

O MERCOSUL E A AMÉRICA DO SUL

Desde o final da Segunda Guerra muitos países têm procurado diminuir as barreiras impostas pelas fronteiras nacionais aos fluxos de mercadorias, capitais, serviços, e até mesmo de mão de obra, na busca de aumentar os lucros das empresas, os empregos dos trabalhadores e seus respectivos PIBs. Os países podem se organizar em diferentes **blocos regionais**: zonas de livre-comércio, uniões aduaneiras, mercados comuns e uniões econômicas e monetárias.

Numa **zona de livre-comércio**, como o Acordo Norte-Americano de Livre-Comércio (Nafta), que reúne os três países da América do Norte, o objetivo não é muito ambicioso. Busca-se apenas a gradativa liberalização do fluxo de mercadorias e de capitais dentro dos limites do bloco.

Na **união aduaneira**, um estágio intermediário entre a zona de livre-comércio e o mercado comum, além da abolição das tarifas alfandegárias nas relações comerciais no interior do bloco, é definida uma Tarifa Externa Comum, que é aplicada aos países de fora da união. Assim, quando os integrantes do bloco negociam com outros países do mundo, embora haja exceções, utilizam uma tarifa de importação padronizada, igual para todos eles. O **Mercosul** é um exemplo de união aduaneira.

No **mercado comum**, como a União Europeia (caso único até 2012), a integração é mais ambiciosa. Busca-se a padronização da legislação econômica, fiscal, trabalhista, ambiental etc. entre os 27 países que compõem o bloco regional. Entre os resultados, estão a eliminação das barreiras alfandegárias internas, a uniformização das tarifas de comércio exterior e a liberalização da circulação de capitais, mercadorias, serviços e pessoas no interior do bloco. No caso da União Europeia, o auge da integração deu-se com a implantação da moeda única, o que exigiu a criação do Banco Central Europeu e a convergência das políticas macroeconômicas. Assim, o bloco atingiu a condição de **união econômica e monetária**, único exemplo no mundo até o momento, embora continue também funcionando como mercado comum.

Paralelamente à constituição de blocos econômicos, têm sido estabelecidos acordos bilaterais de livre-comércio que integram países isoladamente ou que pertencem a algum bloco. Por exemplo, o México, que pertence ao Nafta, firmou um acordo com a União Europeia e outro com o Chile, que por sua vez é associado ao

Mercosul e tem acordos bilaterais com os Estados Unidos (do Nafta), a China, o Japão etc.

O **Mercado Comum do Sul** (Mercosul) começou a se formar em 1985, nos governos de Raúl Alfonsín (Argentina) e José Sarney (Brasil). Para viabilizar o projeto de integração, Brasil e Argentina tiveram de colocar de lado sua tradicional rivalidade e seus projetos hegemônicos na América do Sul, vigentes na época em que eram governados por regimes militares. Várias reuniões foram realizadas entre representantes dos dois governos ao longo dos anos seguintes até que incorporassem o Paraguai e o Uruguai nas negociações e os quatro assinassem o **Tratado de Assunção** em 1991.

O objetivo inicial era estabelecer uma zona de livre-comércio entre os países-membros por meio da eliminação gradativa de tarifas alfandegárias e restrições não tarifárias, liberando a circulação da maioria das mercadorias. Alcançada essa meta, em 1994 foi assinado o Protocolo de Ouro Preto que definiu a **Tarifa Externa Comum (TEC)** e transformou o bloco em união aduaneira. Entretanto, como há uma lista grande de exceções, isto é, de produtos que não se enquadram na TEC, diz-se que o Mercosul é uma união aduaneira imperfeita.

A grande pretensão do governo brasileiro, desde a década de 1960, é fortalecer a integração da América do Sul em acordos que reúnam todos os países do subcontinente, projeto que vem sendo impulsionado com a letargia do Mercosul. Um importante passo foi dado nessa direção durante a III Reunião de Presidentes da América do Sul, realizada em Cuzco (Peru) em 8 de dezembro de 2004, quando foi estabelecida a comunidade Sul-Americana de Nações. A **Declaração de Cuzco**, documento fundador desse fórum, reafirma em sua introdução a convergência entre os países sul-americanos: “A história compartilhada e solidária de nossas nações, que desde as façanhas da independência têm enfrentado desafios internos e externos comuns, demonstra que nossos países possuem potencialidades ainda não aproveitadas tanto para utilizar melhor suas aptidões regionais quanto para fortalecer as capacidades de negociação e projeção internacionais”.

