

Transportes e Comércio Exterior do Brasil

Nessa aula vamos apresentar características da rede de transportes do Brasil e vamos verificar como se encontra o nosso comércio exterior. Inicialmente vamos tratar de nossa rede de transportes.

Transportes no Brasil

Planejar adequadamente a rede de transportes de um país é fundamental para o bom desenvolvimento das atividades econômicas. A mão-de-obra precisa dela para se deslocar até seu local de trabalho. O consumidor necessita dos transportes para ir às compras. Atualmente podemos efetuar nossas compras através da rede da Internet e, teoricamente, não precisamos nos deslocar de nossa residência para isso, mas não podemos esquecer também que o produto encomendado chegará em nossa casa utilizando-se de um determinado meio de transporte.

As matérias-primas e fontes de energia precisam ser levadas até os centros industriais. Todos os insumos utilizados por uma indústria também se movimentam, assim como há um deslocamento da produção até os centros de consumo.

Para o planejamento de uma rede de transportes é necessário considerar uma série de fatores, todos eles muito importantes:

***Como é o meio natural no local em que será implantada a rede de transportes?**

Caso o relevo seja aplainado haverá maior facilidade para a implantação de ferrovias e rodovias além dos rios serem navegáveis. Em áreas sujeitas a fortes e prolongadas chuvas, a existência de estradas sem pavimentação se transformará em eterna preocupação, pois não poderão ser utilizadas durante parte do ano (lembre-se das grandes rodovias abertas na Amazônia?). Em locais de queda abundante de neve ou da ocorrência de furacões, o transporte aéreo pode se tornar perigoso. Locais de relevo muito acidentado encarecerão o custo de instalação da rede de transportes.

***O que vai ser transportado e em que quantidade? Qual será a distância percorrida?**

É necessário conhecer se o sistema será utilizado para o transporte de pessoas ou carga e se essa é viva ou não, rapidamente perecível ou que não se estraga com facilidade. Um sistema para transportar milhares de pessoas diariamente necessariamente será diferente de um sistema para transportar milhões de pessoas todo dia. Determinados produtos precisam ser rapidamente conduzidos aos centros consumidores, outros não. Nesse caso, a distância a ser percorrida é também um fator de análise. Para longas distâncias o navio, no transporte marítimo, e o avião podem ser as escolhas mais adequadas, mas para curtas distâncias outras devem ser as opções.

*Qual será o custo de cada sistema de transportes analisado?

Esse custo deverá ser analisado quanto à instalação, operação e manutenção. Um sistema pode ser mais barato para ser implantado, mas torna-se caro na operação e manutenção. Ou podemos nos deparar com uma situação oposta. Assim como é necessário definir o combustível ou fonte de energia a ser empregado na rede de transportes. Uma escolha equivocada pode tornar um país dependente de um combustível que não é encontrado em quantidade suficiente.

Analisando todas essas questões podemos dizer que a rede de transportes implantada no Brasil nas últimas décadas não levou em consideração, necessariamente, todos esses fatores. O Brasil optou por um modelo de transporte que nos trouxe muitos problemas. Desde meados do século XX o país priorizou o transporte rodoviário tornando o país muito dependente do petróleo importado, o que encarece as importações feitas pelo país. Além disso, esse transporte congestionava as estradas (de elevado custo de manutenção) e o trânsito urbano, agrava a poluição atmosférica e encarece o produto transportado. E por que essa escolha? Podemos dizer que ela atendeu um planejamento (equivocado ou não) que estabeleceu prioridades para a instalação e desenvolvimento de um modelo industrial e urbano que incluía a implantação da indústria automobilística no país. Evidentemente a produção e comercialização de automóveis particulares, ônibus e caminhões, levaria automaticamente à necessidade de expandir a malha rodoviária do Brasil. Observe o quadro abaixo:



Os transportes aéreo e rodoviário são os mais rápidos enquanto o ferroviário e o hidroviário são mais lentos. No entanto o custo para esses sistemas segue uma caracterização oposta. Os transportes ferroviário e hidroviário apresentam custos menores especialmente porque permitem transportar muito mais carga de uma única vez consumindo menos combustível. Agora observe a tabela que apresentamos a seguir:

Transporte de cargas	Brasil
rodoviário	64%
ferroviário	20%
naval	13%
hidroviário	2,7%
aéreo	0,3%

Observamos nessa tabela que a maior parte do transporte de cargas no Brasil é feito através de rodovias enquanto que o transporte hidroviário ainda é pouco utilizado. Na última década, porém, observamos uma predisposição por parte da administração pública em alterar esse perfil incentivando uma maior utilização do transporte hidroviário e recuperando o ferroviário que já foi muito importante no país. Vamos fazer uma breve análise dos principais sistemas de transporte no Brasil:

Aéreo

O Brasil possui um território de grande extensão territorial. Assim, são grandes as distâncias a serem percorridas. O relevo brasileiro é relativamente baixo e não enfrentamos sérios problemas climáticos como queda abundante de neve ou furacões. Alguns pontos do nosso território são de difícil acesso e somente são alcançados com o uso de mono ou bimotores que pousam em improvisadas pistas de terra batida (comum no Pantanal e na Amazônia).

Entretanto, esse meio de transporte apresenta um custo muito elevado e é pouquíssimo utilizado. Mesmo assim, considerando a última década, observa-se um aumento no volume de carga e no número de passageiros que se utilizam desse meio de transporte. A estabilidade da economia brasileira contribuiu muito com esse fato, assim como o pequeno aumento na concorrência entre empresas verificado nesse setor. Também é importante lembrar da utilização do transporte aéreo pelo serviço de correio.

