.282	5.916	138	392	3.625
1977	1.864	5.733	105	456	3.842
1978	2.219	6.537	138	545	4.214
1979	2.249	8.355	128	868	6.455
1980	2.610	9.686	97	695	9.868
1981	2.196	8.290	93	490	11.022
1982	1.804	6.891	90	468	10.140
1983	1.335	5.424	57	417	8.194
1984	1.078	5.640	46	265	6.889
1985	1.095	5.888	92	369	5.712
1986	1.468	7.908	139	1.478	3.052
1987	1.985	8.015	103	800	4.147
1988	1.974	8.428	126	540	3.538
1989	2.300	10.486	209	1.469	3.797
1990	2.917	10.895	257	1.598	4.994
1991	3.202	11.309	369	1.804	4.361
1992	3.340	11.303	508	1.185	4.181
1993	3.867	14.126	1.098	1.586	4.514
1994	5.377	18.292	2.208	2.683	4.429
1995	8.846	25.898	4.602	5.268	5.209
1996	10.405	28.052	2.740	5.680	6.469
1997	12.807	30.904	3.895	6.028	6.206
1998	12.476	30.875	3.842	6.201	4.321
1999	10.121	27.892	1.888	4.580	4.821
2000	9.690	32.489	1.887	4.140	7.645
2001	10.901	31.878	2.000	3.782	7.041
2002	8.720	27.666	1.245	3.449	6.163
2003	7.156	30.197	1.061	3.428	6.483
2004	7.702	39.902	1.306	3.949	9.978
2005	9.912	45.386	1.806	4.722	11.775
2006	12.390	54.228	3.300	6.087	15.338
2007	16.836	70.412	4.988	7.976	20.408
2008	24.935	99.883	7.758	10.116	30.505

Fonte: Elaborado a partir de bases estatísticas da FUNCEX

Valor em US\$ Milhões (FOB)

APÊNDICE G

PROJETOS DO BRASIL NA IIRSA

EIXO	GRUPO	NOME DO PROJETO
de Capricórnio	G03	AMPLIAÇÃO DA INFRA-ESTRUTURA PORTUÁRIA DO PORTO DE PARANAGUÁ
de Capricórnio	G03	CONCLUSÃO DO ANEL RODOVIÁRIO DE CURITIBA
de Capricórnio	G03	CONSTRUÇÃO DA FERROVIA CASCAVEL - FOZ DE IGUAZÚ E CASCAVEL - GUAIRA
de Capricórnio	G03	CONSTRUÇÃO DO ANEL FERROVIÁRIO DE CURITIBA
de Capricórnio	G03	NOVO CORREDOR FERROVIÁRIO DO OESTE DE PARANÁ
de Capricórnio	G03	NOVA PONTE PORTO PRESIDENTE FRANCO - PORTO MEIRA, COM CENTRO DE FRONTEIRA PARAGUAI - BRASIL
de Capricórnio	G03	PONTE FERROVIÁRIA COM PÁTIO DE CARGAS (CIUDAD DEL ESTE - FOZ DE IGUAÇU)
da Hidrovia Paraguai-Paraná	G01	ACRESCENTAMENTO DA NAVEGABILIDADE DO RIO PARAGUAI ENTRE APA E CORUMBÁ
da Hidrovia Paraguai-Paraná	G01	SISTEMA DE COMUNICAÇÕES DO RIO PARAGUAI (ASUNCIÓN - ÁGUAS ACIMA)
da Hidrovia Paraguai-Paraná	G01	SISTEMA DE PREDIÇÃO DE NÍVEIS NO RIO PARAGUAI (APA - ASUNCIÓN)
da Hidrovia Paraguai-Paraná	G01	SISTEMA DE PREDIÇÃO DE NÍVEIS NO RIO PARAGUAI (APA - ÁGUAS ACIMA)
da Hidrovia Paraguai-Paraná	G02	ACESSO FERROVIÁRIO AO TERMINAL MULTIMODAL DE SANTA TEREZINHA DE ITAIPU
da Hidrovia Paraguai-Paraná	G02	ACESSO RODOVIÁRIO AO TERMINAL EM SANTA TEREZINHA DE ITAIPU
da Hidrovia Paraguai-Paraná	G02	ACRESCENTAMENTO DA NAVEGABILIDADE DO RIO ALTO PARANÁ (ÁGUAS ACIMA ITAIPU)
da Hidrovia Paraguai-Paraná	G02	ACRESCENTAMENTO DA NAVEGABILIDADE DO RIO TIETÊ
da Hidrovia Paraguai-Paraná	G02	AMPLIAÇÃO DO PORTO BATAGUAZÚ - (MS) NO RIO ALTO PARANÁ
da Hidrovia Paraguai-Paraná	G02	BR-277: SANTA TEREZINHA DE ITAIPU - CASCAVEL
da Hidrovia Paraguai-Paraná	G02	CONSTRUÇÃO FERROVIA CASCAVEL - FOZ DO IGUAÇU E CASCAVEL - GUARA
da Hidrovia Paraguai-Paraná	G02	FERROVIA ENTRE GUAÍRA E CIANORTE
da Hidrovia Paraguai-Paraná	G02	FERROVIA ENTRE PANORAMA E ADAMANTINA
da Hidrovia Paraguai-Paraná	G02	FERROVIA ENTRE PRESIDENTE EPITÁCIO E PRESIDENTE PRUDENTE
da Hidrovia Paraguai-Paraná	G02	NAVEGABILIDADE DO RIO PARANÁ
da Hidrovia Paraguai-Paraná	G02	PROJETO BINACIONAL: TRANSPOSIÇÃO DO ITAIPU
da Hidrovia Paraguai-Paraná	G02	PONTE EPITÁCIO: ACRESCENTAMENTO DA PONTE E DO CANAL
da Hidrovia Paraguai-Paraná	G02	PUERTO DEL MUNDO NOVO (PORTO DO MUNDO NOVO) (RIO ALTO PARANÁ)
da Hidrovia Paraguai-Paraná	G02	REPRESA HIDROELÉTRICA DE SÃO PAULO (RIO PARANÁ)
da Hidrovia Paraguai-Paraná	G02	SP-270: OURINHOS - PRESIDENTE EPITÁCIO
da Hidrovia Paraguai-Paraná	G02	TERMINAL PORTUÁRIO DE SANTA TEREZINHA EM LAGO DE ITAIPU
da Hidrovia Paraguai-Paraná	G02	TERMINAL PORTUÁRIO ESTADUAL EM ÁREA ALTO PARANÁ NO LAGO DE ITAIPU
do Amazonas	G04	CONEXÃO RODOVIÁRIA RIO BRANCO - CRUZEIRO DO SUL
do Amazonas	G04	INTERCONEXÃO RODOVIÁRIA PUCALLPA - CRUZEIRO DO SUL
do Amazonas	G05	PORTOS DE SANTARÉM E ITAITUBA
do Amazonas	G05	PROGRAMA DE GESTÃO AMBIENTAL E TERRITORIAL (ROTA CUIABÁ - SANTARÉM)
do Amazonas	G05	RODOVIA CUIABÁ - SANTARÉM
do Amazonas	G06	NAVEGAÇÃO DO RIO IÇÁ
do Amazonas	G06	NAVEGAÇÃO NO SIST. SOLIMÕES-AMAZONAS E ASPECTOS SÓCIO-AMBIENTAIS NAS BACIAS ALTAS DOS RIOS AMAZÔNICOS
Escudo Guayanés	G01	CARAÇAS - MANAOS (RODOVIA EXISTENTE QUE EXIGE REABILITAÇÃO)
Escudo Guayanés	G01	EXPANSÃO DA ATUAL LINHA DE TRANSMISSÃO DE GURÍ - BOA VISTA
Escudo Guayanés	G01	HIDROVIA DO RIO NEGRO ATÉ A FRONTEIRA COM VENEZUELA
Escudo Guayanés	G01	LINHAS DE FIBRA ÓPTICA OU OUTRA TECNOLOGIA APROPRIADA QUE INTERCONECTE CARACAS AO NORTE DO BRASIL
Escudo Guayanés	G02	PONTE SOBRE O RIO ARRAYA
Escudo Guayanés	G02	PONTE SOBRE O RIO TAKUTU
Escudo Guayanés	G02	ROTA BOA VISTA - BONFIM - LETHEM - LINDEN - GEORGETOWN
Escudo Guayanés	G04	ACRESC. RODOVIA GEORGETOWN - ALBINA; RODOVIA DE MACAPA A OIAPOQUE: TRECHO FERREIRA GOMES - OIAPOQUE
Escudo Guayanés	G04	PONTE INTERNACIONAL SOBRE O RIO OIAPOQUE
Interoceânico Central	G01	CONEXÃO FIBRA ÓPTICA PORTO MURTINHO - LOMA PLATA
Interoceânico Central	G01	PASSO DE FRONTEIRA CARMELO PERALTA - PORTO MURTINHO
Interoceânico Central	G02	ANEL FERROVIÁRIO DE SÃO PAULO (TRECHO NORTE E SUL)
Interoceânico Central	G02	ARCO RODOVIÁRIO DE RIO DE JANEIRO
Interoceânico Central	G02	CIRCUNVALAÇÃO RODOVIÁRIA DE CAMPO GRANDE
Interoceânico Central	G02	CIRCUNVALAÇÃO RODOVIÁRIA DE CORUMBÁ
Interoceânico Central	G02	CONTORNO FERROVIÁRIO DE CAMPO GRANDE
Interoceânico Central	G02	PROGRAMA DE MODERNIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS
Interoceânico Central	G02	RECUPERAÇÃO DO TRECHO FERROVIÁRIO BAURU - SANTOS(SP)
Interoceânico Central	G02	RECUPERAÇÃO DO TRECHO FERROVIÁRIO CORUMBÁ (MS) - BAURU (SP)
Interoceânico Central	G02	RECUPERAÇÃO DO TRECHO FERROVIÁRIO CORUMBÁ - CAMPO GRANDE (FERROVIA DO PANTANAL)
Interoceânico Central	G03	PASSO DE FRONTEIRA PUERTO SUÁREZ (PORTO SUÁREZ) - CORUMBÁ (LADO BOLIVIANO)
Interoceânico Central	G04	PASSO DE FRONTEIRA SAN MATÍAS - PORTO LIMÃO
Interoceânico Central	G04	PAVIMENTAÇÃO PORTO LIMÃO - SAN MATÍAS
MERCOSUL-Chile	G01	ADEQUAÇÃO TRECHO NAVEGANTES - RIO DO SUL
MERCOSUL-Chile	G01	AMPLIAÇÃO DO AEROPORTO DE CAMPINAS
MERCOSUL-Chile	G01	AMPLIAÇÃO DO AEROPORTO GUARULHOS
MERCOSUL-Chile	G01	CONCLUSÃO DA DUPLICAÇÃO DO TRECHO SÃO PAULO - CURITIBA
MERCOSUL-Chile	G01	CONCLUSÃO DA DUPLICAÇÃO DO TRECHO RODOVIÁRIO BELO HORIZONTE - SÃO PAULO
MERCOSUL-Chile	G01	CONSTRUÇÃO DO ANEL RODOVIÁRIO NORTE DA REGIÃO METROP DE BELO HORIZONTE (BR-381 / MG ADEQUAÇÃO)
MERCOSUL-Chile	G01	CONSTRUÇÃO DO ANEL RODOVIÁRIO DE SÃO PAULO (TRECHO SUL)
MERCOSUL-Chile	G01	CONSTRUÇÃO DO TRECHO SANTA MARIA - ROSÁRIO DO SUL. (BR-158 / RS)
MERCOSUL-Chile	G01	CONSTRUÇÃO E PAVIMENTAÇÃO DA ROTA BR-282 / SC FLORIANÓPOLIS - FRONTEIRA COM ARGENTINA
MERCOSUL-Chile	G01	DUPLICAÇÃO DO TRECHO PALHOÇA - OSORIO (BR-101/SC)
MERCOSUL-Chile	G01	MELHORAMENTOS E AMPLIAÇÃO NA INFRA-ESTRUTURA NO PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL
MERCOSUL-Chile	G01	MELHORAMENTOS NA INFRA-ESTRUTURA DO PORTO DE ITAJÁI (SC).
MERCOSUL-Chile	G01	NOVOS PONTES ARGENTINA - BRASIL (RIO URUGUAI)
MERCOSUL-Chile	G01	RECUPERAÇÃO DAS INSTALAÇÕES E MOLHES DO PORTO DE LAGUNA (SC).
MERCOSUL-Chile	G01	RECUPERAÇÃO PORTO ALEGRE - URUGUAIANA BR-290 / RS
MERCOSUL-Chile	G02	ADEQUAÇÃO DO TRECHO RIO GRANDE - PELotas (BR-392/RS)
MERCOSUL-Chile	G02	ADEQUAÇÃO DO ANCHO DA VIA FÉRREA BRASILEIRA: RIVERA - SANTANA DO LIVRAMENTO - CASEQUÍ
MERCOSUL-Chile	G02	AMPLIAÇÃO DOS CAIS DO PORTO DE RIO GRANDE
MERCOSUL-Chile	G02	CONSTRUÇÃO DO PONTE INTERNACIONAL JAGUARÃO - RIO BRANCO
MERCOSUL-Chile	G05	CONSTRUÇÃO PLANTA HIDROELÉTRICA DE GARABÍ
MERCOSUL-Chile	G05	GASODUTO ALDEA BRASILEIRA (ARGENTINA) - URUGUAIANA - PORTO ALEGRE
MERCOSUL-Chile	G05	LINHA DE TRANSMISSÃO ITAIPU - LONDRINA - ARARAQUARA
MERCOSUL-Chile	G05	SISTEMA DE ITAIPU (EXISTENTE)
Peru - Brasil - Bolívia	G01	PASSO DE FRONTEIRA E CONSTRUÇÃO DO CENTRO BINACIONAL DE ATENÇÃO DE FRONTEIRA CEBAF (PERU - BRASIL)
Peru - Brasil - Bolívia	G01	PONTE SOBRE O RIO ACRE
Peru - Brasil - Bolívia	G02	PASSO DE FRONTEIRA BRASILEIRA - COBUIA
Peru - Brasil - Bolívia	G02	PONTE BINACIONAL SOBRE O RIO MAMORÉ ENTRE GUAYARAMERÍN E GUAJARÁ-MIRIM
Peru - Brasil - Bolívia	G03	COMPLEXO HIDROELÉTRICO DO RIO MADEIRA (1ª HIDROELÉTRICA SANTO ANTONIO)
Peru - Brasil - Bolívia	G03	HIDROELÉTRICA BINACIONAL BOLÍVIA - BRASIL
Peru - Brasil - Bolívia	G03	LINHA DE TRANSMISSÃO ENTRE AS DUAS CENTRAIS HIDROELÉTRICAS DO RIO MADEIRA E O SISTEMA CENTRAL
Peru - Brasil - Bolívia	G03	NAVEGAÇÃO DO RIO MADEIRA ENTRE PORTO VELHO E GUAJARÁ-MIRIM