A **União das Nações Sul-Americanas (Unasul)** recebeu essa denominação em 2007, em reunião ocorrida na Venezuela. O seu objetivo é criar um espaço sul-americano integrado no âmbito político, social, econômico, ambiental e infraestrutural. A base para isso será a criação de uma zona de livre-comércio que

integre os países do Mercosul, da Comunidade Andina, o Chile, a Guiana e o Suriname.

Em uma reunião de representantes dos 12 países sul-americanos ocorrida em Brasília, em 23 de maio de 2008, a **Unasul** foi oficialmente formalizada, ganhando *status* jurídico-político próprio, isto é, transformou-se num organismo internacional. Com isso deixou de ser um fórum e passou a ter a possibilidade de adotar medidas conjuntas como, por exemplo, a integração das infraestruturas (transporte, energia, telecomunicações etc.) visando à integração dos países-membros. Além disso, foi proposta a criação de um Conselho de Defesa para resolver pendências e possíveis conflitos entre os países do subcontinente.

Com isso, percebemos que na atual fase da globalização, ao contrário do que ocorreu nas demais, a expansão do capitalismo pode prescindir da invasão e da ocupação territorial. Guerras de ocupação ainda podem acontecer, como a invasão do Iraque pelos Estados Unidos em 2003, que foi movida por interesses geopolíticos e econômicos no Oriente Médio, sobretudo relacionados ao petróleo, fonte de energia não renovável que ainda movimenta o mundo. O Iraque dispõe da segunda reserva mundial de petróleo, atrás apenas da Arábia Saudita. Mas esse tipo de guerra não é a regra, tanto que foi muito criticada, principalmente porque não teve a aprovação do Conselho de Segurança da ONU. Uma crítica como essa, também em escala mundial, foi resultado da revolução informacional e da globalização.

Com uma ou outra exceção, na era da globalização a expansão capitalista é silenciosa, sutil e mais eficaz. Trata-se de uma “invasão” de mercadorias, capitais, serviços, informações e pessoas. As novas “armas” são a agilidade e a eficiência das telecomunicações, dos transportes e do processamento de informações, graças aos satélites de comunicação, à informática, à internet, aos telefones (fixos e celulares), aos aviões, aos trens de alta velocidade, entre outros. A “guerra” acontece nas bolsas de valores, de mercadorias e de futuros em todos os mercados do mundo e em todos os setores econômicos. As estratégias e táticas são traçadas nas sedes das grandes corporações multinacionais, dos grandes bancos, das corretoras de valores e de outras instituições que influenciam quase todos os países.

O termo **BRICs** se refere a uma expressão cunhada em 2003 por analistas de um grande banco internacional de investimentos para identificar quatro grandes potências emergentes: Brasil, Rússia, Índia e China. O estudo original sustentava a hipótese de que, em 2050, as economias dos BRICs, tomadas em conjunto,

superariam o poderio econômico somado de Estados Unidos, Japão, Alemanha, Grã-Bretanha, França e Itália.

Os chamados **BRICs** exibem estruturas econômicas muito diferentes. A China é, sobretudo, um grande exportador de manufaturados. A Índia se insere na globalização pelos serviços especializados no setor de tecnologia da informação. A Rússia é um fornecedor global de combustíveis fósseis e matérias-primas minerais. O Brasil desponta como potência agrícola e líder na produção de “combustíveis verdes”, ou biocombustíveis.

O poder estratégico dos chamados BRICs é bastante desigual. A China, por sua demografia, poderio militar e produção industrial, já funciona como potência global. A Rússia, em virtude de seu poder nuclear, herdado da URSS, e da grandeza de suas reservas petrolíferas, é um ator global de primeira grandeza. Já a Índia e o Brasil desempenham papel de potências regionais.

No início do século XX, a economia brasileira baseava-se no modelo agroexportador. As exportações de café, borracha e alguns outros produtos agrícolas sustentavam as importações de bens manufaturados. No modelo de substituição de importações, a composição do comércio exterior brasileiro sofreu profundas transformações. Ao longo do tempo, diminuiu paulatinamente a participação dos produtos agrícolas nas exportações nacionais. Ao mesmo tempo, com a expansão industrial nacional, reduziram-se importações de bens de consumo e ampliaram-se as importações de máquinas e equipamentos.