O Brasil possui um grande número de aeroportos e pistas de pouso. Vários desses aeroportos operam vôos internacionais. Os aeroportos de maior movimento localizam-se na Região Sudeste como é o caso de Cumbica e Congonhas, no Estado de São Paulo e Galeão e Santos Dumont, no Estado do Rio de Janeiro. Confira abaixo alguns aeroportos importantes no Brasil:

Congonhas – São Paulo
Cumbica – Guarulhos
Santos Dumont – Rio de Janeiro
Galeão – Rio de Janeiro
Pampulha – Belo Horizonte
Confins – Belo Horizonte
Salgado Filho – Porto Alegre
Afonso Pena – Curitiba
Dois de Julho – Salvador
Guararapes – Recife
Pres. Juscelino Kubitschek - Brasília

Naval

Esse meio de transporte é muito importante para as atividades comerciais, especialmente para o comércio exterior. O transporte pelos mares pode ser dividido em: cabotagem, navegação junto à costa, unindo os portos do mesmo país (importante para o comércio interno entre os Estados e

Regiões) e de longo curso, ou internacional, ligando diferentes países e continentes (importante para o comércio exterior).

A navegação de cabotagem ainda é pouco utilizada no Brasil, principalmente devido à prioridade que se deu ao transporte de cargas por rodovias. A falta de embarcações e as deficiências portuárias também são fatores que explicam a reduzida utilização desse sistema.

A navegação de longo curso evidentemente apresenta os mesmos problemas vividos pela navegação de cabotagem, com a diferença que é muito utilizado pelo comércio exterior. A insuficiência de embarcações também leva a necessidade de se recorrer a navios de bandeiras estrangeiras, elevando os gastos com fretes e comprometendo a balança de pagamentos do Brasil.

Assim, o transporte naval necessita de grandes investimentos na formação e fortalecimento de empresas nacionais de navegação marítima (o que significa também incentivos para a indústria de construção naval que precisa retomar um crescimento compatível com as necessidades do país) e modernização dos portos (novos equipamentos, maior eficiência, menores custos de operação portuária, maior segurança e eficiência administrativa). Os custos elevados em nossos portos, as interrupções dos serviços por greves constantes, os problemas de armazenagem a demora para atracação, embarque e desembarque prejudicam o comércio exterior brasileiro e inviabilizam até os investimentos de empresas que desejam se instalar no país (insegurança quanto à garantia de poderem movimentar as matérias-primas que necessitam e de escoar a própria produção).

A forma encontrada para resolver parte desse problema tem sido a política de privatização através de um arrendamento das instalações portuárias, de seus equipamentos e da concessão de exploração desses portos por um prazo definido (entre 20 e 25 anos), atraindo novos investimentos por parte de empresas que se responsabilizam pela modernização necessária, como a instalação de equipamentos mais modernos e a reorganização administrativa. Entretanto, como nossos portos trabalhavam com um excesso de trabalhadores, evidentemente esse processo tem levado à redução do quadro de funcionários nos portos. Isso tem gerado problemas com os sindicatos de trabalhadores portuários que vêm com preocupação esse procedimento (a taxa de desemprego no Brasil não é baixa e os trabalhadores dispensados não possuem treinamento e/ou qualificação para se recolocarem no mercado de trabalho. Além disso, a redução no quadro de trabalhadores portuários implica diretamente em uma redução na força política desses sindicatos, sempre muito influentes nas áreas e cidades portuárias).

Quanto ao valor das mercadorias movimentadas, destaca-se no país o Porto de Santos, que movimenta diversas mercadorias industrializadas de maior valor unitário. Levando-se em consideração o volume ou tonelagem, destacam-se os portos de Tubarão, em Vitória, no Espírito Santo, o de Itaqui, em São Luís, no Maranhão e o de São Sebastião, em São Paulo. Confira abaixo (seja para importação ou exportação) alguns importantes portos brasileiros:

***Belém (PA) – produtos de extração vegetal, minérios e de agropecuária**

***Itaqui (MA) – escoamento dos minérios da Serra dos Carajás, principalmente ferro**

- *Maceió (AL) – açúcar
- *Recife (PE) – açúcar
- *Malhado (Ilhéus – BA) – cacau
- *Tubarão (Vitória – ES) – madeira, ferro, aço e café
- *Rio de Janeiro (RJ) – manufaturados
- *Angra dos Reis (RJ) – ferro e aço
- *São Sebastião (SP) – petróleo
- *Santos (SP) – manufaturados diversos, produtos agrícolas, carne e minérios
- *Paranaguá (PR) – produtos agrícolas e madeira
- *São Francisco do Sul (SC) – madeira e petróleo
- *Itajaí (SC) – pescado
- *Imbituba (SC) – carvão mineral
- *Rio Grande (RS) – calçados, produtos agrícolas e carne

Hidroviário

Historicamente podemos dizer que o transporte hidroviário nunca teve prioridade nos planejamentos da rede de transportes no Brasil. Nosso país possui um predomínio de rios de planalto, com percurso acidentado e excelentes para a produção de energia hidrelétrica. Apesar disso, muitos de nossos rios são de planície e mesmo alguns de planalto podem ser utilizados para navegação em parte de seu curso com a execução de algumas obras de retificação. No entanto é importante lembrar que esse tipo de transporte pode se tornar “caro” econômica ou ambientalmente. A eliminação das curvas dos rios e serviços de dragagem do fundo de seus leitos podem ter um custo elevado, além de permitirem um escoamento das águas dos rios com maior velocidade. Esse é um problema que poderíamos relacionar para um maior aproveitamento do Rio Paraguai. Esse escoamento maior das águas do rio pode alterar o natural transbordamento dessas águas que constitui um elemento importante do ecossistema pantaneiro. Assim, sem os transbordamentos todo esse ecossistema poderia sofrer significativas alterações.

