

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM INTEGRAÇÃO DA AMÉRICA
LATINA DA UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO

ANTONIO MARTINS CORTADA

Comércio e integração do Brasil na América do Sul:
Uma avaliação de alternativas às limitações logísticas na região amazônica

São Paulo
2007

ANTONIO MARTINS CORTADA

Comércio e integração do Brasil na América do Sul:
Uma avaliação de alternativas às limitações logísticas na região amazônica

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em Integração da América Latina da Universidade de São Paulo (PROLAM/USP) como requisito para obtenção do título de Mestre em Integração da América Latina.

Orientadora: Profa. Dra. Maria Cristina Cacciamali

São Paulo
2007

AUTORIZO A REPRODUÇÃO E DIVULGAÇÃO TOTAL OU PARCIAL DESTE TRABALHO, POR QUALQUER MEIO CONVENCIONAL OU ELETRÔNICO, PARA FINS DE ESTUDO E PESQUISA, DESDE QUE CITADA A FONTE.

FICHA CATALOGRÁFICA

Entradas:
Integração América do Sul
Economia América do Sul
Modalidades de transportes
Transporte internacional
Logística
Amazônia

FOLHA DE APROVAÇÃO

Antonio Martins Cortada
Comércio e integração do Brasil na América do Sul:
Uma avaliação de alternativas às limitações logísticas na região amazônica

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em Integração da América Latina da Universidade de São Paulo (PROLAM/USP) como requisito para obtenção do título de Mestre em Integração da América Latina.

Aprovado em:

Banca Examinadora

Profa. Dra. Maria Cristina Cacciamali (Orientadora)
Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade – FEA/PROLAM/USP

Assinatura:

Prof. Dr. Rafael Antônio Duarte Villa – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas – FFLCH/PROLAM/USP

Assinatura:

Prof. Dr. Carlos Eduardo Ferreira de Carvalho
Pontifícia Universidade Católica de São Paulo - PUCSP

Assinatura:

Sou muito grato a esta dissertação:

Por ter me proporcionado incorporar à minha caminhada novas amizades. Dentre elas está Ivanil Nunes, a quem agradeço pelas parceiras e pelo aporte de sua experiência.

Por ter reincorporado à minha caminhada, e de forma aperfeiçoada, amigos de longa data. Entre outros estão Francisco Anuatti, Wilson Amorim e Maria Cristina Cacciamali.

A esta última agradeço ainda mais como orientadora. Com sua experiência ofereceu inestimável contribuição ao meu curso e ao meu trabalho. Soube estimular meus vãos, ou podar minhas asas, nos momentos adequados.

Agradeço a ela, particularmente, pela recomendação logo no início no PROLAM, de ampliar minha visão com a interdisciplinaridade. O que foi das tarefas mais prazerosas e difíceis desta minha empreitada.

Agradeço aos meus amigos Valter Pieracciani e José Hernani Arrym Filho, pela parceria de muitos anos e pela permissão de utilizar os estudos que serviram de base para esta dissertação.

Agradeço à minha família: Guido, André e Caio, pelo carinho essencial e sempre demonstrado.

Carinho o qual, também recebo de minha esposa, Bia. Que sempre está ao meu lado, mesmo na minha ausência.

En cualquier caso, la categórica admonición de Prebisch sigue sonando con fuerza, y no únicamente en relación con el comercio sino con el conjunto del sistema económico (y político) internacional. “Hay un aspecto de importancia fundamental al que no han prestado atención suficiente los gobiernos de los países en desarrollo. Aún no hemos podido romper el aislamiento que heredaron estos países del antiguo patrón de la división internacional del trabajo. En efecto, la mayor parte del comercio mundial se ha realizado entre los propios centros. El comercio de los países en desarrollo ha convergido en los centros, pasando por alto la potencialidad enorme del comercio recíproco. Por cierto, debo recordar que desde los primeros días de la CEPAL he predicado vigorosamente la necesidad de esta reforma estructural del comercio mundial”

(PREBISCH, Apud. OCAMPO,2001,p.38)

O que chamamos de princípio é quase sempre o fim
E alcançar um fim é alcançar um princípio.
Fim é o lugar de onde partimos.