A evolução foi notável. No final da década de 1960, os produtos manufaturados ainda respondiam por menos de 10% das exportações brasileiras, mas uma década mais tarde essa participação havia crescido para cerca de um terço e, no final da década de 1990, atingiu cerca de 60%.

Entretanto, o Brasil insere-se na globalização como um grande exportador de produtos agrícolas e suas exportações beneficiam-se do crescimento acelerado da demanda de alimentos na Ásia, especialmente na China e na Índia. Por isso, desde o início do século XXI, a participação dos manufaturados na pauta de exportações parou de crescer e experimentou até algum retrocesso. Os bens semifaturados, ou seja, produtos primários com transformação industrial básica, como o suco de laranja, mantiveram participação mais ou menos constante. Enquanto isso, os produtos primários ampliaram sua participação nas exportações.

O Brasil se distingue nitidamente dos países como o Canadá e o México, cujo comércio exterior concentra-se sobre uma parceria dominante, representada pelos Estados Unidos. Também se distingue dos países da União Europeia, que realizaram a maior parte de seus intercâmbios externos no interior do próprio bloco econômico. Uma característica marcante do comércio exterior brasileiro é seu caráter multidirecional. É nesse sentido que se costuma classificar o país como um *global trader*, isto é, um “comerciante global”.

Tradicionalmente, União Europeia e Estados Unidos figuram como grandes parceiros comerciais do Brasil. Desde o início da década de 1990, com a constituição do Mercosul, cresceu o intercâmbio com os países da América do Sul, e a Argentina se tornou o segundo maior parceiro comercial do Brasil, atrás apenas dos Estados Unidos.

Na última década, a China se converteu no terceiro maior parceiro comercial do país e se configurou um grande eixo de intercâmbio, que conecta o Brasil à Ásia/Pacífico. Tomados em conjunto, esses quatro eixos representam cerca de 85% do comércio exterior brasileiro.

As grandes parcerias comerciais têm significados diferentes para a economia brasileira. União Europeia e Ásia/Pacífico funcionam como os principais fornecedores de bens industriais para o país e absorvem, sobretudo, produtos primários e semimanufaturados brasileiros. Por sua vez, os países do Nafta (Estados Unidos, Canadá e México) e da América do Sul absorvem, principalmente, produtos manufaturados do Brasil. Essa composição desigual das exportações explica o interesse dos industriais brasileiros na expansão dos acordos comerciais na América do Sul e com os Estados Unidos.

Um dos obstáculos para o crescimento da participação brasileira no mercado global encontra-se na infraestrutura de transporte do país. As grandes distâncias internas, **o predomínio do transporte rodoviário e a modernização desigual dos portos encarecem os produtos de exportação**. Mas o desafio estrutural é aumentar o valor agregado dos bens de exportação, superando a fraca capacidade do país de produzir bens de alta tecnologia e elevado valor.

No Brasil, as rodovias dominam a matriz de transportes. O sistema rodoviário responde por 59% da matriz, em contraste com os 24% das ferrovias e os 17% das hidrovias e outro meios somados. Para efeitos de comparação com o Brasil, um país também de dimensões continentais como o Canadá tem 46% de ferrovias, 43% de

rodovias e 11% de hidrovias e outros. A opção pelas rodovias, responsáveis pelos elevados custos de deslocamento que vigoram no país, foi realizada no contexto da acelerada industrialização que teve lugar em meados do século passado.

No final do século XIX e início do século XX, porém, o modelo de transporte adotado no Brasil contemplava, basicamente, as necessidades da economia agroexportadora, o trem era o meio de transporte típico, as áreas produtoras de mercadorias eram interligadas aos portos, pelos quais a produção era escoada para o mercado externo. No caso da malha ferroviária paulista, que estava a serviço do café, havia uma abertura em leque para as terras do interior e um afunilamento na direção do Porto de Santos. Os planos de desenvolvimento de transportes visavam integrar as ferrovias com as hidrovias, uma vez que os rios eram bastante utilizados para a circulação regional. Porém, com a emergência da economia urbano-industrial, as ferrovias e hidrovias foram paulatinamente perdendo importância para a rede rodoviária. A opção rodoviária é atualmente uma das maiores dificuldades logísticas do país, pois teve como resultado um sistema de transporte caro e ineficiente, que traz impactos negativos tanto para a economia quanto para o meio ambiente.