Fonte: Elaborado a partir de dados de Projetos da IIRSA

APÊNDICE H
CARTEIRA DE PROJETOS DA IIRSA

EID	Qtde	Qtde	%	Investimentos	%
	Grupos	Projetos	Projetos	Estimados em US\$ Milhões	Investimentos
Andino	10	65	13%	6.926,4	10%
Capricórnio	5	69	13%	7.759,9	11%
Hidrovia Paraguai-Paraná	5	98	19%	3.972,9	6%
Amazonas	7	57	11%	4.760,0	7%
Escudo Guayanés	4	25	5%	1.019,3	1%
do Sul	2	26	5%	2.497,0	4%
Interoceânico Central	5	49	9%	4.213,8	6%
Mercosul-Chile	6	102	20%	25.022,6	36%
Peru-Brasil-Bolívia	3	23	4%	13.102,2	19%
PSI	0	2	0,4%	2,9	0,004%
TOTAL	47	516	100%	69.277,0	100%

Fonte: Elaborado a partir de dados de IIRSA, 2008.

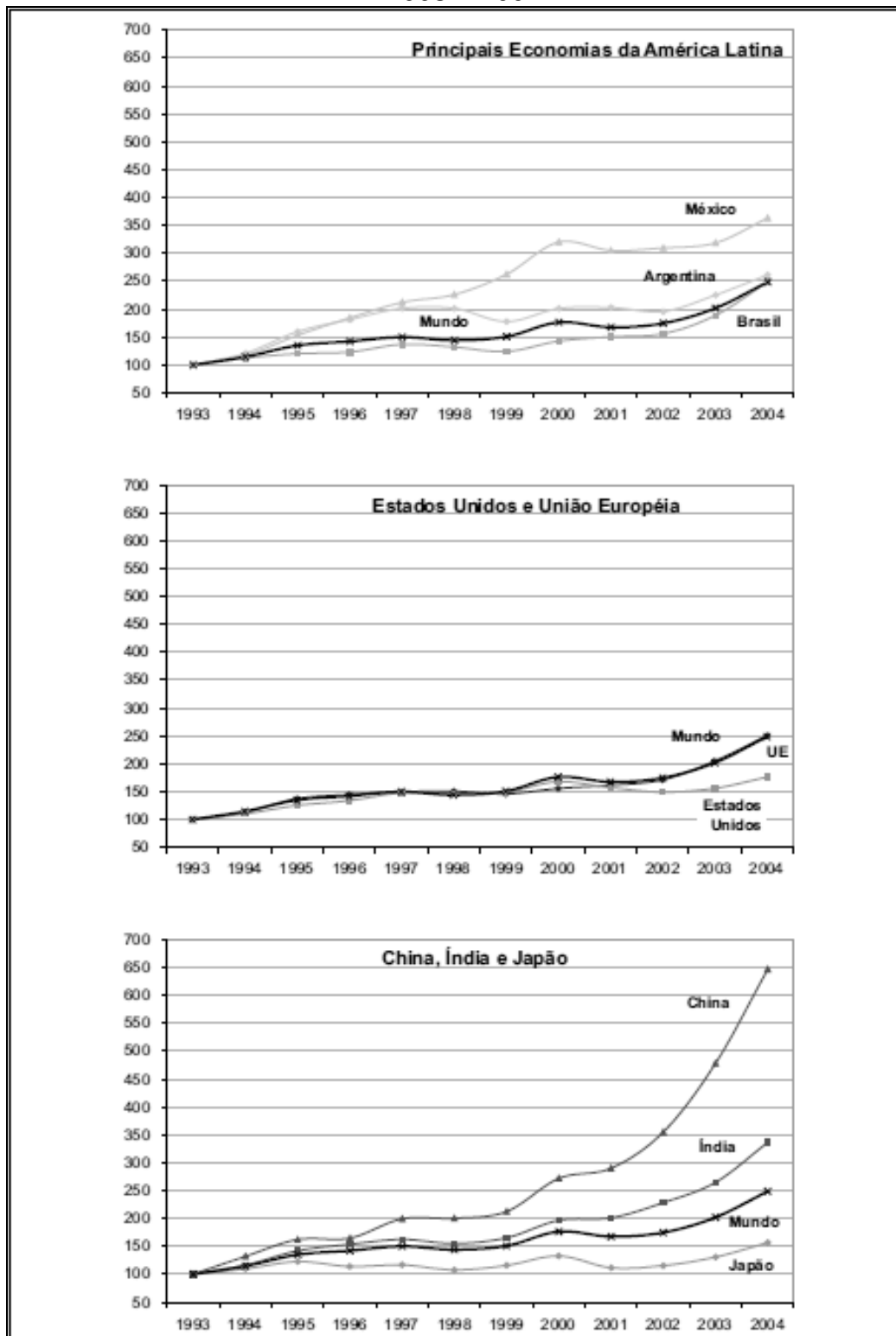
APÊNDICE I
EMPRESAS EXPORTADORAS PARA A CHINA – Ano 2008
Estados do Eixo Interoceânico Central - Valores acima de US\$ 10 milhões

EMPRESAS	MS	MT	PR	RJ	SP
ACOS VILLARES S/A.					
ADM DO BRASIL LTDA					
AGRENCO DO BRASIL S.A.					
AJINOMOTO INTERAMERICANA INDUSTRIA E COMERCIO LTDA					
AMAGGI EXPORTACAO E IMPORTACAO LTDA					
AWB BRASIL TRADING S.A.					
BASF SA					
BERTIN S.A.					
BMZ COUROS LTDA.					
BUNGE ALIMENTOS S/A					
CARGILL AGRICOLA S A					
CATERPILLAR BRASIL LTDA					
CHS DO BRASIL - COMERCIO E EXPORTACAO DE GRAOS LTDA.					
CITROVITA AGRO INDUSTRIAL LTDA					
COAMO AGROINDUSTRIAL COOPERATIVA					
COMPANHIA BRASILEIRA DE ACUCAR E ALCOOL					
COOPAVEL COOPERATIVA AGROINDUSTRIAL					
COOPERATIVA AGROINDUSTRIAL LAR					
COOPERATIVA AGROPECUARIA E INDUSTRIAL					
DURLICOUROS IND E COM DE COUROS, EXP E IMPORTACAO LTDA					
EMBRAER - EMPRESA BRASILEIRA DE AERONAUTICA S.A.					
FERTIMOURAO AGRICOLA LTDA					
FIAGRIL AGROMERCANTIL LTDA					
GENERAL MOTORS DO BRASIL LTDA					
GLENCORE IMPORTADORA E EXPORTADORA S/A					
IMCOPA - IMPORTACAO, EXPORTACAO E INDUSTRIA DE OLEOS S.					
INDEPENDENCIA S.A.					
INTERNATIONAL PAPER DO BRASIL LTDA.					
KLABIN S.A.					
LDC BIOENERGIA S.A.					
LOUIS DREYFUS COMMODITIES BRASIL S.A.					
MIDORI ATLANTICA BRASIL INDUSTRIAL LTDA.					
MMX CORUMBA MINERACAO S/A					
MOINHO IGUACU AGROINDUSTRIAL LTDA.					
MOTOROLA INDUSTRIAL LTDA					
MULTIGRAIN S.A.					
NACIONAL MINERIOS S/A					
NOBLE BRASIL LTDA.					
PETROLEO BRASILEIRO S A PETROBRAS					
PRODUTOS ALIMENTICIOS ORLANDIA S A COMERCIO E INDUSTRIA					
RIPASA S A CELULOSE E PAPEL					
ROBERT BOSCH LIMITADA					
SEARA-IND. E COMERCIO DE PRODUTOS AGRO-PECUARIOS LTDA					
SEMIKRON SEMICONDUTORES LTDA					
SUCOCITRICO CUTRALE LTDA					
SUMITOMO CORPORATION DO BRASIL S/A					
THYSSENKRUPP METALURGICA CAMPO LIMPO LTDA					
USINA DE ACUCAR SANTA TEREZINHA LTDA					
VANCOUROS COMERCIO DE COUROS LTDA					
VITAPELLI LTDA					
VOITH PAPER MAQUINAS E EQUIPAMENTOS LTDA					
VOTORANTIM CELULOSE E PAPEL S A					

Fonte: Elaborado a partir de dados MDIC/SECEX

ANEXOS

ANEXO A EXPORTAÇÕES DE ECONOMIAS SELECIONADAS – 1993-2004 1993 = 100



Fonte: Puga, 2005, p. 19.