[...]

Não cessaremos nunca de explorar
E o fim de toda nossa exploração
Será chegar ao ponto de partida
E o lugar reconhecer ainda
Como da primeira vez que o vimos.
[...]

T.S.Eliot

RESUMO

CORTADA, Antonio Martins **Comércio e integração do Brasil na América do Sul: Uma avaliação de alternativas às limitações logísticas na região amazônica.** 193p.

Dissertação de Mestrado - Programa de Pós-graduação em Integração da América Latina da Universidade de São Paulo (PROLAM/USP), 2007.

Este trabalho aborda o intercâmbio comercial do Brasil na América do Sul por meio dos seus aspectos de qualidade, intensidade e das modalidades de transportes utilizadas. Emprega uma metodologia de avaliação da competitividade do comércio, valendo-se dos conceitos de valor agregado, dinâmica e intensidade tecnológica dos produtos comercializados. Com os resultados desta aplicação, observa o caráter da participação do Brasil no intercâmbio comercial do subcontinente.

Em seguida, a dissertação avalia alternativas logísticas para a superação das limitações de transporte internacional de cargas na região amazônica, como forma de incrementar a competitividade, o comércio e a integração regionais.

ABSTRACT

Trade and integration of Brazil in South America: an evaluation of alternatives to the logistics limitations in the Amazonian region. 193p. Dissertation (Master Degree) - Programa de Pós-graduação em Integração da América Latina da Universidade de São Paulo (PROLAM/USP), 2007.

This work approach the Brazilian trade within South America, by its aspects of quality, intensity and of the transport modalities utilized. Applies a methodology for the evaluation of trade competitiveness; using the concepts of aggregated value, dynamics and intensity of the traded goods. With the results of this application, observes the character of Brazilian participation in the sub continental trade.

In continuation, the dissertation evaluates logistics alternatives to overcome limitations of international cargo transportation in the Amazon region, as a way to foster the regional competitiveness, trade and integration.

RESUMEN

Comercio e integración de Brasil en Suramérica: una evaluación de alternativas a las limitaciones logísticas en la región Amazónica. 193p. Disertación de Maestría - Programa de Pós-graduação em Integração da América Latina da Universidade de São Paulo (PROLAM/USP), 2007.

Este trabajo aborda las características del intercambio comercial de Brasil en la América del Sur, por medio de sus aspectos de calidad, intensidad y de las modalidades de transporte utilizadas. Aplica una metodología de evaluación de competitividad del comercio; valiendo-se de los conceptos de valor agregado, dinámica y intensidad de los productos comercializados. Como resultados de esta aplicación, observa el carácter de la participación de Brasil en el intercambio comercial del subcontinente.

En seguida la disertación evalúa alternativas logísticas para la superación de las limitaciones de transporte internacional de cargas en la región Amazónica, como forma de promover la competitividad, el comercio y la integración regionales.

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - PIB de países selecionados.....	35
Tabela 2 - Indicadores de Comércio Exterior - membros selecionados da ALADI – 2004	36
Tabela 3 - Brasil - Saldo do balanço do comércio	54
Tabela 4 - Intercâmbio Brasil – ALADI	68
Tabela 5 - Participação dos modais de transporte no Intercâmbio do Brasil	69
Tabela 6 - Participação dos modais de transporte no Intercâmbio do Brasil	69
Tabela 7 - Participação dos modais de transporte no Intercâmbio do Brasil	70
Tabela 8 - Participação dos modais de transporte no Intercâmbio do Brasil	70
Tabela 9 - Participação dos modais de transporte no Intercâmbio do Brasil	71
Tabela 10 - Zona Franca de Manaus - Comércio Exterior.....	80
Tabela 11 - Principais destinos das Exportações do Pólo Industrial de Manaus.....	80
Tabela 12 - Movimentação de carga no comércio exterior Amazonas.....	81
Tabela 13 - Custo do transporte.....	92
Tabela 14: Custo do transporte rodoviário	93
Tabela 15 - Custos e tempos das rotas do estudo, trecho a trecho	93
Tabela 16 - Resumo Geral da comparação logística entre as rotas	94