Nos últimos anos, o Brasil tem realizado um enorme esforço para aumentar sua participação no comércio internacional. Entretanto, o predomínio das rodovias e a precária integração entre os diferentes modos de transporte geram elevados custos de deslocamento, que dificultam a chegada de produtos brasileiros aos mercados externos. Por isso mesmo, uma parcela significativa do orçamento e das obras previstas no Plano de Aceleração do Crescimento (PAC), anunciado em 2007, está voltada para o setor. Essas obras destinam-se a configurar uma nova estrutura em “bacia de drenagem”, por meio de empreendimentos ferroviários e hidroviários. A perspectiva do Plano Nacional de Logística e Transporte (PNLT), do Ministério dos Transportes, era alcançar em 2015 o equilíbrio entre os três sistemas, com a seguinte repartição: rodoviário, 33%; ferroviário, 32%; hidroviário, 29%.

Alguns dos principais empreendimentos destinam-se a facilitar o escoamento da agropecuária modernizada do Centro-Oeste, na Amazônia meridional e no leste do Pará. Os investimentos estão ocorrendo nos ramos ferroviários e, também, nos hidroviários. A obra mais importante é a ampliação da Hidrovia Tietê-Paraná. A intenção do governo é ampliar o trecho navegável, dos atuais 800 para 2.000 km, assim a hidrovia terminaria a uma distância de apenas 150 km do Porto de Santos. A nova política de transportes não representa uma mera substituição da prioridade

rodoviária pela ênfase nas ferrovias e hidrovias. A configuração de uma estrutura de “bacia de drenagem” capaz de contribuir para a inserção competitiva do país na economia globalizada depende da **integração intermodal**, ou seja, entre diferentes modos de transporte.

Os portos marítimos e fluviais nos quais atracam embarcações de longo curso representam os elos principais entre o sistema nacional de transportes e o mercado mundial. Do ponto de vista da movimentação de cargas, os maiores portos brasileiros são dois grandes terminais exportadores de minérios e produtos siderúrgicos: Tubarão, no Espírito Santo, e Itaqui, no Maranhão. No litoral Sudeste encontra-se a maior concentração de portos de forte movimento, com destaque para o Porto de Santos, que movimenta, principalmente, produtos industrializados. Na Região Sul, destacam-se as exportações agropecuárias de Paranaguá e Rio Grande.

Os custos portuários brasileiros chegaram a figurar entre os mais elevados do mundo, em razão da fraca mecanização das operações de embarque e desembarque e da intrincada burocracia administrativa. Faltam equipamentos para movimentar a carga, há poucos estacionamentos para os caminhões e os armazéns são insuficientes. Desse modo, congestionamentos e atrasos tornam-se rotina, o que dificulta a vida de quem exporta. Nesse setor, porém, a maior parte dos investimentos está sendo realizada pelo setor privado, que já controla cerca de 80% da movimentação portuária nacional.

Durante a maior parte do século XX, a política externa brasileira orientou-se pelo eixo da “diplomacia do desenvolvimento”. Coerente com o projeto de industrialização nacional e com o modelo de substituição de importações, a ação diplomática do país procurava, sobretudo, assegurar o melhor ambiente externo possível para a continuidade do desenvolvimento interno. Entretanto, durante o regime militar, especialmente na década de 1970, elaborou-se o projeto de “Brasil potência”, onde se almejava garantir a supremacia na América do Sul, num contexto de rivalidade crescente com a Argentina. A aquisição das tecnologias de lançamento de mísseis e de enriquecimento de urânio para a eventual fabricação de artefatos nucleares representava uma faceta crucial do projeto.

A aproximação com a Argentina e a redemocratização, na segunda metade da década de 1980, modificaram profundamente o cenário estratégico. O país abandonou o programa nuclear secreto e redirecionou o programa espacial para

objetivos comerciais. A Constituição de 1988 definiu os direitos humanos como um valor nacional, a ser defendido nas relações internacionais do país. A partir de um entendimento entre Brasil e Argentina, o Mercosul adotou uma “cláusula democrática”.