Recentemente passou a se incentivar um maior uso das hidrovias no Brasil, especialmente com programas de integração entre os vários meios de transporte. O sistema hidroviário é lento e, necessariamente, fica-se preso ao leito do rio. Assim, para o deslocamento das cargas, é importante que as empresas possam integrar o transporte hidroviário com ferrovias e rodovias através dos terminais intermodais. Esse sistema integrado flexibiliza os trajetos e garante maior alcance do sistema, atraindo mais os empresários para que dele se utilizem.

Esse sistema apresenta a vantagem de um reduzido custo de operação devido ao reduzido consumo de combustível e a poder transportar muita carga de uma única vez. Confira abaixo algumas das mais importantes hidrovias brasileiras, já tradicionalmente utilizadas ou de recente utilização:

Paraguai – Paraná
Tietê – Paraná

Tocantins-Araguaia
Xingu
Madeira
São Francisco
Jacuí – Lagoa dos Patos

Ferrovário

O Barão de Mauá implantou a primeira ferrovia no Brasil em 1854 no Rio de Janeiro. Nas últimas décadas do século XIX e início do século XX (aproximadamente até 1920) ocorreu significativa expansão da malha ferroviária no país, coincidindo com a expansão da cultura cafeeira. As ferrovias seguiram para o interior junto com o café facilitando seu escoamento para exportação, especialmente pelo Porto de Santos. Mas posteriormente, com a evolução do transporte rodoviário e com a mudança do eixo econômico do Brasil do campo para a cidade, e da agricultura para a indústria, o transporte ferroviário passou por uma fase de estagnação e decadência. Iniciou-se a fase de expansão das rodovias no Brasil.

A rede ferroviária apresenta uma série de problemas. A falta de planejamento na expansão ferroviária determinou a falta de integração entre os vários percursos. As bitolas (distância entre um trilho e outro) das ferrovias são diferentes e o traçado está concentrado junto ao litoral com a finalidade de facilitar o escoamento de produtos para os portos exportadores. A desorganização administrativa, os equipamentos deficientes e/ou obsoletos, a falta de eletrificação e a falta de manutenção prejudicaram muito o transporte ferroviário nas últimas décadas. A própria extensão total das ferrovias no Brasil sofreu redução nas últimas décadas. Atualmente o Brasil possui apenas 28.000 Km de ferrovias, uma extensão muito reduzida diante da área total do país.

As ferrovias brasileiras pouco avançam para o interior e durante muito tempo estiveram sob administração do Estado, principalmente através da RFFSA e da FEPASA. A incapacidade do Estado em administrar as ferrovias e nelas investir para sua recuperação e modernização também levou a uma política de privatização no setor através de sua concessão após a realização de leilões. O objetivo é ampliar o transporte de cargas por ferrovias, desafogando as rodovias e diversificando a base dos transportes no país. Nas áreas urbanas, a administração dos trens metropolitanos e de subúrbio também está sendo repassada para a iniciativa privada.

O relevo planáltico do Brasil, por vezes muito irregular com muitos morros leva a um traçado sinuoso. A distribuição geográfica mostra maior concentração na Região Sudeste, seguida pelo Nordeste, Sul, Centro-Oeste e Norte. Observe alguns destaques da malha ferroviária brasileira pós-privatização:

***Ferrovia Novoeste – administra a EF Noroeste do Brasil que liga Bauru (SP) a Corumbá (MS)**

***Ferrovia Sul-Atlântica – administra ferrovias que integram os Estados da Região Sul**

***Ferrovia Tereza Cristina – serve a região carbonífera no sul de SC**

***Ferrovias Centro-Atlântica** – administra ferrovias que interligam o Nordeste e o Sudeste

***Ferrovias MRS Logística** – administra ferrovias entre SP-RJ-MG como a EF Central do Brasil

Algumas ferrovias brasileiras mostram muito claramente o papel de facilitar o escoamento de produtos para exportação como:

***EF do Amapá** – era utilizada para transportar manganês da Serra do Navio até o Porto de Santana em Macapá;

***EF dos Carajás** – permite o escoamento dos minérios da Serra dos Carajás até o Porto de Itaqui, em São Luís;

***EF Vitória-Minas** – administrada pela CVRD (Companhia Vale do Rio Doce) é uma das mais modernas do país e facilita a exportação de minério de ferro e outros produtos através do Porto de Tubarão no ES.

Podemos também lembrar da construção de duas novas ferrovias que, se concluídas, permitirão maior interiorização desse transporte no país:

***EF Norte-Sul** – pretende ligar a EF dos Carajás até o Distrito Federal atravessando Tocantins e Goiás. Apenas um pequeno trecho no Maranhão (Açailândia até Imperatriz) está sendo operado;

***FERRONORTE** – pretende ligar Aparecida do Taboado (MS, na divisa com o Estado de SP) até Cuiabá. O trecho no MS já está em operação e as obras prosseguem. Futuramente deve ser expandida para o sul do Pará e para Rondônia, além de um outro ramal partindo do Mato Grosso até o Triângulo Mineiro.