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Tipologias de produtos	38
Quadro 2 - Tipologias de produtos	39
Quadro 3 - Tipologia proposta	40
Quadro 4 - Rota 1 - EUA.....	82
Quadro 5 - Rota 2 - Panamá.....	83
Quadro 6 - Rota 3: Guayaquil	85
Quadro 7 - Rota 4: Manta.....	86
Quadro 8 - Rota 5: Paita –Piura	88
Quadro 9 - Critérios e respectivos pesos adotados na análise qualitativa	96
Quadro 10 - Avaliação qualitativa de cada rota	96

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Eixos da IIRSA.....	63
Figura 2 - Região abrangida no projeto.....	76
Figura 3 - Rota 1: Estados Unidos	83
Figura 4 - Rota 2: Panamá.....	84
Figura 5 - Rota 3: Guayaquil.....	86
Figura 6 - Rota 4: Manta.....	87
Figura 7 - Rota 5: Paita-Piura	88

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1. Produto Interno Bruto - 2004.....	34
Gráfico 2. Brasil – Argentina. Comércio Total US\$ mil correntes.....	42
Gráfico 3. Brasil – Bolívia. Comércio Total US\$ mil correntes.....	43
Gráfico 4. Brasil – Chile. Comércio Total US\$ mil correntes	44
Gráfico 5. Brasil – Colômbia. Comércio Total US\$ mil correntes.....	45
Gráfico 6. Brasil – Equador. Comércio Total US\$ mil correntes	46
Gráfico 7. Brasil –Guiana Francesa. Comércio Total US\$ mil correntes.....	47
Gráfico 8. Brasil –Guiana. Comércio Total US\$ mil correntes.....	47
Gráfico 9. Brasil –Suriname. Comércio Total US\$ mil correntes	48
Gráfico 10. Brasil – Paraguai. Comércio Total US\$ mil correntes	48
Gráfico 11. Brasil – Peru. Comércio Total US\$ mil correntes	49
Gráfico 12. Brasil – Uruguai. Comercio Total US\$ mil correntes	50
Gráfico 13. Brasil – Venezuela. Comercio Total US\$ mil correntes.....	51
Gráfico 14. Brasil – México. Comércio total US\$ mil correntes Conclusões.....	52
Gráfico 15. Intercâmbio Brasil Chile x Intercâmbio Brasil Equador	68
Gráfico 16. Mapa de posicionamento comparativo das rotas do estudo.....	97

SUMÁRIO

Introdução.....	9
1 Um dilema competitivo da América Latina: prioridade “extra” ou “intra” regional	19
1.1 A integração no pensamento da CEPAL: “integração para fora” e “integração para dentro”	19
1.2 A visão centro-periferia e a análise dos fluxos comerciais.....	23
1.3 Comércio intra-regional e comércio extra-regional.....	26
1.4 Conclusão	31
2 Brasil: uma centralidade fraca.....	33
2.1 O Brasil como parceiro comercial da América do Sul.	34
2.2 Metodologia proposta para a análise dos vínculos comerciais.....	37
2.3 Os fluxos comerciais intra-regionais.....	41
2.4 Uma classificação das características dos fluxos comerciais do Brasil na América do Sul	53
2.5 Conclusões.....	55
3 A geografia física, a comercial e a logística: comércio entre vizinhos, transporte no entorno.....	58
3.1 A integração física: a integração “intra-regional” e a logística	58
3.2 Um projeto de integração física.....	60
3.3 A integração operacional: o volume e o modal.....	66
3.4 Conclusão	72
4 A carência de transportes terrestres na América do Sul: os impactos percebidos através de uma experiência	74
4.1 O contexto do desafio	74
4.2 A estrutura do estudo.....	75
4.3 O Pólo Industrial de Manaus	78
4.4 Identificação e caracterização das rotas do estudo	81
4.5 Análise Comparativa das Rotas em Estudo.....	89
4.6 Considerações quanto à redução de custos.....	94
4.7 Análise qualitativa.....	95
4.8 Resultados da análise comparativa	97
4.9 Conclusões.....	98
5 Reflexões finais.....	100
BIBLIOGRAFIA	105
ANEXO A	111
ANEXO B	116
ANEXO C	121
ANEXO D	123
ANEXO E	154