A consolidação do **Mercosul** e o lançamento do projeto de integração da América do Sul reforçaram a posição brasileira no sistema internacional. No lugar da ideia de supremacia militar sul-americana, firmou-se o conceito de uma liderança regional construtiva, que decorre do tamanho da economia brasileira e das metas perseguidas pela política externa no país. É sobre essa base que o Brasil procura se converter num ator global e reforçar sua presença nas instituições internacionais.

O **Mercosul** começou a nascer no encontro dos presidentes José Sarney, do Brasil, e Raul Alfonsín, da Argentina, em novembro de 1985, em Foz do Iguaçu. A Declaração do Iguaçu, emanada do evento, assinalou os novos rumos da política externa dos antigos rivais. O projeto do **Mercosul** foi uma resposta à encruzilhada econômica dos dois países. Na década de 1980, o esgotamento dos modelos de desenvolvimento baseados na substituição de importações manifestou-se mediante crises associadas às dívidas externas e aos surtos inflacionários descontrolados.

A adesão do Uruguai e do Paraguai ampliou para a escala da bacia Platina o quadro de cooperação bilateral estabelecido entre Brasília e Buenos Aires. O Tratado de Assunção, firmado em março de 1991, constituiu formal e juridicamente o Mercosul.

O **Tratado de Assunção** estabeleceu duas metas sucessivas para o processo de integração. A primeira era a configuração de uma zona de livre comércio, por meio da eliminação de barreiras à circulação de mercadorias no interior do bloco. A segunda era a formação de uma união aduaneira, pela adoção da Tarifa Externa Comum (TEC), ou seja, de uma tarifa alfandegária unificada a ser cobrada de produtos importados de fora do bloco.

Ao contrário da União Europeia, cujos tratados apontam a direção de uma crescente cooperação política, militar e cultural, o Mercosul sustenta-se sobre o intercâmbio comercial. Contudo, o Protocolo de Ushuaia, de 1998, introduziu uma “cláusula democrática” no Tratado de Assunção. Essa cláusula estabelece a obrigação dos Estados de respeitar os valores e as regras da democracia representativa, que se consubstanciam nas liberdades políticas, na separação dos poderes e na vigência plena dos direitos humanos.

Desde o início, o Mercosul foi projetado como polo de atração de capitais internacionais. A zona de livre comércio proporcionou o embrião de um mercado consumidor unificado no interior do bloco, contribuindo para atrair investimentos de empresas transnacionais na indústria e nos serviços.

O isolamento histórico e cultural do Brasil em relação aos vizinhos hispano-americanos refletiu-se na carência de infraestrutura de transporte no âmbito sul-americano. As redes viárias brasileiras apresentam fraca densidade no interior da América do Sul e escassas conexões com as redes dos países vizinhos.

Ironicamente, a integração viária do Brasil com o Paraguai e a Bolívia decorreu da rivalidade entre as duas potências platinas. Disputando influência com a Argentina, o Brasil ofereceu saídas marítimas a esses países mediterrâneos. A infraestrutura viária para isso reduziu a dependência de ambos em relação às saídas fluviais pelo estuário platino e ao porto de Buenos Aires.

A Bolívia perdeu sua saída marítima, através dos portos de Arica e Antofagasta, para o Chile, na guerra do Pacífico (1879-1883). No Tratado de Petrópolis. Em 1903, o Brasil comprometeu-se a abrir o porto de Santos para o comércio exterior boliviano e a construir uma ferrovia ligando o país ao porto de Santos.

A estrada de ferro Brasil-Bolívia foi inaugurada apenas em 1955, ligando Santa Cruz de la Sierra, no oriente boliviano, às ferrovias paulistas. Mas seu eixo fundamental, constituído pela estrada de ferro Noroeste, foi idealizado desde o final da guerra do Paraguai.

A influência brasileira sobre o Paraguai consolidou-se na década de 1960, quando um convênio internacional criou uma zona franca, no porto de Paranaguá, para o comércio exterior paraguaio. Na mesma época, a rodovia BR-277 e a ponte da Amizade, sobre o rio Paraná, uniram por asfalto o porto paranaense a Assunção. Nas décadas seguintes, a hidrelétrica de Itaipu e o estabelecimento de milhares de agricultores brasileiros no oriente paraguaio (“os brasiguaios”) ampliaram ainda mais a influência do Brasil sobre o país vizinho.