BALANÇO DOS TRANSPORTES (EM KM)	1995	1997
ferrovias	30.261	29.706
ferrovias eletrificadas	2.112	2.037
rodovias não pavimentadas	1.509.647	1.507.841
rodovias pavimentadas	148.122	150.836
rodovias federais pavimentadas	51.370	53.435
rodovias estaduais pavimentadas	68.180	75.973
rodovias municipais pavimentadas	14.869	14.869

COMPARATIVO ENTRE FERROVIAS	PASSAGEIROS (MILHARES)	BAGAGENS E ENCOMENDAS (MIL TONELADAS)	MERCADORIAS (MIL TONELADAS)
EF Vitória-Minas	1488	1	106860
EF dos Carajás	703	1	49466
Ferrovias Paulista SA	673	-	13079

Rodoviário

O Brasil possui aproximadamente 1.700.000 Km de estradas sendo a maioria sem pavimentação (a maioria delas são estradas municipais). É um

transporte que permite maior agilidade e rapidez. Seu trajeto é flexível, permitindo entregar as mercadorias de porta em porta e é ideal para pequenas e médias distâncias. A expansão das rodovias pode ser verificada especialmente a partir da década de 1950, ainda mais com a implantação da indústria automobilística. Durante as décadas de 60 e 70 a estratégia governamental de integração regional leva a abertura de grandes rodovias como a Rio-Bahia, a Régis Bittencourt e a Transamazônica.

As rodovias pertencentes ao plano do Governo Federal são classificadas como apresentamos abaixo:

***rodovias radiais** – são aquelas que partem de Brasília. Sua numeração se estende de BR-01 a BR-100, aumentando no sentido horário. Exemplos: BR-10 (Belém-Brasília) e BR-70 (de Brasília a Cáceres-MT);

***rodovias longitudinais** – são aquelas que percorrem o país no sentido dos meridianos (norte-sul) com a numeração se estendendo de BR-101 a BR-200. A numeração aumenta do litoral para o interior. Exemplos: BR-101 (de Fortaleza-CE a Osório-RS) e BR-116 (de Fortaleza-CE a Jaguarão-RS);

***rodovias transversais** – são aquelas que percorrem o Brasil no sentido dos paralelos (leste-oeste) com a numeração se estendendo de BR-201 a BR-300. A numeração aumenta no norte para o sul. Exemplos: BR-230 (de João Pessoa-PB a Benjamin Constant-AM – trata-se da rodovia Transamazônica) e BR-262 (de Vitória-ES a Corumbá-MS);

***rodovias diagonais** – são aquelas traçadas diagonalmente e sua numeração se estende de BR-301 a BR-400. Exemplos: BR-319 (de Porto Velho-RO a Manaus-AM) e BR-364 (de Cuiabá-MT a Porto Velho-RO);

***rodovias de ligação** – ligam estradas entre si e geralmente apresentam reduzida extensão. Sua numeração se estende de BR-401 a BR-500. Exemplos: BR-415 (de Ilhéus a Vitória da Conquista, na Bahia) e BR-452 (de Rio Verde-GO a Araxá-MG).

Evidentemente essa numeração é bastante elástica. Não existem 500 rodovias federais atualmente. Além das rodovias federais podemos lembrar das rodovias estaduais identificadas pela sigla do respectivo Estado. Mais uma vez, as dificuldades de se conseguir recursos para a manutenção e expansão da malha rodoviária têm levado o Estado a uma política de privatização pelo sistema de concessão após a realização de leilões. Podemos citar a privatização da administração da Ponte Rio-Niterói, do sistema Anchieta-Imigrantes em São Paulo e da Rodovia Dutra (RJ-SP).

A privatização das rodovias tem, inegavelmente, provocado melhorias substanciais na qualidade e segurança das estradas. Surgem críticas especialmente ligadas ao custo e número de pedágios instalados nessas rodovias. Algumas delas encontravam-se em tal estado de abandono que até as praças de pedágio não funcionavam. Além de não permitir os exageros por parte das concessionárias e fiscalizar para que elas cumpram os contratos

estabelecidos, o Estado ainda deve se preocupar em continuar aperfeiçoando a rede rodoviária nacional e continuar investindo em outros meios de transporte.

Comércio Exterior

Para analisarmos o comércio exterior brasileiro é necessário definir alguns conceitos como o de exportação, importação e balança comercial. Observe o esquema abaixo:

Balança comercial = exportações – importações
Superávit = saldo positivo (exportações > importações)
Déficit = saldo negativo (exportações < importações)

A balança comercial envolve a diferença entre as exportações (total das vendas no mercado externo em dólares) e as importações (total das compras no mercado externo em dólares). Quando esse saldo é positivo, dizemos que ocorreu um superávit. Caso o saldo seja negativo, dizemos que ocorreu um déficit. Analisando o comportamento de nossa balança comercial nas últimas décadas podemos lembrar que na década de 1970 acumulamos déficits crescentes (especialmente na segunda metade dessa década) devido à elevação dos preços do petróleo em uma época em que o Brasil importava a maior parte do petróleo que consumia e devido ao aumento do preço dos produtos industrializados que importávamos. Além disso, o Brasil ainda se caracterizava, nessa época, por ser um país predominantemente exportador de produtos primários de baixo valor. Esses déficits crescentes, somados à elevação da taxa de juros no mercado internacional, contribuíram para um substancial crescimento de nossa dívida externa.