Introdução

O tema da integração regional na América Latina tem sofrido diversas abordagens ao longo das últimas décadas, desde os trabalhos pioneiros da Comissão Econômica para a América Latina e Caribe (CEPAL), passando pelos diversos esforços de organismos promotores do comércio e integração, até os recentes debates e processos de constituição de blocos econômicos.

Apesar dos esforços históricos e da retomada do tema nas duas décadas mais recentes, entre os aspectos menos explorados quanto à integração econômica intra-regional encontra-se o estudo das características dos fluxos de comércio entre os próprios países da região, mais especificamente da América do Sul: quem comercializa o quê, com quem e como se operam fisicamente os fluxos comerciais. Este conhecimento deveria estar no centro de todo esforço de articulação econômica regional, pois é com base nele que os resultados serão aferidos.

Com frequência o “pensar a integração”, assim como os esforços concretos para viabilizá-la, tem focado mais a macroestrutura do processo, seus aspectos macroeconômicos e políticos, e menos os aspectos operacionais, microeconômicos, mais bem observados e compreendidos através das ações espontaneamente praticadas, como dos intercâmbios comerciais, pessoais, políticos e culturais.

Talvez nesta ênfase e priorização estejam algumas das razões explicativas para as seguidas frustrações nos propostos movimentos de integração. Mas ela não ocorre por acaso, pois esta priorização reflete a própria história dos países desta região.

O anseio da integração na América Latina nas suas diversas formas, que não exclusivamente econômica, retrocede aos movimentos de independência, à relação das colônias com suas metrópoles, depois das ex-colônias com os países centrais.

Mas foi nos últimos cinquenta anos que este anseio traduziu-se em projetos concretos de integração.

O resultado geral, no entanto, tem sido frustrante. Esta dificuldade para consolidar uma integração maior reflete em grande parte o processo histórico de desenvolvimento da América Latina, seu passado colonial e sua articulação ao processo de acumulação capitalista, na qual os países da região continuam com uma inserção dependente e periférica.

Estes países surgiram, conquistaram a independência política e subsistem, sempre dependentes da dinâmica de acumulação engendrada a partir das economias centrais. Por mais que tenham alterado suas estruturas produtivas e se desenvolvido, as economias dos países da América Latina buscam sua acumulação principalmente no intercâmbio com as economias centrais.

Esta subordinação dinâmica e dependência minam as possibilidades de integração intra-regional em todos os prismas.

As tentativas de integração lutam contra uma importante realidade: os vínculos econômicos dos países da América Latina são mais estreitos com as economias centrais que entre si.

Esta fraqueza relativa dos vínculos econômicos intra-regionais, *vis-à-vis* os vínculos com as economias centrais, também se reflete na priorização dos estudos econômicos para o desenvolvimento dos países da região. Tomando como referência a CEPAL, fonte reconhecidamente atenta e consistente de pensamento sobre a região, constata-se que a ênfase de seus estudos evoluiu desde a década de 1940 até hoje (OCAMPO,1998). Se nas décadas de 1950 a 1970 a ênfase das discussões estava na industrialização por substituição de importações,

passou, na década de 80, para a superação dos grandes desequilíbrios macroeconômicos externos. Já a partir dos anos 90, passou a focar a melhor forma de inserção competitiva da região na economia globalizada. Independente do período, a perspectiva principal é a da integração dos países da região na economia global, de forma individual ou coletiva, por alguns denominada de “integração para fora” e que no presente trabalho será denominada também de “integração extra-regional”.