ANEXO B

Vantagem Comparativa Revelada segundo Setores da Economia – 1996/2004

SETORES	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004*
Agropecuária	4,0	17,0	11,0	11,0	9,0	12,0	11,0	12,0	17,0
Indústria Geral	(4,2)	(16,8)	(11,1)	(10,6)	(9,3)	(12,0)	(10,7)	(12,5)	(16,9)
Indústria Extrativa	(5,9)	(3,9)	2,1	(1,1)	(3,7)	(3,2)	(4,1)	(7,4)	(10,6)
Indústria de Transformação	1,7	(12,9)	(13,2)	(9,5)	(5,6)	(8,8)	(6,6)	(5,1)	(6,3)
Alimentos e Bebidas	30,1	26,4	20,7	23,6	19,6	26,5	24,8	29,5	31,2
Fumo	2,5	2,7	2,5	0,7	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
Têxtil	1,3	0,1	0,1	0,3	0,2	0,6	0,4	0,8	0,3
Vestuário	(0,1)	(0,4)	(0,3)	0,0	0,4	0,3	0,2	0,3	0,2
Couro e Calçados	8,5	7,9	6,2	6,2	7,0	7,1	6,5	6,6	6,6
Madeira	4,2	4,3	3,4	4,7	4,6	4,4	4,8	5,4	5,8
Papel e Celulose	4,4	4,3	3,6	4,8	5,1	4,2	3,6	5,3	4,3
Petróleo e Alcool	(7,6)	(7,2)	(4,6)	(5,2)	(8,7)	(4,3)	(3,1)	(2,6)	(2,4)
Química	(18,5)	(18,2)	(17,6)	(20,9)	(20,2)	(22,5)	(24,2)	(30,6)	(30,6)
Borracha e Plásticos	(1,3)	(1,4)	(1,4)	(1,0)	(1,3)	(1,4)	(1,9)	(2,3)	(2,4)
Produtos de Minerais Não-Metálicos	1,1	1,1	1,1	1,4	1,4	1,1	1,3	1,3	1,3
Metalurgia	22,9	18,1	13,2	13,4	14,0	9,8	11,8	14,0	14,4
Produtos de Metal	(1,3)	(0,8)	(0,9)	(0,7)	(0,5)	(0,9)	(1,4)	(1,4)	(1,7)
Máquinas e Equipamentos	(12,3)	(16,7)	(13,0)	(12,4)	(9,0)	(11,8)	(11,6)	(10,8)	(10,1)
Materiais Elétricos	(3,5)	(4,7)	(4,9)	(5,3)	(4,2)	(6,7)	(8,1)	(7,3)	(7,8)
Material Eletrônico e de Comunicações	(15,0)	(16,2)	(12,2)	(13,2)	(14,9)	(13,2)	(7,3)	(11,1)	(12,6)
Veículos Automotores	(1,1)	0,6	0,9	1,6	3,4	2,4	4,1	6,9	5,9
Aviação/Ferrovias/Embarcações/Motos	0,1	(0,8)	0,2	0,6	5,8	5,3	3,2	0,6	2,0
Móveis	0,3	0,2	0,4	0,9	1,3	1,3	1,2	1,5	1,5

Fonte: Elaboração própria com base no banco de dados do BNDES.

*Dados para 2004 com base no período de 12 meses de julho de 2003 a junho de 2004.

Fonte: Nassif e Puga, 2004.

ANEXO C

MINISTÉRIO DO
DESENVOLVIMENTO
Secretaria de Comércio Exterior

EXPORTAÇÃO BRASILEIRA
PRINCIPAIS EMPRESAS
US\$ F.O.B.

BCE013

DISCRIMINAÇÃO	JANEIRO/DEZEMBRO					DEZEMBRO						
	2007	Part.	2006	Part	Var.	2007	Part	2006	Part	Var.		
	(A)	%	(B)	%	% A/B	(C)	%	(D)	%	% C/D		
TOTAL GERAL	160.649.072.830	100,00	137.807.469.531	100,00	16,58	14.230.803.436	100,00	12.264.833.144	100,00	16,03		
TOTAL DAS EMPRESAS ABAIXO RELACIONADAS	115.376.918.627	71,82	95.038.350.351	68,96	21,40	10.305.899.027	72,42	8.463.512.313	69,01	21,77		
1 PETROLEO BRASILEIRO S A PETROBRAS	13.626.406.547	8,48	11.087.488.052	8,05	22,90	1.729.942.106	12,16	1.022.542.665	8,34	69,18		
2 COMPANHIA VALE DO RIO DOCE	7.904.170.981	4,92	5.990.269.768	4,35	31,95	773.215.572	5,43	519.915.854	4,24	48,72		
3 EMBRAER - EMPRESA BRASILEIRA DE AERONAUTICA S.A	4.736.851.292	2,95	3.269.577.630	2,37	44,88	666.110.497	4,68	555.009.912	4,53	20,02		
4 BUNGE ALIMENTOS S/A	3.055.055.400	1,90	2.267.080.912	1,65	34,76	171.862.771	1,21	166.286.531	1,36	3,35		
5 VOLKSWAGEN DO BRASIL INDUSTRIA DE VEICULOS AUTOMO	2.126.101.349	1,32	2.280.566.803	1,65	-6,77	106.905.741	0,75	191.755.237	1,56	-44,25		
6 SADI A S/A	1.776.090.755	1,11	1.316.472.349	0,96	34,91	176.710.796	1,24	152.688.152	1,24	15,73		
7 CARGILL AGRICOLA S A	1.759.246.419	1,10	1.606.281.097	1,17	9,52	74.632.824	0,52	71.845.095	0,59	3,88		
8 GENERAL MOTORS DO BRASIL LTDA	1.545.286.297	0,96	1.573.320.852	1,14	-1,78	112.965.562	0,79	124.716.858	1,02	-9,42		
9 FORD MOTOR COMPANY BRASIL LTDA	1.446.375.787	0,90	1.564.884.317	1,14	-7,57	130.590.370	0,92	154.504.162	1,26	-15,48		
10 DAIMLERCHRYSLER DO BRASIL LTDA	1.423.994.089	0,89	1.282.128.506	0,93	11,06	165.930.666	1,17	131.042.250	1,07	26,62		
11 PERDIGAO AGROINDUSTRIAL S/A	1.393.111.139	0,87	914.826.632	0,66	52,28	172.282.188	1,21	63.293.594	0,52	172,20		
12 BRASKEM S/A	1.333.173.217	0,83	983.284.770	0,71	35,58	92.472.660	0,65	125.491.466	1,02	-26,31		
13 MOTOROLA INDUSTRIAL LTDA	1.331.188.471	0,83	1.411.224.905	1,02	-5,67	136.409.771	0,96	94.292.147	0,77	44,67		
14 COMPANHIA SIDERURGICA DE TUBARAO	1.295.188.741	0,81	1.313.568.958	0,95	-1,40	124.826.378	0,88	126.685.341	1,03	-1,47		
15 LOUIS DREYFUS COMMODITIES BRASIL S.A	1.280.495.259	0,80	669.130.899	0,49	91,37	92.613.759	0,65	22.246.152	0,18	316,31		
16 SAMARCO MINERACAO S.A	1.278.914.483	0,80	1.086.688.012	0,79	17,69	141.576.449	0,99	54.502.409	0,44	159,76		
17 ADM DO BRASIL LTDA	1.224.212.865	0,76	800.931.024	0,58	52,85	22.944.240	0,16	18.847.982	0,15	21,73		
18 CATERPILLAR BRASIL LTDA	1.157.859.399	0,72	1.136.540.317	0,82	1,88	128.080.801	0,90	89.058.065	0,73	43,82		
19 ALBRAS ALUMINIO BRASILEIRO S/A	1.130.776.299	0,70	1.139.339.009	0,83	-0,75	98.583.735	0,69	94.580.080	0,77	4,23		
20 ALUNORTE ALUMINA DO NORTE DO BRASIL S/A	1.129.675.527	0,70	922.257.946	0,67	22,49	123.578.221	0,87	63.462.318	0,52	94,73		
21 FIAT AUTOMOVEIS SA	1.117.610.044	0,70	835.757.354	0,61	33,72	99.530.057	0,70	72.340.362	0,59	37,59		
22 JBS S/A	1.069.804.069	0,67	922.397.048	0,67	15,98	83.206.853	0,58	61.742.553	0,50	34,76		
23 ARACRUZ CELULOSE SA	1.062.191.359	0,66	897.255.359	0,65	18,38	101.305.555	0,71	85.897.430	0,70	17,94		
24 SCANIA LATIN AMERICA LTDA	1.035.548.771	0,64	943.858.589	0,68	9,71	82.396.843	0,58	96.475.962	0,79	-14,59		
25 COMPANHIA BRASILEIRA DE METALURGIA E MINERACAO	1.015.843.771	0,63	523.586.535	0,38	94,02	128.515.971	0,90	37.932.795	0,31	238,80		
26 COPERSUCAR-COOPERATIVA DE PRODUTORES DE CANA-DE-A	990.021.440	0,62	1.068.382.889	0,78	-7,33	39.296.520	0,28	77.765.199	0,63	-49,47		
27 CARAIBA METAIS SA	988.616.038	0,62	857.589.078	0,62	15,28	73.245.618	0,51	104.364.094	0,85	-29,82		
28 SUCOCITRICO CUTRALE LTDA	980.239.108	0,61	642.567.791	0,47	52,55	51.322.450	0,36	66.234.198	0,54	-22,51		
29 MINERACOES BRASILEIRAS REUNIDAS S A MBR	928.028.860	0,58	1.356.098.752	0,98	-31,57	0	0,00	86.347.122	0,70	-100,00		
30 BERTIN LTDA	923.765.667	0,58	838.084.425	0,61	10,22	55.194.437	0,39	62.125.302	0,51	-11,16		
31 COMPANHIA SIDERURGICA NACIONAL	881.927.581	0,55	816.128.303	0,59	8,06	69.426.321	0,49	90.104.651	0,73	-22,95		
32 SHELL BRASIL LTDA	824.239.871	0,51	790.951.353	0,57	4,21	42.028.287	0,30	51.773.055	0,42	-18,82		
33 SEARA ALIMENTOS S/A	760.671.811	0,47	495.903.568	0,36	53,39	74.131.093	0,52	40.490.788	0,33	83,08		
34 GERDAU ACOMINAS S/A	735.335.427	0,46	785.838.098	0,57	-6,43	48.184.838	0,34	72.975.233	0,59	-33,97		