Esses empreendimentos isolados de integração física do passado norteavam-se pela lógica da geopolítica. O projeto atual da integração física norteia-se pela lógica do comércio e do desenvolvimento regional. Na conferência Sul-Americana de Brasília, realizada em 2000, foi lançada a Iniciativa de Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA), que definiu 12 eixos prioritários de integração

viária. Entre eles, estão diversos empreendimentos de integração terrestre em fase de estudo ou execução que conectam o Brasil aos demais da América do Sul.

O eixo Mercosul-Chile destina-se a interligar as duas metrópoles globais brasileiras a Montevideu e Buenos Aires, e a capital argentina a Santiago e ao porto chileno de Valparaíso. O Corredor, em seu trecho brasileiro, envolve a modernização e a duplicação de rodovias do Brasil meridional. Essas obras são decisivas para reduzir os custos de deslocamento de mercadorias entre o Brasil, o Uruguai e a Argentina.

O eixo Interoceânico tem como pontos extremos os portos de Santos e Paranaguá, no Brasil, e de Arica, no Chile. Sua plena operação envolve a modernização da estrada de ferro Brasil-Bolívia e, também, a solução da antiga reivindicação boliviana, de acesso soberano ao porto chileno de Arica. Do mesmo eixo faz parte a interligação rodoviária entre Paranaguá, Assunção, no Paraguai, e Santa Cruz, na Bolívia. Com o eixo anterior, esse corredor contribuirá para a formação de um espaço integrado de fluxos no cone Sul.

O eixo do Amazonas destina-se a interligar a navegação fluvial amazônica às redes fluviais e rodoviárias do Peru, do Equador e da Colômbia. Trata-se de eixo de valor estratégico, pois almeja propiciar o controle dos Estados sobre “fronteiras porosas” utilizadas pelo narcotráfico internacional.

O eixo Peru-Brasil-Bolívia baseia-se no projeto de conexão rodoviária entre Porto Velho e o porto de Matarani, na faixa litorânea desértica do Atacama. A nova rodovia, cuja construção se iniciou em 2006 com a inauguração da ponte sobre o rio Acre, conecta-se ao rio Amazonas através da hidrovia do Madeira e ao Centro-Sul brasileiro por rodovias. A nova ligação viária reduz significativamente os custos de deslocamento da soja, dos grãos e do álcool do Brasil central para os mercados asiáticos.

A integração elétrica é outra dimensão do projeto sul-americano. Alguns elementos dessa integração já existem e se expressam em acordos hidrelétricos bilaterais como o de Itaipu, entre Brasil e Paraguai, e nas compras pelo Brasil de eletricidade gerada nas usinas argentinas de Garabi e Yaciretá e na usina venezuelana de Guri.

Estão em curso, também, empreendimentos de cooperação entre empresas estatais de petróleo. Entre esses empreendimentos, destaca-se a parceria entre a Petrobrás e a Petróleos de Venezuela S.A. (PDVSA), estatal venezuelana, na

construção de uma refinaria em Pernambuco e na exploração de petróleo na faixa do Orenoco, na Venezuela.

Mas o foco das políticas de integração energética está na implantação de uma rede sul-americana de gasodutos. O gasoduto Brasil-Bolívia é, atualmente, a artéria principal da rede internacional. Sua interligação aos gasodutos argentinos e chilenos, pela Bolívia e pelo Brasil meridional, configura uma rede integrada em todo o cone Sul.

Do ponto de vista do Brasil, uma obra prioritária é o gasoduto Sudeste-Nordeste (Gasene), entre o Rio de Janeiro e a Bahia, que em 2010 deverá integrar as redes regionais brasileiras e desempenhar a função estratégica de escoar o gás natural extraído da bacia do Espírito Santo.

Em um horizonte bem mais distante, encontra-se em estudo o projeto do Gasoduto da Unificação Nacional (Gasun), com extensão de 5,1 mil quilômetros, entre Campo Grande (MS) e as cidades de São Luís (MA) e Belém (PA). Há, ainda, o projeto do gasoduto Venezuela-Brasil, ligando Caracas a Manaus (AM), que parece muito mais viável que a ideia faraônica do gasoduto do Sul.