Em parte da década de 1980 conseguimos reverter essa situação: aumentou a produção interna de petróleo, reduzimos as compras desse produto no mercado internacional (além da contribuição da queda do preço desse produto) e ampliamos as exportações de produtos manufaturados. Assim, surgiram superávits crescentes. É claro que parte dessa política de estímulo exportador contou com a desvalorização da moeda nacional e problemas para a população, como o rebaixamento dos níveis salariais. Esses superávits foram usados para o pagamento dos juros da dívida contraída.

Na década de 1990, a progressiva abertura do mercado interno aos produtos importados, a perda de competitividade da produção brasileira no mercado externo, o reaparelhamento e modernização do nosso parque industrial (compra de novas máquinas, robotização e automatização), o fortalecimento da moeda nacional através da execução de planos de estabilização da economia (o Plano Real) e a falta de uma política de estímulo ao setor exportador, provocaram déficits na maior parte dessa década.

Recentemente, e principalmente depois da desvalorização do Real com a crise financeira de 1999, o Brasil conseguiu equilibrar a balança comercial e atualmente apresenta um superávit que, no ano de 2001 já foi superior a 2 bilhões de dólares. Considerando os primeiros meses de 2002, a situação que se apresenta agora pode ser vista no quadro abaixo:

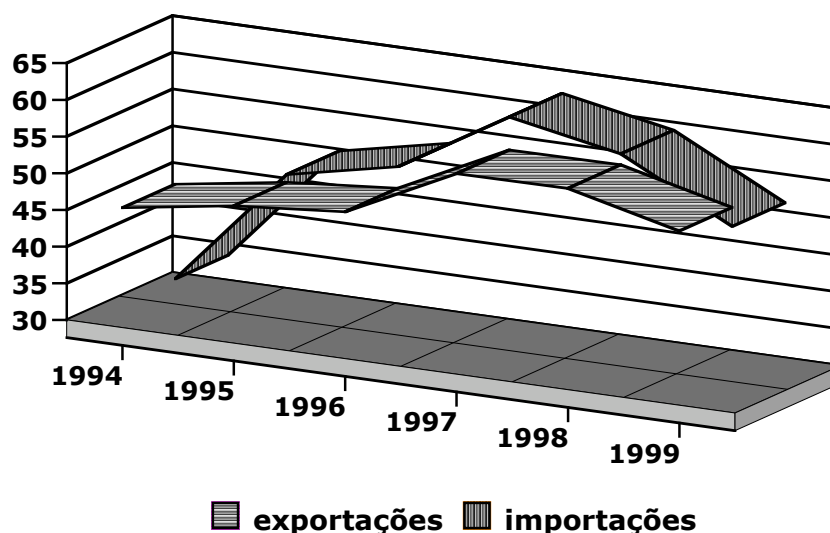
Balança Comercial Brasileira - JUNHO de 2002
US\$ milhões FOB

Período	Dias Úteis	EXPORTAÇÃO		IMPORTAÇÃO		SALDO
		Valor	Média p/dia útil	Valor	Média p/dia útil	
JUNHO	5	935	187,0	850	170,0	85
1a. semana (01 a 09)	5	935	187,0	850	170,0	85
Acumulado no ano	103	21.908	212,7	19.891	193,1	2.017
Janeiro	22	3.972	180,5	3.798	172,6	174
Fevereiro	18	3.658	203,2	3.399	188,8	259
Março	20	4.261	213,1	3.666	183,3	595
Abril	22	4.641	211,0	4.160	189,1	481
Maio	21	4.441	211,5	4.018	191,3	423
Junho (1ª Semana)	5	935	187,0	850	170,0	85

Fonte: SISCOMEX
Junho/2002: 20 dias úteis

O acumulado no ano já é superior a 2 bilhões de dólares e espera-se um superávit total entre 4 e 5 bilhões de dólares até o final de 2002.

Brasil - comércio exterior
bilhões de dólares



No entanto não podemos confundir a balança comercial com a balança de pagamentos. Observe:

$$\text{Balança de pagamentos} = \text{balança comercial (exportações - importações)} + \text{balança de serviços (transportes, seguros, turismo, royalties)} + \text{balança de capitais (dívidas, investimentos, remessa de lucros)}$$

Na balança de pagamentos leva-se em consideração também a balança de serviços, que envolve o que se despense com transportes (fretes), seguros, turismo (o saldo entre o que os brasileiros deixam no exterior e o que os estrangeiros gastam no Brasil) e royalties (pagamento de patentes ou da

permissão do uso e consumo de produtos desenvolvidos por empresas de outros países menos o que as empresas nacionais recebem pela mesma situação), e a balança de capitais, que envolve o saldo entre o pagamento e o recebimento de dívidas, os investimentos que se fazem na economia brasileira e a remessa de lucros das transnacionais aqui instaladas para suas matrizes no exterior.