35	SUZANO PAPEL E CELULOSE S.A-----	723.974.921	0,45	513.439.347	0,37	41,00	103.117.786	0,72	45.013.803	0,37	129,08
36	ROBERT BOSCH LIMITADA-----	714.189.061	0,44	682.918.304	0,50	4,58	65.253.668	0,46	54.950.883	0,45	18,75
37	WHIRLPOOL S.A-----	701.247.219	0,44	490.447.896	0,36	42,98	55.889.432	0,39	52.090.957	0,42	7,29
38	RENAULT DO BRASIL S.A-----	698.980.350	0,44	417.824.405	0,30	67,29	61.163.428	0,43	50.380.239	0,41	21,40
39	VOLVO DO BRASIL VEICULOS LTDA-----	679.459.816	0,42	576.613.101	0,42	17,84	82.287.102	0,58	59.585.832	0,49	38,10
40	COMPANHIA SIDERURGICA PAULISTA - COSIPA-----	677.338.515	0,42	829.906.508	0,60	-18,38	44.190.240	0,31	88.865.630	0,72	-50,27
41	PETROBRAS DISTRIBUIDORA S.A-----	656.689.723	0,41	593.844.540	0,43	10,58	62.749.795	0,44	33.997.064	0,28	84,57
42	AMAGGI EXPORTACAO E IMPORTACAO LTDA-----	633.323.229	0,39	574.209.448	0,42	10,29	61.716.502	0,43	46.996.034	0,38	31,32
43	BELGO SIDERURGIA S.A-----	615.432.900	0,38	659.996.783	0,48	-6,75	36.560.512	0,26	74.772.281	0,61	-51,10
44	UNIVERSAL LEAF TABACOS LTDA-----	572.343.070	0,36	496.450.875	0,36	15,29	34.521.729	0,24	18.109.924	0,15	90,62
45	WEG EXPORTADORA S/A-----	570.619.009	0,36	444.769.381	0,32	28,30	61.156.786	0,43	43.127.282	0,35	41,81
46	DOUX FRANGOSUL S/A AGRO AVICOLA INDUSTRIAL-----	567.237.175	0,35	465.296.701	0,34	21,91	52.653.159	0,37	40.914.680	0,33	28,69
47	FSTP BRASIL LTDA-----	555.676.184	0,35	429.029	0,00	*	0	0,00	0	0,00	*
48	CELULOSE NIPO BRASILEIRA S A CENIBRA-----	554.552.327	0,35	431.556.953	0,31	28,50	47.478.576	0,33	43.877.194	0,36	8,21
49	ACESITA S.A-----	549.043.739	0,34	459.506.747	0,33	19,49	30.523.982	0,21	58.616.890	0,48	-47,93
50	INDUSTRIA E COMERCIO DE CARNES MINERVA LTDA-----	546.250.427	0,34	438.414.772	0,32	24,60	44.889.020	0,32	52.846.907	0,43	-15,06
51	ALLIANCE ONE BRASIL EXPORTADORA DE TABACOS LTDA-----	540.309.619	0,34	417.272.703	0,30	29,49	14.838.999	0,10	8.691.932	0,07	70,72
52	PIRELLI PNEUS S/A-----	530.707.750	0,33	446.676.323	0,32	18,81	40.549.569	0,28	43.375.575	0,35	-6,52
53	FISCHER S/A - AGROINDUSTRIA-----	519.839.942	0,32	372.232.684	0,27	39,65	56.728.515	0,40	42.157.798	0,34	34,56
54	ALCOA ALUMINIO S/A-----	518.550.342	0,32	468.831.531	0,34	10,60	23.301.502	0,16	5.288.118	0,04	340,64
55	COMPANHIA BRASILEIRA DE ALUMINIO-----	516.739.477	0,32	455.796.683	0,33	13,37	39.498.151	0,28	32.051.109	0,26	23,23
56	AGRENCO DO BRASIL S.A-----	515.653.242	0,32	434.252.180	0,32	18,75	21.449.860	0,15	3.058.297	0,02	601,37
57	BIANCHINI SA INDUSTRIA COMERCIO E AGRICULTURA-----	510.812.044	0,32	334.158.590	0,24	52,87	61.009.954	0,43	26.449.990	0,22	130,66
58	TOYOTA DO BRASIL LTDA-----	510.279.646	0,32	387.751.067	0,28	31,60	43.588.281	0,31	36.181.390	0,30	20,47
59	ALBERTO PASQUALINI - REFAP S.A-----	505.373.797	0,31	231.738.500	0,17	118,08	0	0,00	63.814.153	0,52	-100,00
60	MARFRIG FRIGORIFICOS E COMERCIO DE ALIMENTOS S.A.-----	468.762.048	0,29	416.441.821	0,30	12,56	41.615.786	0,29	29.715.990	0,24	40,05
61	GERDAU ACOS LONGOS S.A-----	461.636.404	0,29	416.433.096	0,30	10,85	24.341.562	0,17	43.113.101	0,35	-43,54
62	USINAS SIDERURGICAS DE MINAS GERAIS S/A. USIMINAS-----	458.625.345	0,29	563.291.020	0,41	-18,58	31.120.992	0,22	52.132.242	0,43	-40,30
63	COSAN S/A INDUSTRIA E COMERCIO-----	448.293.750	0,28	564.498.476	0,41	-20,59	12.815.007	0,09	82.547.878	0,67	-84,48
64	COPEL S/A - CIA PETROQUIMICA DO SUL-----	445.663.887	0,28	307.828.147	0,22	44,78	34.466.435	0,24	15.979.386	0,13	115,69
65	MINERACAO MARACA INDUSTRIA E COMERCIO S/A-----	428.847.469	0,27	0	0,00	*	73.044.095	0,51	0	0,00	*
66	VOTORANTIM CELULOSE E PAPEL S A-----	414.543.022	0,26	332.289.714	0,24	24,75	36.318.144	0,26	33.805.898	0,28	7,43
67	MAUA JURONG S/A-----	410.299.054	0,26	46.138.329	0,03	789,28	0	0,00	0	0,00	*
68	VOTORANTIM METAIS NIQUEL S/A-----	410.155.579	0,26	179.543.060	0,13	128,44	17.568.185	0,12	26.806.959	0,22	-34,46
69	COAMO AGROINDUSTRIAL COOPERATIVA-----	405.177.470	0,25	316.675.105	0,23	27,95	39.557.489	0,28	18.824.377	0,15	110,14
70	IMCOPA IMPORTACAO EXPORTACAO E INDUSTRIA DE OLEOS-----	400.029.410	0,25	184.028.100	0,13	117,37	9.831.265	0,07	13.927.506	0,11	-29,41
71	VERACEL CELULOSE S.A-----	399.051.596	0,25	350.207.748	0,25	13,95	35.977.907	0,25	31.948.925	0,26	12,61
72	SOUZA CRUZ S/A-----	395.609.093	0,25	323.840.280	0,23	22,16	33.585.620	0,24	41.372.113	0,34	-18,82
73	CNH LATIN AMERICA LTDA-----	393.290.484	0,24	295.291.507	0,21	33,19	56.884.326	0,40	29.761.847	0,24	91,13
74	CITROVITA AGRO INDUSTRIAL LTDA-----	385.495.529	0,24	204.222.107	0,15	88,76	33.201.836	0,23	25.697.320	0,21	29,20
75	AGCO DO BRASIL COMERCIO E INDUSTRIA LTDA-----	378.363.843	0,24	287.606.289	0,21	31,56	43.326.702	0,30	24.100.078	0,20	79,78
76	CONSTRUTORA NORBERTO ODEBRECHT S A-----	375.161.084	0,23	197.642.665	0,14	89,82	49.053.694	0,34	14.031.536	0,11	249,60
77	LOUIS DREYFUS COMMODITIES AGROINDUSTRIAL LTDA-----	361.874.617	0,23	188.422.516	0,14	92,05	23.136.970	0,16	4.553.697	0,04	408,09
78	INDEPENDENCIA ALIMENTOS LTDA-----	361.032.764	0,22	243.457.897	0,18	48,29	17.241.141	0,12	22.268.027	0,18	-22,57
79	AVIPAL S/A AVICULTURA E AGROPECUARIA-----	346.032.053	0,22	245.452.732	0,18	40,98	36.855.833	0,26	18.624.231	0,15	97,89
80	TUPY FUNDICOES LTDA-----	341.489.928	0,21	364.075.489	0,26	-6,20	2.120.458	0,01	28.718.356	0,23	-92,62
81	TECSIS TECNOLOGIA E SISTEMAS AVANÇADOS LTDA-----	336.039.190	0,21	169.177.096	0,12	98,63	31.421.988	0,22	21.468.083	0,18	46,37
82	NOKIA DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA-----	330.020.298	0,21	531.950.990	0,39	-37,96	46.304.225	0,33	2.381.336	0,02	*
83	MAHLE METAL LEVE S.A-----	314.209.624	0,20	295.212.410	0,21	6,44	24.236.036	0,17	26.058.749	0,21	-6,99
84	USINA DE ACUCAR SANTA TEREZINHA LTDA-----	304.588.014	0,19	262.635.089	0,19	15,97	33.556.780	0,24	36.330.503	0,30	-7,63