EXERCÍCIOS

1. (EsPCEEx - 2015) Sobre o comércio exterior brasileiro, podemos afirmar que

I. no comércio mundial, o Brasil possui hoje a condição de *Global Trader*, estando, portanto, comprometido com os princípios do multilateralismo e do liberalismo no comércio mundial.

II. a partir da metade da década de 1990, com o aumento da participação de produtos básicos e semimanufaturados na pauta de exportações brasileira, a participação do Brasil nos fluxos comerciais globais deu um salto para mais de 3% do total mundial.

III. enquanto na pauta de exportações brasileiras para a União Europeia e Ásia predominam produtos primários e semimanufaturados, os países do NAFTA (Acordo de Livre Comércio da América do Norte) e da América do Sul absorvem, principalmente, produtos manufaturados do Brasil.

IV. a redução das metas de crescimento da economia chinesa é fato positivo para a economia brasileira, pois tende a abrir um espaço ainda maior para nossas exportações de produtos básicos.

V. o Mercosul responde por cerca de 40% das exportações brasileiras, o que revela a forte dependência comercial do País em relação ao bloco e justifica o aumento dos investimentos privados brasileiros nos países do Mercosul.

Assinale a alternativa em que todas as afirmativas estão corretas.

- a) I e III
- b) III e V
- c) II e V
- d) I, III e IV
- e) I, II e IV

2. (UFPR - 2012) O termo BRICS tem sido utilizado para designar os países Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul. Sobre esses países, é correto afirmar que:

a) formam um bloco econômico que, a exemplo do Mercosul e da União Europeia, estão estabelecendo um conjunto de tratados e acordos visando a integração da economia.

b) são considerados países emergentes, embora possuam diferenças expressivas entre si, no que diz respeito a população, território, recursos naturais e industrialização.

c) sua importância como bloco econômico e político tem reformulado a geopolítica mundial e rivalizado com outras entidades supranacionais, a exemplo da ONU.

d) Uma das suas características é a semelhança no regime político adotado, mostrando que o mundo ainda se divide por questões de natureza ideológica.

e) sua emergência como bloco foi consequência da alta capacidade em articular necessidades globais com interesses regionais, acima dos interesses econômicos e políticos.

3. (ESPM - 2011) Leia o texto:

O compromisso brasileiro com a integração regional tem sido uma prioridade de todos os governos desde 1985... Ao olhar para nossa geografia, entendemos por que isso faz sentido.

(Emílio Odebrecht, Folha de São Paulo, 25/07/10.)

A alternativa que justifica a fala do autor é:

- a) A ALADI, Associação Latino-Americana de Integração, configura-se como a mais importante iniciativa de integração regional das Américas nos últimos anos e integra todos os países do continente.
- b) O “olhar” ao qual se refere o autor diz respeito à homogeneidade étnica e natural da América do Sul, um fator facilitador da integração regional.
- c) O fato de o Brasil fazer fronteiras com todos os países sul-americanos, justifica a preocupação dos governos citados, especialmente com a prioridade dada ao Mercosul, a partir da assinatura do Tratado de Assumpção.
- d) O Brasil faz fronteira com quase todos os países sul-americanos e isso é um aspecto que justifica a prioridade à integração regional que tem no Mercosul o principal bloco econômico.
- e) Com exceção da Venezuela e Cuba, a Unasul surge como o principal fórum de resoluções políticas do cone sul da América.

4. (FGV - 2014) No decorrer do século XX, para a organização de projetos de criação de blocos econômicos, foi necessário superar rivalidades históricas. Isto ocorreu na Europa e também na América do Sul, quando o Brasil e a Argentina deixaram de lado as disputas por hegemonia e engendraram um acordo, na década de 1980, que posteriormente originou o Mercosul.

Estes exemplos permitem afirmar que:

- a) a herança colonial europeia dá maior flexibilidade aos países sul-americanos no âmbito das relações políticas e econômicas.
- b) quando o objetivo é reduzir ou eliminar os desníveis econômicos, as diferenças históricas são abandonadas.
- c) as questões de natureza étnico-culturais podem ser relevantes para o estabelecimento de relações comerciais.
- d) no contexto da globalização, as relações entre os Estados e as economias nacionais são modificadas.
- e) as questões geopolíticas se tornam entraves quando os países procuram estabelecer relações multilaterais.