Período	Valor*
1994	12.939
1995	13.480
1996	9.017
1997	-7.845
1998	-17.285
1999	-10.740
2000	-2.262

*milhões de dólares

Observamos nesse caso que, apesar de conseguirmos alcançar superávits na balança comercial, muitas vezes apresentamos saldos negativos em nossa balança de pagamentos, o que nos obriga a buscar mais recursos no exterior para financiar esse saldo negativo e os investimentos internos que temos que fazer para manter a economia em crescimento. Por isso recorremos ao FMI e ao BIRD com frequência, quando não também aos bancos privados. Evidentemente, isso provoca uma elevação de nossa dívida externa. Os esforços feitos nos últimos anos pela equipe econômica do governo caminham no sentido de permitir ao país reduzir e eliminar os déficits na balança de pagamentos e reduzir a dependência externa de financiamento da economia do país. Quanto maior é essa dependência, maior é a vulnerabilidade aos choques especulativos do mercado, maior é o risco de não conseguir cumprir com os compromissos da dívida externa e maior é o risco de instabilidades na economia (você percebe que se fala frequentemente na taxa de risco do país?). O Brasil não é mais um simples exportador de matérias-primas e importador de manufaturados. A composição de nossa pauta de exportações-importações mudou nas últimas décadas:

***o Brasil importa:** matérias-primas como gêneros agrícolas que não produzimos em quantidade suficiente (trigo), minérios (cobre, chumbo, nitratos e fosfatos), combustíveis (petróleo, carvão mineral, gás natural), bens de consumo (eletro-eletrônicos, automóveis) e bens de capital (máquinas e equipamentos industriais).

***o Brasil exporta:** manufaturados (artigos de borracha, bens de consumo, automóveis, aviões, calçados, têxteis...), semimanufaturados (aço, ferro fundido, couro, alumínio...) e matérias-primas (café, soja, minério de ferro, manganês...).

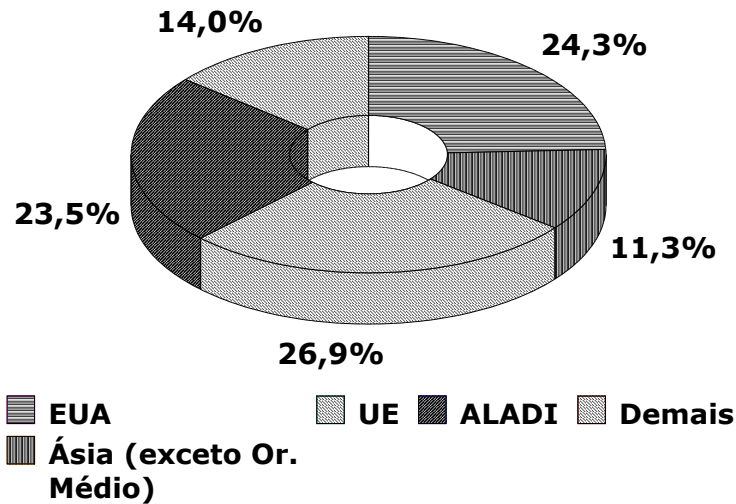
Tipo de produto	Valor*
Bens de Consumo não-duráveis	3.932
Produtos alimentícios	1.507
Produtos de tocador	239
Demais produtos	1.062
Bens de Consumo Duráveis	3.394
Automóveis de passageiros	1.211
Objetos de uso pessoal e outros	697
Máquinas e aparelhos de uso doméstico	551
Demais produtos	935
Bens de Capital	13.596
Maquinaria industrial	3.924
Outros equipamentos fixos	2.871
Máquinas e aparelhos de escritório e outros	2.548
Demais produtos	4.253
Matéria-prima e insumos	28.527
Produtos químicos e farmacêuticos	7.853
Produtos minerais	4.942
Produtos intermediários	4.884
Demais produtos	10.848
Combustíveis e lubrificantes	6.361

*milhões de dólares (ano 2000) – nas duas tabelas

Tipo de produto	Valor*
Básicos	12.562
Minérios de ferro	3.048
soja - farelo e óleo	1.651
Demais produtos	5.675
Semimanufaturados	8.499
Pastas químicas de madeira	1.601
Produtos semimanufaturados	1.360
Alumínio em bruto	946
Demais produtos	4.591
Manufaturados	32.528
Aviões	3.054
Automóveis de passageiros	1.768
Aparelhos transmissores ou receptores	1.635
Demais produtos	26.071

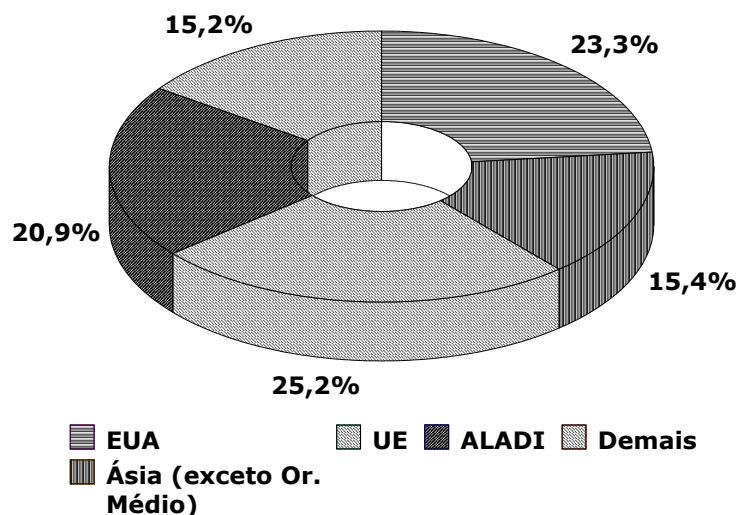
Agora nós vamos analisar mais algumas características do nosso comércio exterior através de alguns gráficos:

Exportações brasileiras (2000) Blocos econômicos (em bilhões US\$)



A maior parte de nossas exportações são feitas para blocos como a EU e a ALADI, mas individualmente é grande o destaque dos EUA como nosso maior parceiro comercial.