85	RHODIA POLIAMIDA E ESPECIALIDADES LTDA-----	299.964.438	0,19	248.003.937	0,18	20,95	24.516.049	0,17	22.263.268	0,18	10,12
86	BHP BILLITON METAIS SA-----	299.499.278	0,19	306.755.262	0,22	-2,37	19.776.695	0,14	20.950.373	0,17	-5,60
87	KLABIN S.A-----	299.172.533	0,19	270.147.649	0,20	10,74	26.860.651	0,19	21.339.214	0,17	25,87
88	TECUMSEH DO BRASIL LTDA-----	297.896.121	0,19	289.216.155	0,21	3,00	16.071.116	0,11	23.438.501	0,19	-31,43
89	GOODYEAR DO BRASIL PRODUTOS DE BORRACHA LTDA-----	297.281.368	0,19	270.422.578	0,20	9,93	20.168.950	0,14	22.063.592	0,18	-8,59
90	COTEMINAS S.A-----	296.289.057	0,18	215.382.500	0,16	37,56	21.922.352	0,15	18.610.389	0,15	17,80
91	IPIRANGA PETROQUIMICA SA-----	293.214.957	0,18	268.837.724	0,20	9,07	24.348.083	0,17	36.143.095	0,29	-32,63
92	ESSO BRASILEIRA DE PETROLEO LIMITADA-----	291.140.143	0,18	268.779.726	0,20	8,32	11.704.159	0,08	12.822.556	0,10	-8,72
93	INTERNATIONAL PAPER DO BRASIL LTDA-----	289.147.836	0,18	112.032.131	0,08	158,09	23.759.181	0,17	10.837.114	0,09	119,24
94	HONDA AUTOMOVEIS DO BRASIL LTDA-----	282.238.927	0,18	156.407.919	0,11	80,45	27.616.385	0,19	9.535.824	0,08	189,61
95	NESTLE BRASIL LTDA-----	280.099.167	0,17	267.494.297	0,19	4,71	28.514.607	0,20	27.256.918	0,22	4,61
96	UNICAFE COMPANHIA DE COMERCIO EXTERIOR-----	274.480.224	0,17	240.392.465	0,17	14,18	20.690.458	0,15	17.780.254	0,14	16,37
97	NOVELIS DO BRASIL LTDA-----	274.304.918	0,17	262.324.161	0,19	4,57	17.059.800	0,12	22.098.737	0,18	-22,80
98	BRIDGESTONE FIRESTONE DO BRASIL INDUSTRIA E COMER-----	269.047.439	0,17	199.113.002	0,14	35,12	17.573.747	0,12	14.007.961	0,11	25,46
99	NOBLE BRASIL LTDA-----	266.968.832	0,17	166.897.365	0,12	59,96	15.730.192	0,11	5.869.375	0,05	168,00
100	JOHN DEERE BRASIL LTDA-----	266.010.713	0,17	174.507.369	0,13	52,44	27.812.127	0,20	11.765.044	0,10	136,40
101	BASF SA-----	250.464.243	0,16	190.926.693	0,14	31,18	29.739.373	0,21	16.464.689	0,13	80,63
102	ACOS VILLARES S/A-----	246.133.979	0,15	182.803.201	0,13	34,64	19.695.129	0,14	21.278.208	0,17	-7,44
103	CARAMURU ALIMENTOS S/A-----	238.576.745	0,15	183.291.416	0,13	30,16	13.011.581	0,09	2.385.956	0,02	445,34
104	V & M DO BRASIL S. A-----	235.852.215	0,15	287.507.091	0,21	-17,97	10.022.196	0,07	19.318.646	0,16	-48,12
105	STAREXPORT TRADING S.A-----	233.843.723	0,15	384.680.799	0,28	-39,21	26.193.623	0,18	26.560.874	0,22	-1,38
106	USINA CAETE S A-----	233.808.433	0,15	240.247.745	0,17	-2,68	11.565.193	0,08	38.109.827	0,31	-69,65
107	COOPERATIVA REGIONAL DE CAFEIC EM GUAXUPE LTDA CO-----	231.558.684	0,14	176.791.503	0,13	30,98	18.299.971	0,13	18.846.806	0,15	-2,90
108	CTA CONTINENTAL TOBACCOS ALLIANCE S/A-----	230.514.868	0,14	182.505.467	0,13	26,31	18.364.383	0,13	12.528.316	0,10	46,58
109	SEMENTES SELECTA LTDA-----	230.067.062	0,14	161.311.209	0,12	42,62	12.106.473	0,09	3.222.638	0,03	275,67
110	S/A FLUXO - COMERCIO E ASSESSORIA INTERNACION AL-----	229.391.056	0,14	277.780.396	0,20	-17,42	23.496.185	0,17	19.813.447	0,16	18,59
111	ANGLOGOLD ASHANTI BRASIL MINERACAO LTDA-----	224.383.448	0,14	0	0,00	*	23.199.031	0,16	0	0,00	*
112	AWB BRASIL TRADING S.A-----	223.013.991	0,14	16.784.995	0,01	*	10.637.638	0,07	4.727.376	0,04	125,02
113	CIA NIPO BRASILEIRA DE PELOTIZACAO NIBRASCO-----	219.935.671	0,14	278.483.321	0,20	-21,02	17.236.574	0,12	36.669.055	0,30	-52,99
114	FLEXTRONICS INTERNATIONAL TECNOLOGIA LTDA-----	219.145.047	0,14	252.010.120	0,18	-13,04	13.686.230	0,10	20.156.465	0,16	-32,10
115	DIPLOMATA S/A INDUSTRIAL E COMERCIAL-----	216.472.742	0,13	97.300.554	0,07	122,48	18.852.235	0,13	7.793.266	0,06	141,90
116	PEUGEOT-CITROEN DO BRASIL AUTOMOVEIS LTDA-----	213.574.552	0,13	201.980.806	0,15	5,74	20.542.456	0,14	11.402.621	0,09	80,16
117	GLENCORE IMPORTADORA E EXPORTADORA S/A-----	213.537.069	0,13	316.794.502	0,23	-32,59	7.169.087	0,05	23.498.239	0,19	-69,49
118	MARCOPOLO SA-----	213.008.718	0,13	194.391.099	0,14	9,58	31.840.836	0,22	30.176.500	0,25	5,52
119	COPERTRADING COMERCIO EXPORTACAO E IMPORTACAO S A-----	212.913.177	0,13	251.051.319	0,18	-15,19	25.496.393	0,18	54.655.304	0,45	-53,35
120	CLAREX S.A-----	212.003.801	0,13	136.429.327	0,10	55,39	12.503.423	0,09	15.268.004	0,12	-18,11
121	S A USINA CORURUPE ACUCAR E ALCOOL-----	200.988.969	0,13	184.559.043	0,13	8,90	10.991.638	0,08	20.959.573	0,17	-47,56
122	ALIBEM COMERCIAL DE ALIMENTOS LTDA-----	197.620.277	0,12	148.563.354	0,11	33,02	51.737.878	0,36	10.213.560	0,08	406,56
123	COOPERATIVA CENTRAL OESTE CATARINENSE-----	195.896.832	0,12	134.288.083	0,10	45,88	25.431.928	0,18	9.530.458	0,08	166,85
124	GRANOL INDUSTRIA COMERCIO E EXPORTACAO SA-----	195.020.106	0,12	97.313.174	0,07	100,40	4.107.916	0,03	1.055.624	0,01	289,15
125	CRYSTALSEV COMERCIO E REPRESENTACAO LTDA-----	193.364.673	0,12	228.556.746	0,17	-15,40	11.074.864	0,08	19.874.798	0,16	-44,28
126	PETROFLEX IND E COM S.A-----	192.920.995	0,12	196.123.076	0,14	-1,63	18.204.038	0,13	12.429.361	0,10	46,46
127	VOTORANTIM METAIS ZINCO S.A-----	191.191.485	0,12	223.203.377	0,16	-14,34	17.605.243	0,12	22.904.527	0,19	-23,14
128	LAGINHA AGRO INDUSTRIAL S/A-----	188.595.767	0,12	185.592.952	0,13	1,62	8.569.690	0,06	22.575.921	0,18	-62,04
129	MINERACAO RIO DO NORTE SA-----	187.236.947	0,12	100.402.036	0,07	86,49	21.075.475	0,15	5.322.608	0,04	295,96
130	MULTIGRAIN S.A-----	184.758.935	0,12	3.212.859	0,00	*	8.212.765	0,06	2.015.984	0,02	307,38
131	SOCIEDADE MICHELIN DE PARTICIPACOES INDUST E COME-----	182.203.706	0,11	131.456.241	0,10	38,60	15.798.874	0,11	8.302.452	0,07	90,29
132	RIO POLIMEROS S.A-----	180.945.887	0,11	141.864.229	0,10	27,55	17.898.235	0,13	24.426.090	0,20	-26,72
133	JARI CELULOSE SA-----	180.201.378	0,11	104.512.024	0,08	72,42	5.111.779	0,04	8.636.760	0,07	-40,81
134	MOTO HONDA DA AMAZONIA LTDA-----	178.838.962	0,11	205.505.385	0,15	-12,98	17.734.781	0,12	16.366.649	0,13	8,36
135	KOMATSU DO BRASIL LTDA-----	178.273.888	0,11	155.291.064	0,11	14,80	19.869.058	0,14	11.850.122	0,10	67,67
136	RIO DOCE MANGANES S.A-----	175.889.644	0,11	138.124.752	0,10	27,34	14.473.775	0,10	9.092.550	0,07	59,18
137	CONTINENTAL DO BRASIL PRODUTOS AUTOMOTIVOS LTDA-----	174.846.269	0,11	35.768.166	0,03	388,83	15.931.256	0,11	6.357.785	0,05	150,58
138	VILLARES METALS SA-----	172.848.758	0,11	140.349.717	0,10	23,16	15.212.654	0,11	13.524.862	0,11	12,48