5. (Enem - 2012) A soma do tempo gasto por todos os navios de carga na espera para atracar no porto de Santos é igual a 11 anos — isso, contando somente o intervalo de janeiro a outubro de 2011. O problema não foi registrado somente neste ano. Desde 2006 a perda de tempo supera uma década.

Folha de S. Paulo, 25 dez. 2011 (adaptado).

A situação descrita gera consequências em cadeia, tanto para a produção quanto para o transporte. No que se refere à territorialização da produção no Brasil contemporâneo, uma dessas consequências é a

- a) realocação das exportações para o modal aéreo em função da rapidez.
- b) dispersão dos serviços financeiros em função da busca de novos pontos de importação.
- c) redução da exportação de gêneros agrícolas em função da dificuldade para o escoamento.
- d) priorização do comércio com países vizinhos em função da existência de fronteiras terrestres.
- e) estagnação da indústria de alta tecnologia em função da concentração de investimentos na infraestrutura de circulação.

6. (PUCRS - 2012) O sistema de transportes é um elemento fundamental para as economias mundiais. Os custos de deslocamento incidem sobre os custos das matérias-primas e dos produtos finais nos mercados.

Sobre o sistema de transporte brasileiro, afirma-se:

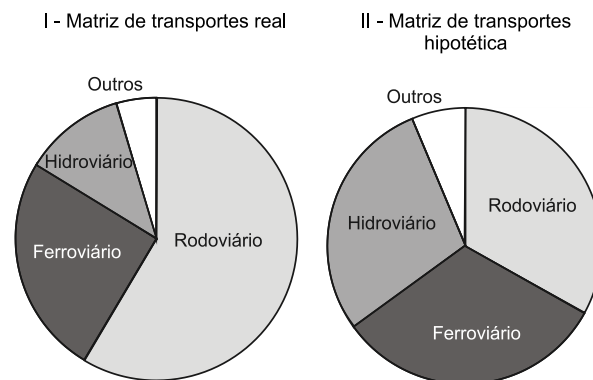
- I. O desenho do sistema de transportes reflete as desigualdades regionais entre a Região Norte e a Região Sudeste.
- II. As rodovias dominam a matriz da rede de transportes, elevando os custos de deslocamento da produção nacional.
- III. O sistema ferroviário apresenta uma malha conservada, com deslocamentos dos trens em velocidade considerada ideal.
- IV. A implantação de hidrovias, como o sistema hidroviário Tietê-Paraná, é uma das alternativas para diminuir o impacto do valor do transporte no preço final de matérias-primas.

Estão corretas apenas as afirmativas

- a) I e II.

- b) I e III.
- c) III e IV.
- d) I, II e IV.
- e) II, III e IV.

7. (FGV - 2012) Analise os gráficos sobre meios de transporte no Brasil.



(http://exame.abril.com.br/arquivos/img_958/grandes-numeros1.jpg)

Comparando os gráficos, pode-se concluir que:

- a) sob o aspecto de custo do frete, a diferença entre a matriz I e a II é mínima.
- b) a matriz II favorece a economia dos fretes e é menos poluidora que a matriz I.
- c) a matriz I emite menos gases poluidores do que a II, que, por sua vez, é mais econômica.
- d) ambas oferecem vantagens: a matriz I é mais expandida, e a II garante economia de combustível.
- e) ambas têm pontos positivos: a matriz I, maior capacidade de expansão, e a II permite maiores velocidades.

8. (EsPCEEx - 2012) Com relação ao Mercado Comum do Sul (Mercosul), podemos afirmar que:

- I. A aproximação geopolítica entre Brasil e Argentina, que representou uma ruptura com a tradição de rivalidade das relações entre esses dois países, foi fator determinante para o seu surgimento.

II. O Tratado de Assunção, em 1991, o constituiu formal e juridicamente e contou, além do Brasil e da Argentina, com a participação do Paraguai e do Chile como países-membros do novo Bloco.

III. A Zona de Livre Comércio estabelecida entre os países-membros implica na adoção de uma Tarifa Externa Comum (TEC) pelos seus integrantes.

IV. Não há soberania compartilhada, de modo que cada Estado conserva a prerrogativa de impedir a adoção de decisões com as quais não concorda.

Assinale a alternativa que apresenta todas as afirmativas corretas:

- a) I e II
- b) I, II e III
- c) I e IV
- d) II, III e IV
- e) III e IV