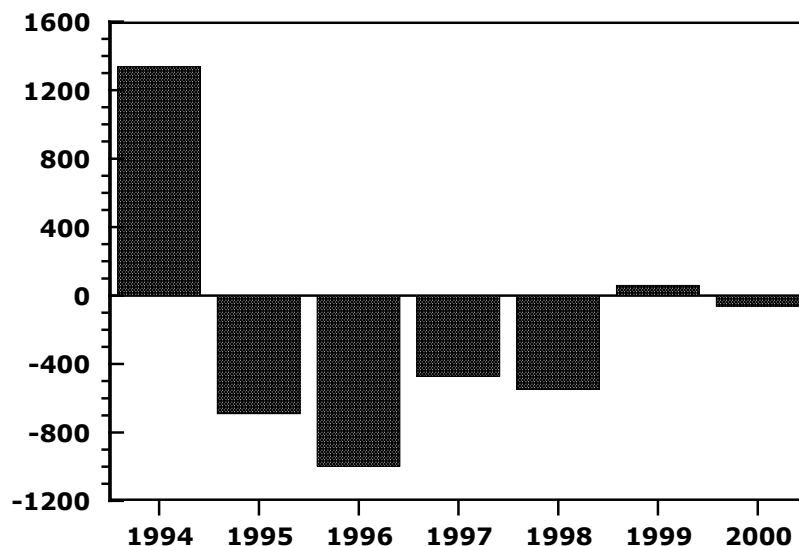
Importações brasileiras (2000) Blocos econômicos (em bilhões US\$)



Observe que, no caso das importações, se mantém o mesmo quadro anterior. Vamos lembrar que, no bloco da ALADI (Associação Latino Americana de Integração) estão incluídos os países do Mercosul (Argentina, Uruguai e Paraguai). Vale a pena conferir

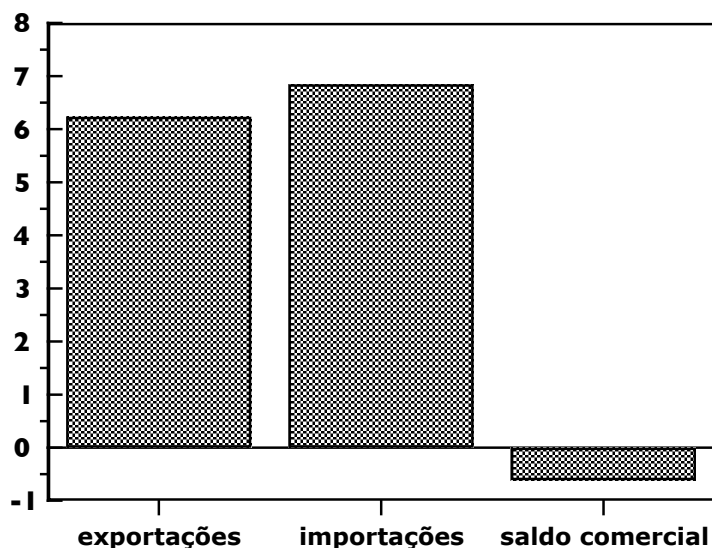
como o Brasil mantém seu relacionamento comercial com os parceiros do Mercosul.

Brasil - saldos comerciais com o Mercosul milhões US\$

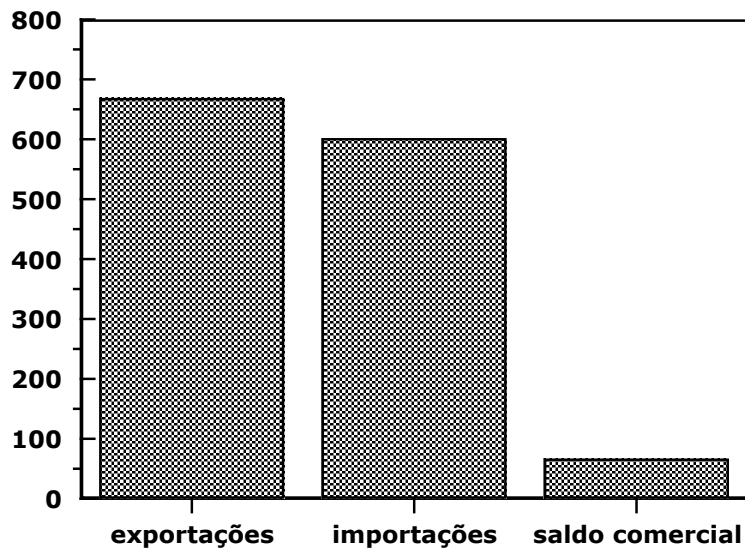


Verifique que o Brasil apresenta uma balança comercial deficitária com os países do Mercosul. Apesar dessa situação, o Brasil tem se esforçado em fortalecer e expandir o bloco do qual participa, entendendo que é importante um fortalecimento dessa organização para melhor negociar a criação de outros blocos comerciais como a ALCA que se pretende criar.