139	ANGLO AMERICAN BRASIL LTDA-----	172.586.587	0,11	99.605.345	0,07	73,27	10.939.085	0,08	10.576.169	0,09	3,43
140	SOUTH SERVICE TRADING SA-----	171.182.557	0,11	170.056.690	0,12	0,66	13.997.303	0,10	15.025.271	0,12	-6,84
141	SIMM - SOLUCOES INTELIGENTES PARA MERCADO MOVEL D-----	171.113.549	0,11	343.658.582	0,25	-50,21	9.084.100	0,06	20.486.385	0,17	-55,66
142	SCHAEFFLER BRASIL LTDA-----	164.413.510	0,10	106.728.977	0,08	54,05	19.301.365	0,14	12.697.458	0,10	52,01
143	INTERNATIONAL INDUSTRIA AUTOMOTIVA DA AMERICA DO-----	161.928.664	0,10	163.935.923	0,12	-1,22	15.441.115	0,11	13.139.407	0,11	17,52
144	THYSSENKRUPP METALURGICA CAMPO LIMPO LTDA-----	161.449.115	0,10	174.332.929	0,13	-7,39	13.274.110	0,09	11.210.413	0,09	18,41
145	QUATRO MARCOS LTDA-----	161.265.192	0,10	133.031.717	0,10	21,22	17.637.841	0,12	10.424.396	0,08	69,20
146	CIA IMPORTADORA E EXPORTADORA COIMEX-----	159.935.109	0,10	305.258.018	0,22	-47,61	8.980.932	0,06	24.073.848	0,20	-62,69
147	BMZ COUROS LTDA-----	159.381.396	0,10	123.004.156	0,09	29,57	12.073.313	0,08	10.204.504	0,08	18,31
148	NOVARTIS BIOCENCIAS SA-----	159.317.820	0,10	84.380.685	0,06	88,81	16.398.115	0,12	7.599.301	0,06	115,78
149	VITAPELLI LTDA-----	157.527.943	0,10	135.127.766	0,10	16,58	14.904.272	0,10	12.085.338	0,10	23,33
150	SUZANO PETROQUIMICA S.A-----	154.952.945	0,10	135.597.412	0,10	14,27	7.744.734	0,05	25.300.943	0,21	-69,39
151	PETROQUIMICA UNIAO S A-----	154.806.900	0,10	129.881.474	0,09	19,19	9.730.252	0,07	12.280.635	0,10	-20,77
152	COLGATE-PALMOLIVE INDUSTRIA E COMERCIO LTDA-----	146.773.823	0,09	133.746.036	0,10	9,74	11.866.799	0,08	9.371.419	0,08	26,63
153	PRIMO SCHINCARIOL IND DE CERVEJAS E REFRIGERANTES-----	146.693.237	0,09	36.851.443	0,03	298,07	13.251.205	0,09	10.365.853	0,08	27,84
154	SAMSUNG ELETRONICA DA AMAZONIA LTDA-----	146.159.961	0,09	201.284.719	0,15	-27,39	8.894.059	0,06	11.660.679	0,10	-23,73
155	EATON LTDA-----	145.687.147	0,09	181.106.140	0,13	-19,56	10.998.480	0,08	13.710.318	0,11	-19,78
156	VIENA SIDERURGICA S/A-----	145.419.564	0,09	130.467.729	0,09	11,46	14.316.181	0,10	16.474.819	0,13	-13,10
157	RIO DOCE CAFE S A IMP E EXP-----	145.155.806	0,09	96.029.495	0,07	51,16	10.397.395	0,07	9.310.158	0,08	11,68
158	COOPERATIVA DOS AGRICULTORES DA REGIAO DE ORLANDI-----	144.691.640	0,09	127.750.844	0,09	13,26	2.000.000	0,01	7.245.659	0,06	-72,40
159	CIA ITALO BRASILEIRA DE PELOTIZACAO ITABRASCO-----	144.518.424	0,09	252.528.116	0,18	-42,77	14.221.499	0,10	28.663.954	0,23	-50,39
160	TAM LINHAS AEREAS S/A-----	144.014.022	0,09	55.937.324	0,04	157,46	14.475.148	0,10	19.862.218	0,16	-27,12
161	AJINOMOTO BIOLATINA INDUSTRIA E COMERCIO LTDA-----	141.575.583	0,09	103.796.435	0,08	36,40	12.351.122	0,09	12.306.647	0,10	0,36
162	ANDREAS STIHL MOTO SERRAS LIMITADA-----	141.315.102	0,09	101.000.456	0,07	39,92	15.012.317	0,11	10.021.659	0,08	49,80
163	VICUNHA TEXTIL S/A-----	141.269.403	0,09	130.931.461	0,10	7,90	14.582.383	0,10	10.372.677	0,08	40,58
164	IFC INTERNATIONAL FOOD COMPANY INDUSTRIA DE ALIME-----	141.114.515	0,09	53.484.065	0,04	163,84	4.678.872	0,03	5.314.312	0,04	-11,96
165	NACIONAL MINERIOS S/A-----	141.113.897	0,09	0	0,00	*	12.950.430	0,09	0	0,00	*
166	GEVISA S A-----	140.954.727	0,09	76.894.538	0,06	83,31	22.913.763	0,16	19.782.501	0,16	15,83
167	TRISTAO COMPANHIA DE COMERCIO EXTERIOR-----	139.773.645	0,09	169.969.691	0,12	-17,77	10.915.047	0,08	9.913.064	0,08	10,11
168	CIA HISPANO BRASILEIRA DE PELOTIZACAO HISPANOBRAS-----	137.561.168	0,09	164.886.591	0,12	-16,57	9.382.303	0,07	7.382.795	0,06	27,08
169	IMERYS RIO CAPIM CAULIM S.A-----	137.014.960	0,09	126.491.555	0,09	8,32	14.570.738	0,10	8.217.252	0,07	77,32
170	SYNGENTA PROTECAO DE CULTIVOS LTDA-----	135.840.960	0,08	102.425.753	0,07	32,62	14.380.402	0,10	13.244.730	0,11	8,57
171	ARVINMERITOR DO BRASIL SISTEMAS AUTOMOTIVOS LTDA-----	135.574.419	0,08	130.262.595	0,09	4,08	10.739.696	0,08	12.951.184	0,11	-17,08
172	STOCKLER COMERCIAL E EXPORTADORA LTDA-----	134.667.413	0,08	154.607.780	0,11	-12,90	15.276.477	0,11	17.204.588	0,14	-11,21
173	CUMMINS BRASIL LIMITADA-----	134.493.912	0,08	143.051.527	0,10	-5,98	12.125.013	0,09	12.623.061	0,10	-3,95
174	MINERACAO SERRA GRANDE S A-----	133.002.631	0,08	107.300.253	0,08	23,95	10.610.231	0,07	9.211.294	0,08	15,19
175	OUTSPAN BRASIL IMPORTACAO E EXPORTACAO LTDA-----	132.476.528	0,08	73.662.450	0,05	79,84	10.356.860	0,07	7.787.211	0,06	33,00
176	ARANTES ALIMENTOS LTDA-----	132.013.424	0,08	95.006.601	0,07	38,95	9.739.082	0,07	9.208.522	0,08	5,76
177	TETRA PAK LTDA-----	131.860.576	0,08	100.607.239	0,07	31,06	9.623.256	0,07	8.352.393	0,07	15,22
178	OXITENO NORDESTE S A INDUSTRIA E COMERCIO-----	131.125.503	0,08	99.002.357	0,07	32,45	14.386.284	0,10	5.903.796	0,05	143,68

179	EISA - EMPRESA INTERAGRICOLA S/A	128.174.347	0,08	143.271.715	0,10	-10,54	10.419.973	0,07	10.176.580	0,08	2,39
180	C.VALE - COOPERATIVA AGROINDUSTRIAL	127.412.094	0,08	77.102.072	0,06	65,25	12.219.752	0,09	9.261.874	0,08	31,94
181	COOPERATIVA AGROINDUSTRIAL LAR	124.963.758	0,08	92.085.027	0,07	35,70	9.714.848	0,07	8.299.193	0,07	17,06
182	AMSTED-MAXION FUNDICAO E EQUIPAMENTOS FERROVIARIO	122.504.825	0,08	127.231.004	0,09	-3,71	5.719.723	0,04	8.402.079	0,07	-31,92
183	JOHNSON & JOHNSON INDUSTRIAL LTDA	122.325.776	0,08	101.277.507	0,07	20,78	11.714.502	0,08	8.833.637	0,07	32,61
184	BUNGE FERTILIZANTES S/A	120.625.666	0,08	88.340.898	0,06	36,55	4.419.310	0,03	2.884.181	0,02	53,23
185	DOW BRASIL NORDESTE INDUSTRIAL LTDA	119.987.512	0,07	34.911.896	0,03	243,69	0	0,00	8.970.072	0,07	-100,00
186	DANA INDUSTRIAS LTDA	119.909.843	0,07	75.486.107	0,05	58,85	8.272.816	0,06	9.694.517	0,08	-14,67
187	RIO PARACATU MINERACAO SA	119.410.918	0,07	103.157.954	0,07	15,76	11.678.498	0,08	8.478.300	0,07	37,75
188	ALSTOM BRASIL ENERGIA E TRANSPORTE LTDA	118.645.357	0,07	9.929.061	0,01	*	14.498.678	0,10	9.929.061	0,08	46,02
189	ABC-INDUSTRIA E COMERCIO S/A-ABC-INCO	118.595.518	0,07	41.668.650	0,03	184,62	16.157.835	0,11	0	0,00	*
190	COMPANHIA CACIQUE DE CAFE SOLUVEL	118.444.595	0,07	103.315.108	0,07	14,64	6.033.056	0,04	11.073.903	0,09	-45,52
191	PAQUETA CALCADOS LTDA	117.437.250	0,07	73.189.834	0,05	60,46	13.358.524	0,09	5.513.967	0,04	142,27
192	RIMA INDUSTRIAL S/A	117.419.941	0,07	90.583.726	0,07	29,63	6.258.633	0,04	6.041.329	0,05	3,60
193	LG ELECTRONICS DE SAO PAULO LIMITADA	114.435.543	0,07	117.571.697	0,09	-2,67	7.749.875	0,05	9.049.981	0,07	-14,37
194	SIDERURGICA IBERICA S/A	111.479.736	0,07	78.123.129	0,06	42,70	11.080.411	0,08	4.973.516	0,04	122,79 -99,94
195	TRITEC MOTORS LTDA	111.332.431	0,07	322.814.293	0,23	-65,51	16.197	0,00	26.742.785	0,22	
196	SUCDEN DO BRASIL LTDA	110.969.420	0,07	247.331.188	0,18	-55,13	10.044.982	0,07	23.596.949	0,19	-57,43
197	RECOFARMA INDUSTRIA DO AMAZONAS LTDA	110.479.088	0,07	89.519.298	0,06	23,41	5.911.971	0,04	1.195.645	0,01	394,46
198	BRACOL INDUSTRIA DE COUROS LTDA	109.986.373	0,07	98.375.861	0,07	11,80	12.394.279	0,09	9.115.007	0,07	35,98
199	MAGNETI MARELLI COFAP COMPANHIA FABRICADORA DE PE	109.774.637	0,07	85.200.717	0,06	28,84	7.858.875	0,06	6.560.724	0,05	19,79
200	FRIGORIFICO MERCOSUL S/A	109.490.784	0,07	173.620.947	0,13	-36,94	6.952.361	0,05	19.474.834	0,16	-64,30
201	ZF DO BRASIL LTDA	108.829.959	0,07	87.600.661	0,06	24,23	12.550.202	0,09	9.729.590	0,08	28,99
202	RUBI S.A COMERCIO INDUSTRIA E AGRICULTURA	108.268.899	0,07	66.725.990	0,05	62,26	26.502.026	0,19	5.166.289	0,04	412,98
203	METSO BRASIL INDUSTRIA E COMERCIO LTDA	107.883.333	0,07	0	0,00	*	10.448.214	0,07	0	0,00	*
204	BUSSCAR ONIBUS S.A	105.933.923	0,07	70.261.227	0,05	50,77	12.389.233	0,09	6.583.513	0,05	88,19
205	FRIGORIFICO MARGEN LTDA	105.237.610	0,07	102.209.940	0,07	2,96	5.965.652	0,04	7.307.904	0,06	-18,37
206	KANNENBERG, BARKER, HAIL & COTTON - TABACOS LTDA	105.014.910	0,07	56.305.834	0,04	86,51	3.650.730	0,03	3.672.781	0,03	-0,60
207	ACUCAR E ALCOOL OSWALDO RIBEIRO DE MENDONCA LTDA	104.436.572	0,07	107.906.508	0,08	-3,22	1.778.800	0,01	13.246.025	0,11	-86,57
208	SIDEPAR - SIDERURGICA DO PARA S/A	104.309.344	0,06	86.419.359	0,06	20,70	11.416.316	0,08	7.432.386	0,06	53,60
209	KAIAPO S FABRIL E EXPORTADORA LTDA	104.007.596	0,06	20.991.981	0,02	395,46	11.780.277	0,08	1.813.465	0,01	549,60
210	SIEMENS LTDA	103.270.631	0,06	141.835.875	0,10	-27,19	7.884.479	0,06	1.641.064	0,01	380,45
211	AJINOMOTO INTERAMERICANA INDUSTRIA E COMERCIO LTD	100.838.265	0,06	65.750.248	0,05	53,37	14.538.023	0,10	6.445.990	0,05	125,54
212	COOPERATIVA AGROPECUARIA E INDUSTRIAL	99.976.696	0,06	58.338.748	0,04	71,37	1.663.095	0,01	1.951.210	0,02	-14,77
213	BR METALS FUNDICOES LTDA	99.743.511	0,06	74.116.090	0,05	34,58	9.911.942	0,07	5.350.559	0,04	85,25
214	ERICSSON TELECOMUNICACOES S A	99.712.184	0,06	119.208.054	0,09	-16,35	5.715.949	0,04	11.747.425	0,10	-51,34
215	EXPORTADORA BOM RETIRO LTDA	99.421.618	0,06	93.023.886	0,07	6,88	7.661.397	0,05	10.130.119	0,08	-24,37
216	MITSUI ALIMENTOS LTDA	99.334.026	0,06	110.159.683	0,08	-9,83	7.943.355	0,06	6.257.427	0,05	26,94
217	GRENDENE S A	98.878.518	0,06	77.109.746	0,06	28,23	8.609.438	0,06	8.188.254	0,07	5,14
218	ABALCO SA	98.848.484	0,06	81.288.655	0,06	21,60	10.899.422	0,08	7.670.750	0,06	42,09

219	EXPORTADORA E IMPORTADORA MARUBENI COLORADO LTDA. -----	98.828.906	0,06	74.052.981	0,05	33,46	10.669.781	0,07	8.762.620	0,07	21,76
220	PREMIUM TABACOS DO BRASIL LTDA-----	98.658.854	0,06	61.053.456	0,04	61,59	16.988.922	0,12	5.761.804	0,05	194,85
221	CUSTODIO FORZZA COMERCIO E EXPORTACAO LTDA-----	98.142.817	0,06	74.992.731	0,05	30,87	7.064.389	0,05	7.085.029	0,06	-0,29
222	TRW AUTOMOTIVE LTDA-----	98.054.009	0,06	119.322.924	0,09	-17,82	7.837.601	0,06	8.845.626	0,07	-11,40
223	TANGARA IMPORTADORA E EXPORTADORA SA -----	97.610.773	0,06	26.475.470	0,02	268,68	32.212.239	0,23	5.667.205	0,05	468,40
224	ATLANTICA BRASIL INDUSTRIAL LTDA -----	96.350.756	0,06	88.952.205	0,06	8,32	11.181.851	0,08	9.937.698	0,08	12,52
225	ELUMA S A INDUSTRIA E COMERCIO -----	95.944.222	0,06	91.521.290	0,07	4,83	6.549.669	0,05	7.195.770	0,06	-8,98
226	FRIGORIFICO MATABOI SA -----	94.777.744	0,06	117.767.929	0,09	-19,52	4.357.041	0,03	7.411.846	0,06	-41,22
227	PENASUL ALIMENTOS LTDA -----	93.334.037	0,06	69.973.850	0,05	33,38	8.468.503	0,06	6.614.046	0,05	28,04
228	SANTA CLARA INDUSTRIA E COMERCIO DE ALIMENTOS LTD -----	93.310.370	0,06	37.173.822	0,03	151,01	6.866.908	0,05	4.989.803	0,04	37,62
229	VALESUL ALUMINIO S A -----	93.069.888	0,06	112.049.664	0,08	-16,94	3.448.472	0,02	6.789.019	0,06	-49,21
230	VOTORANTIM INVESTIMENTOS INDUSTRIAIS S.A-----	92.956.857	0,06	0	0,00	*	16.036.400	0,11	0	0,00	*
231	GUSA NORDESTE S/A -----	92.905.664	0,06	78.379.596	0,06	18,53	8.068.211	0,06	8.902.014	0,07	-9,37
232	RANDON SA IMPLEMENTOS E PARTICIPACOES -----	91.885.762	0,06	77.449.309	0,06	18,64	14.862.501	0,10	4.798.573	0,04	209,73
233	USINA DA BARRA S/A - ACUCAR E ALCOOL -----	91.621.760	0,06	42.673.961	0,03	114,70	0	0,00	13.066.059	0,11	-100,00
234	3M DO BRASIL LTDA -----	90.708.104	0,06	97.166.103	0,07	-6,65	8.363.841	0,06	8.967.382	0,07	-6,73
235	EXPORTADORA DE CAFE GUAXUPE LTDA-----	90.561.838	0,06	106.456.602	0,08	-14,93	9.867.895	0,07	6.741.995	0,05	46,36
236	LATECOERE DO BRASIL INDUSTRIA AERONAUTICA LTDA-----	89.379.101	0,06	64.192.141	0,05	39,24	12.523.568	0,09	6.100.960	0,05	105,27
237	U.S.J. - ACUCAR E ALCOOL S/A -----	86.880.054	0,05	54.116.225	0,04	60,54	5.157.458	0,04	5.407.409	0,04	-4,62
238	EXPORTADORA E IMPORTADORA PRIMAVERA LTDA-----	85.904.352	0,05	0	0,00	*	30.545.895	0,21	0	0,00	*
239	NISSAN DO BRASIL AUTOMOVEIS LTDA -----	85.582.726	0,05	74.948.772	0,05	14,19	7.666.463	0,05	7.062.100	0,06	8,56
240	INDUSTRIA DE COMPENSADOS SUDATI LTDA -----	85.306.004	0,05	77.760.504	0,06	9,70	11.960.490	0,08	4.494.457	0,04	166,12
241	BRASFUMO IND BRASILEIRA DE FUMOS S/A-----	84.537.062	0,05	85.119.964	0,06	-0,68	6.665.253	0,05	6.339.942	0,05	5,13
242	LDC BIOENERGIA S.A-----	84.519.869	0,05	43.960.428	0,03	92,26	19.287.248	0,14	6.771.157	0,06	184,84
243	CIA. IGUACU DE CAFE SOLUVEL -----	83.998.757	0,05	73.495.762	0,05	14,29	8.931.975	0,06	6.258.055	0,05	42,73
244	USINA CERRADINHO ACUCAR E ALCOOL SA -----	83.732.050	0,05	60.648.590	0,04	38,06	10.498.187	0,07	11.685.461	0,10	-10,16
245	ABB LTDA -----	83.592.981	0,05	51.243.458	0,04	63,13	7.389.498	0,05	5.666.582	0,05	30,40
246	NICCHIO SOBRINHO CAFE S/A -----	83.050.416	0,05	66.481.852	0,05	24,92	4.242.600	0,03	4.620.985	0,04	-8,19
247	PARA PIGMENTOS S A -----	82.823.526	0,05	69.242.400	0,05	19,61	8.754.120	0,06	6.837.476	0,06	28,03
248	EQUIPAV S/A ACUCAR E ALCOOL-----	82.457.365	0,05	122.561.234	0,09	-32,72	11.533.807	0,08	13.813.964	0,11	-16,51
249	CHS DO BRASIL - COMERCIO E EXPORTACAO DE GRAOS LT -----	81.939.608	0,05	71.849.699	0,05	14,04	0	0,00	0	0,00	*
250	MARCELLINO MARTINS & E.JOHNSTON EXPORTADORES LTDA-----	81.485.762	0,05	214.793.673	0,16	-62,06	49.630	0,00	18.932.310	0,15	-99,74
	DEMAIS EMPRESAS -----	45.272.154.203	28,18	42.769.119.180	31,04	5,85	3.924.904.409	27,58	3.801.320.831	30,99	3,25

Fonte: MDIC/SECEX

PRODUTOS COM ALTA INTENSIDADE EXPORTADORA – IBGE 2009¹⁷⁶

- 1000.0010 Carvão mineral e outros combustíveis sólidos obtidos a partir da hulha (energético, metalúrgico, vapor, pré-lavado)
- 1110.0028 Gás natural
- 1110.0050 Óleos brutos de petróleo
- 1310.0020 Minérios de ferro beneficiados (classificados, concentrados, pelletizados, sinterizados, etc)
- 1321.0010 Minérios de alumínio (bauxita, mesmo calcinada) em bruto ou beneficiados
- 1323.5010 Minérios de manganês (manganita, pirolusita, etc) em bruto ou beneficiados
- 1329.0060 Minérios de cobre (azurita, cuprita, etc) em bruto ou beneficiados
- 1410.0160 Castinas; pedras calcárias (calcários) utilizadas na fabricação de cal ou de cimento, inclusive pó para corretivo do solo
- 1410.0300 Pedras britadas
- 1421.0080 Fosfatos de cálcio naturais (apatita), fosfatos aluminocálcicos e cré fosfatado, moídos ou não
- 1422.0020 Sal de cozinha (cloreto de sódio)
- 1429.0010 Amianto (asbesto), em fibras ou em pó
- 1511.0040 Carnes de bovinos congeladas
- 1511.0050 Carnes de bovinos frescas ou refrigeradas
- 1511.0090 Carnes de suínos congeladas
- 1511.0100 Carnes de suínos frescas ou refrigeradas
- 1511.0253 Preparações e conservas de bovinos (cozidas, assadas, grelhadas e as preparações alimentícias conservadas por qualquer processo) - (hambúrgueres, quibes, almôndegas, medalhão) - exclusive produtos de salamaria
- 1511.0255 Preparações e conservas de suínos (cozidas, assadas, grelhadas e as preparações alimentícias conservadas por qualquer processo) - exclusive produtos de salamaria
- 1511.0257 Produtos de salamaria (salame, salsicha, lingüiça, mortadela, presunto, patês, etc)
- 1512.0010 Carnes e miudezas de aves (frescas, refrigeradas ou congeladas)
- 1512.0040 Preparações e conservas de aves (cozidas, assadas, grelhadas e as preparações alimentícias conservadas por qualquer processo) - exclusive produtos de salamaria
- 1513.0010 Carnes e miudezas comestíveis de bovinos, secas, salgadas ou defumadas
- 1513.0030 Carnes e miudezas comestíveis de suínos, secas, salgadas ou defumadas

¹⁷⁶ Lista elaborada a partir da Pesquisa Industrial Mensal – Produção Física – Índices Especiais por Intensidade Exportadora, do IBGE, calculado de acordo com a proporção das exportações das empresas sobre as receitas totais, Base 2009. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/indicadores/industria/pimpfintensidade/quadro.pdf>> acesso em 23 jul. 2009.

- 1513.0065 Preparações e conservas de carnes (cozidas, assadas, grelhadas e as preparações alimentícias conservadas por qualquer processo) - inclusive produtos de salamaria
- 1514.0130 Preparações e conservas de peixes
- 1521.0030 Amendoins, castanhas de caju e semelhantes torrados, salgados ou conservados de outro modo
- 1521.0070 Castanha de caju beneficiada, exceto torrada, salgada ou conservada de outro modo
- 1521.0090 Coco ralado (farinha de coco)
- 1521.0220 Extrato de tomate
- 1522.0040 Ervilhas preparadas ou conservadas, exceto em vinagre ou ácido acético, não congeladas
- 1522.0070 Milho doce preparado ou conservado exceto em vinagre ou ácido acético, não congelado
- 1523.0005 Leite de coco
- 1523.0080 Sucos concentrados de laranja
- 1523.4020 Sucos concentrados de frutas - exclusive de laranja
- 1531.0040 Farinhas e "pellets" da extração do óleo de soja
- 1531.0170 Óleo de soja em bruto, mesmo degomado
- 1531.0290 Tortas, bagaços, farelos e outros resíduos da extração do óleo de soja
- 1532.0160 Óleo de soja refinado
- 1532.0190 Óleos vegetais, hidrogenados, mesmo refinados
- 1533.0050 Margarina
- 1600.0020 Cigarros
- 1600.0025 Cilindros para filtro de cigarros, de pastas de fibras sintéticas ou artificiais (filtros para cigarros)
- 1600.9030 Produtos do fumo, manufaturados, exceto charutos, cigarrilhas e cigarros
- 1741.0160 Roupas de cama, de tecidos planos ou de tecidos de malha
- 1741.0180 Roupas de mesa, de tecido plano ou de malha
- 1741.0210 Toalhas de banho, rosto, mãos e semelhantes, de tecidos atoalhados de algodão
- 1741.5030 Artefatos para cozinha ou para toucador, de tecidos
- 1749.0070 Sacos para embalagem de polietileno, polipropileno, fita ráfia ou outras matérias têxteis sintéticas ou artificiais
- 1910.0030 Couros e peles de bovinos curtidos ao cromo (wet blue/Box call) ou secos ("crust")
- 1910.0050 Couros e peles de bovinos e equídeos simplesmente curtidos ou recurtidos
- 1910.0060 Couros e peles de bovinos e equídeos apergaminhados ou preparados após curtimento ou secagem
- 2010.0070 Madeira serrada, aplainada ou polida
- 2021.0010 Folhas para folheados, laminas e folhas para compensados (contraplacados)
- 2021.0020 Madeira compensada (contraplacada), constituída exclusivamente de folhas de madeira
- 2021.0030 Madeira compensada (contraplacada), madeira folheada e madeiras estratificadas semelhantes
- 2021.0040 Madeira densificada (compactada), em blocos, pranchas, lâminas ou perfis