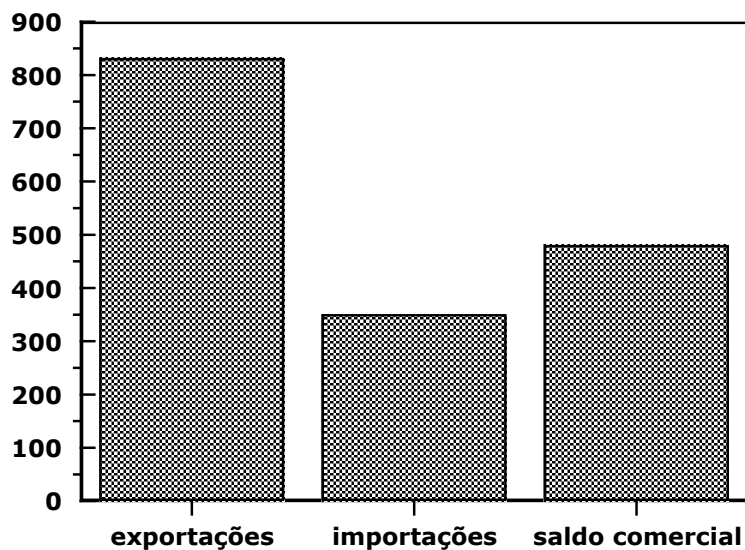
Comércio Brasil-Argentina ano 2000 - bilhões US\$



Comércio Brasil-Uruguaí ano 2000 - milhões US\$



Comércio Brasil-Paraguai ano 2000 - milhões US\$



Analisando o comércio do Brasil com os parceiros no Mercosul no ano 2000 verifica-se nitidamente que o volume de comércio com a Argentina suplanta muito o comércio com os demais membros dessa organização. Assim, pode-se compreender que a crise argentina realmente afeta negativamente esse bloco, enfraquecendo-o e ameaçando sua sobrevivência.

Saiba mais na Internet

***Ministério dos Transportes:**

<http://www.transportes.gov.br/>

***GEIPOT:**

<http://www.geipot.gov.br/>

***Rede Ferroviária Federal SA:**

<http://www.rffsa.gov.br/>

***Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior:**

<http://www.mdic.gov.br/>

Exercícios

1- (MACKENZIE) A política atual de transporte em nosso país tem, entre outros objetivos, o de:

- a) conservar os setores ferroviários e ampliar somente os rodoviários;
- b) ligar o litoral com as regiões de Goiás e Mato Grosso;
- c) cuidar principalmente da navegação de pequena cabotagem;
- d) planejar a integração das diversas modalidades de transporte com execução dentro dos planos diretores, elaborados pelo Grupo de Estudos de Política de Integração de Transportes;
- e) dar singular importância ao transporte ferroviário para melhor desenvolvimento do comércio.

2- (FATEC) Sendo verdadeiro que o porto de Rio Grande (RS) funciona como terminal de um corredor de exportação, é mais provável que os produtos escoados através dele sejam:

- a) arroz, carne e óleos vegetais;
- b) café, óleos vegetais e carne;
- c) minerais, café e carne;
- d) minerais, arroz e carne;
- e) óleos vegetais, soja e café.

3- (FGV) Um dos objetivos essenciais das ciências econômicas, administrativas e tecnológicas, constitui-se na busca de economicidade e rentabilidade das atividades industriais e comerciais, por meio do chamado *valor agregado* dos produtos e a favor do desenvolvimento regional e nacional. Um fato é vender matéria-prima bruta a preços irrisórios (ferro e manganês, por exemplo); a outra coisa é transformar a matéria-prima em artefatos de maior valor comercial, no próprio País. Nesse sentido, o Brasil tem uma necessidade inadiável de selecionar e implantar atividades industriais e maior *valor agregado* e *capacidade competitiva*. Para alcançar essas metas é necessário:

- a) de imediato, atenuar a exportação de matérias-primas brutas, no que diz respeito a minério-de-ferro, manganês e carvões minerais;
- b) dosar as exportações em um balanço com progressivas iniciativas industriais, de maior valor agregado e garantido sucesso comercial;

- c) atenuar as exportações de matéria-prima bruta e negociar preços com o mercado internacional;
- d) encontrar soluções simples para vencer as estratégias econômicas do Primeiro Mundo, no campo das indústrias de alta rentabilidade;
- e) tolerar as estratégias de obsolescência programada dos países industrializados.

4- (CESGRANRIO) A grande importância da Estrada de Ferro Vitória-Minas está ligada:

- a) ao transporte de minério de ferro extraído do Quadrilátero Ferrífero;
- b) ao escoamento da maior parte da produção agrícola de Minas Gerais;
- c) à grande extensão de sua linha, permitindo a penetração ao interior de Minas Gerais;
- d) ao transporte de gado proveniente do Triângulo Mineiro até os frigoríficos localizados nos grandes centros consumidores;
- e) ao escoamento dos produtos oriundos do parque industrial mineiro.

5- (FUVEST)“ O endividamento permanente e controlado do Brasil e dos países periféricos faz parte do funcionamento regular da economia capitalista internacional, tanto assim que a maioria dos contratos internacionais de empréstimos prevêem uma multa para o país que saldar antecipadamente seus compromissos.”

(Ariovaldo Ubelino de Oliveira – BPG (59) – p. 71)

Utilizando elementos fornecidos no texto acima, responda:

- a) Por que a dívida externa é antes de tudo uma questão política:**
- b) Quais são as conseqüências dessa dívida para o Brasil:**

Respostas dos exercícios

1- D

2- A

3- B

4- A

5- a) A dívida externa cria uma situação que reforça o domínio e a influência de algumas nações sobre outras, aumentando a dependência e submissão destas. As nações devedoras, não raramente, têm que se submeter às regras impostas pela nação credora, perdendo parte de sua soberania.

b) Na obrigatoriedade de pagar o empréstimo as nações devedoras comprometem a qualidade de vida da população pois vinculam o planejamento econômico ao pagamento da dívida, causando uma sangria dos recursos internos. Muitas vezes adotam medidas de desvalorização da moeda interna para alcançar superávits comerciais, políticas de arrocho salarial e de contenção dos gastos públicos reduzindo os investimentos em infra-estrutura.