- 2021.0050 Painéis de fibras de madeira ou de outras matérias lenhosas, mesmo aglomeradas com resinas ou com outros aglutinantes
- 2021.0060 Painéis de partículas de madeira ou de outras matérias lenhosas, mesmo aglomeradas com resinas ou com outros aglutinantes
- 2022.0060 Painéis para assoalhos, tipo mosaico, de madeira
- 2022.0070 Portas e janelas de madeira
- 2023.0020 Caixotes, caixas, engradados, barricas e embalagens semelhantes de madeira
- 2023.0050 Paletes simples, paletes-caixas e outros estrados para cargas
- 2029.0140 Cabos de madeira para ferramentas, vassouras, escovas, etc
- 2029.0160 Caixões mortuários
- 2029.0340 Molduras de madeira para quadros, fotografias, espelhos ou objetos semelhantes
- 2110.0020 Pastas mecânicas (quimtermomecânicas, termomecânicas) de madeira
- 2110.0044 Pastas químicas de madeira, processo sulfato, branqueadas
- 2691.0020 Granito talhado, serrado ou trabalhado de outro modo, inclusive chapas de granito para pias
- 2692.0020 Cal hidráulica (para a indústria do cimento)
- 2692.0030 Cal viva (cal virgem)
- 2699.0010 Abrasivos naturais ou artificiais, em pó ou em grãos, aplicados sobre qualquer material
- 2699.0097 Caulim beneficiado, não associado à extração
- 2699.0160 Guarnições para freios (pastilhas, lonas, etc), de amianto ou outras substâncias minerais, mesmo combinado com outras matérias
- 2699.5200 Asfaltos preparados, emulsões asfálticas ou misturas betuminosas a base de asfalto ou de betumes
- 2711.0010 Bobinas a frio de aços ao carbono, não revestidos
- 2711.0020 Bobinas a quente de aços ao carbono, não revestidos
- 2711.0030 Bobinas grossas de aços ao carbono, não revestidos
- 2711.0090 Bobinas ou chapas de outras ligas de aço, inclusive tiras
- 2711.0110 Bobinas ou chapas de aços inoxidáveis, inclusive tiras
- 2711.0120 Bobinas ou chapas de aços siliciosas, inclusive tiras
- 2711.0130 Bobinas ou chapas de aços zincadas (galvanizadas)
- 2711.0140 Chapas grossas de aços ao carbono, não revestidas
- 2711.0180 Folhas-de-flandres
- 2712.0020 Barras de aços inoxidáveis
- 2712.0030 Barras de outras ligas de aços, exceto inoxidáveis
- 2712.0050 Barras de aços ao carbono
- 2712.0110 Fio-máquina de aços ao carbono
- 2712.0190 Perfis médios e pesados de aços ao carbono, laminados a quente
- 2712.0260 Tubos, canos ou perfis ocos de aços sem costura
- 2712.0280 Vergalhões de aços ao carbono
- 2721.0010 Ferro-gusa
- 2722.0010 Lingotes, blocos, tarugos ou placas de aços especiais/ligados
- 2722.0020 Lingotes, blocos, tarugos ou placas de aços ao carbono
- 2722.0070 Ferronióbio
- 2722.0110 Ferrossilício
- 2729.0020 Arames de aços inoxidáveis ou de outras ligas de aços
- 2729.0030 Arames de aços ao carbono
- 2729.0040 Arames farpados de aços

- 2729.0050 Relaminados de aços
- 2741.0020 Alumínio não ligado em formas brutas (lingotes, plaquetas, granalhas, etc)
- 2741.0030 Barras, perfis ou vergalhões de alumínio,
- 2741.0050 Chapas e tiras de alumínio, em outras formas
- 2741.0110 Folhas e tiras, delgadas, de alumínio, com ou sem suporte, inclusive papel alumínio
- 2741.0120 Ligas de alumínio em formas brutas (lingotes, plaquetas, granalhas, etc)
- 2741.0130 Óxido de alumínio (alumina calcinada)
- 2742.0080 Ouro em barras, fios, perfis, chapas e outras formas semimanufaturadas
- 2749.0060 Barras, perfis e vergalhões de cobre e de ligas de cobre (latão, cuproníquel, "mailechort", etc)
- 2749.0560 Estanho e ligas de estanho em formas brutas (lingotes, placas, etc)
- 2749.1040 Zinco e ligas de zinco em formas brutas (lingotes, placas, etc)
- 2951.0010 Brocas para perfuração - árvore de natal
- 2951.0020 Máquinas para perfuração e sondagem, usadas na prospecção de petróleo
- 2952.0110 Máquinas e aparelhos para esmagar, moer ou pulverizar substâncias minerais sólidas
- 2952.0140 Partes e peças de máquinas ou aparelhos para selecionar, etc, substâncias minerais sólidas
- 2953.0030 Tratores, exclusive agrícolas e florestais
- 2954.0020 Carregadoras-transportadoras
- 2954.0030 Máquinas compactadoras - inclusive rolos compressores
- 2954.0050 Escavadeiras
- 2954.0080 Máquinas e aparelhos automotrizes para espalhar e calcar pavimentos betuminosos
- 2954.0090 Motoniveladores
- 2954.0150 Partes e peças de máquinas e aparelhos de terraplenagem
- 2954.0170 Tratores de lagartas
- 3410.0100 Motores de explosão e combustão interna, de cilindrada superior a 1.000 cm³ - exceto diesel
- 3410.0170 Veículo para transportar mercadoria (camioneta), capacidade máxima carga (cmc) não superior 5t
- 3410.4010 Automóveis, jipes ou camionetas para o transporte de passageiros, com motor de ignição por faísca de qualquer cilindrada
- 3410.5060 Automóveis, jipes ou camionetas para o transporte de passageiros, com motor diesel de qualquer cilindrada
- 3420.0150 Motores diesel e semi-diesel para veículos rodoviários para ônibus e caminhões
- 3420.0160 Ônibus
- 3420.0180 Caminhão-trator para reboques e semi-reboques (truck rodoviário)
- 3420.0280 Veículos para o transporte de mercadorias, com motor diesel, de capacidade máxima de carga (cmc) > 5 t
- 3420.5120 Chassis com motor para ônibus ou caminhões
- 3511.0290 Navios grande porte - inclusive petroleiros; rebocadores e outros similares
- 3531.0030 Aviões e outros veículos aéreos de peso > 2.000 kg e < 15.000 kg

ANEXO E
DESEMBOLSO ANUAL DO SISTEMA BNDES – APOIO À EXPORTAÇÃO
Setor CNAE

Discriminação	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
AGROPECUÁRIA	6,807	12,365	3,304	88,515	28,914	22,218	11,930	12,988	16,831	3,457
- agropecuária	6,807	12,365	3,304	88,515	28,914	22,218	11,930	12,988	16,831	3,457
INDÚSTRIA EXTRATIVA	357	20,887	402	540	5,582	2,144	-	166,512	1,547	-
- indústria extrativa	357	20,887	402	540	5,582	2,144	-	166,512	1,547	-
INDÚSTRIA DE TRANSFORMAÇÃO	1,829,377	2,986,124	2,518,603	3,724,660	3,780,787	3,568,258	5,491,796	5,754,004	3,424,497	5,340,949
- produtos alimentícios	194,148	241,997	437,217	444,039	324,383	237,538	176,520	391,336	165,332	376,272
- bebidas	3,200	-	-	996	1,442	1,479	-	-	-	-
- fumo	-	-	-	-	3,420	-	-	-	-	-
- têxtil	36,813	84,714	52,635	33,615	95,101	10,857	29,478	24,346	21,576	74,898
- confec, vestuário e acessórios	2,600	19,758	13,123	12,478	11,888	7,923	1,701	13,764	-	4,246
- couro, artefato e calçado	5,108	52,815	38,499	80,894	117,928	24,502	34,708	121,250	55,051	88,159
- madeira	14,272	35,779	15,305	26,617	32,951	7,644	32,921	26,873	8,961	518
- celulose e papel	46,375	13,567	5,585	33,673	26,178	5,009	27,580	644	1,613	3,156
- gráfica	-	-	-	872	1,000	1,193	-	-	-	-
- coque, petróleo e combustível	-	-	-	26,019	-	-	-	-	-	-
- química	23,288	56,023	2,091	67,905	140,645	31,957	80,551	38,294	41,358	88,125
- farmoquímico, farmacêutico	-	8,628	9,464	21,794	18,382	9,425	-	-	-	8,309
- borracha e plástico	8,123	28,069	11,657	6,564	4,157	9,335	16,178	7,039	180,001	205,607
- mineral não metálico	10,537	16,434	12,257	18,438	47,371	13,329	21,328	52,869	26,765	15,468
- metalurgia	197,488	208,305	59,092	60,296	27,945	36,812	82,445	16,449	781	195,094
- produto de metal	51,352	16,950	18,488	59,523	35,086	14,945	24,556	10,436	25,264	30,058
- equip info, eletrônico, ótico	36,780	38,211	55,630	68,550	17,985	46,041	143,664	348,898	297,179	366,290
- máquina, aparelho elétrico	36,020	124,456	70,242	45,359	31,461	45,811	148,126	236,236	215,474	232,396
- máquinas e equipamentos	177,958	197,985	111,182	201,610	101,426	203,468	649,681	654,299	588,747	572,576
- veículo, reboque e carroceria	160,418	388,167	194,971	162,278	777,491	790,888	1,618,990	1,980,576	1,107,275	1,924,758
- outros equip transporte	819,526	1,444,011	1,403,672	2,339,285	1,942,179	2,055,085	2,397,175	1,779,988	687,312	1,138,199
- móveis	2,107	8,092	6,008	6,896	14,529	12,208	9,577	5,717	1,810	4,335
- produtos diversos	3,363	1,911	1,503	3,847	7,839	2,808	16,618	44,989	-	12,684
- manutenção, reparação, instal.	-	254	-	3,112	-	-	-	-	-	-
COMÉRCIO E SERVIÇOS	254,977	57,018	79,846	132,507	190,609	268,397	358,163	442,898	747,573	1,250,730
- eletricidade e gás	-	2,254	224	-	6,248	542	1,427	334	14,754	41
- água, esgoto e lixo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,095
- construção	31,355	33,064	44,722	37,555	120,782	227,990	292,152	180,322	599,766	917,846
- comércio	41,528	19,449	32,038	92,858	80,178	34,310	57,127	256,489	37,843	127,698
- transporte terrestre	12,107	-	325	39	-	-	-	-	-	-
- transporte aéreo	168,000	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- ativ aux transporte e entrega	84	-	2,004	-	-	-	-	-	-	-
- informação e comunicação	-	-	-	584	449	-	-	-	95,210	-
- telecomunicações	1,190	-	-	-	-	-	495	-	-	-
- ativ financeira e seguro	-	-	-	-	2,952	4,022	3,180	3,288	-	-
- ativ imobili, profissional e adm	712	2,250	533	1,472	-	-	3,782	2,465	-	204,050
TOTAL	2,091,517	3,076,395	2,602,154	3,946,222	4,005,892	3,861,018	5,861,889	6,376,402	4,190,449	6,595,136

Fonte: Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, s.d-2.
Valores em US\$ Mil.