Embora presente nos trabalhos cepalinos, tem sido menor a atenção dada à discussão sobre a integração que aqui passará a ser denominada de “intra-regional”, ou seja, aquela voltada a entender e a promover as relações entre os países da região entre si.

Quando ocorre, como nas últimas duas décadas com a discussão da conformação de blocos econômicos, a discussão enfatiza muito mais os aspectos macroeconômicos e objetivos potenciais, e menos a facilitação da integração produtiva na prática.

Apesar das diversas frustrações nos esforços de integração, esta permanece no anseio dos povos da região. Seja por argumentos racionais ou emocionais, pela racionalidade econômica ou pela imposição geográfica; parece haver a percepção da inevitabilidade de uma identidade latino-americana, construída na própria região ou reflexo do olhar externo. Como derivada, há uma percepção da inequívoca necessidade (ainda que não da viabilidade) da integração regional.

E o comércio, além dos ganhos de bem-estar que proporciona, embora não sejam a única motivação, são a base para que qualquer processo de integração, em qualquer prisma apresentado, possa avançar e consolidar-se. (KRUGMAN; OBSTFELD, 2005)

Esta permanente contraposição “necessidade *versus* viabilidade” da integração intra-regional ganha importância ante a percepção da urgência que o momento histórico impõe com sua dinâmica de globalização. A maior inserção das economias da região, de maneira mais articulada nos fluxos globais de comércio, tenderia a resultar em maiores benefícios para sua população regional.

No entanto, o ritmo da globalização é mais rápido que aquele demandado por essas economias regionais, que são pressionadas para uma inserção inevitável, porém regionalmente desarticulada.

Uma das questões subjacentes a este trabalho é se o comércio intra-regional representaria atratividade suficiente para permitir que estas economias se articulassem e agissem de forma conjunta, ainda a tempo de se beneficiar deste breve momento da história (o de aprofundamento da globalização) parte de um processo de mais longo prazo e mais amplo de acumulação de capital.

O interesse por esta questão começou a existir por ocasião da realização de um trabalho profissional, em que eram buscadas alternativas logísticas para o abastecimento de componentes às indústrias do “Pólo Industrial de Manaus – PIM”¹, que trouxessem, principalmente, reduções com despesas e tempo de transporte. Buscava-se, também, atingir novos mercados para os produtos dali oriundos e, em terceiro lugar, identificar alternativas estratégicas às rotas tradicionais de transporte que chegam e saem de Manaus.

O atendimento a todos estes objetivos convergia, idealmente, para uma rota de transporte entre o centro do continente (Manaus) e a costa do Pacífico da América do Sul. Uma rota regular e competitiva de transporte entre o norte do Brasil e a costa do Peru ou do Equador encurtaria de

¹ SUFRAMA - Superintendência da Zona Franca de Manaus. Para maiores informações acesse: <http://www.suframa.gov.br/index.cfm>.

maneira significativa a distância a ser percorrida e o tempo de viagem dos componentes eletrônicos vindos desde o Oriente, com a respectiva redução do custo do transporte marítimo. Além disso, permitiria o acesso dos produtos manufaturados do PIM aos países da costa do pacífico, mercados hoje pouco explorados pelas indústrias estabelecidas no Brasil.

Esta rota permitiria também uma alternativa à excessiva concentração das cargas pelos portos dos EUA e do Panamá, que resulta em desconfortável dependência comercial e na necessidade de lidar com crescentes problemas de segurança e com a saturação operacional.

Percebeu-se ao longo dos trabalhos que tal rota auxiliaria, ainda, na articulação dos esforços do Brasil e dos países vizinhos por um maior intercâmbio comercial, maior integração econômica e política. Permitiria, em particular, que estes países pudessem enviar para o norte do Brasil, a preços competitivos, produtos hoje abastecidos pela Região Sudeste, tais como alimentos.

Como esta rota não existe hoje, foram estudadas diferentes alternativas de composições de modais de transporte, avaliando se ela poderia ser competitiva apesar da inexistência de transportes terrestres na região. Para tanto foram visitadas diversas instalações de transportes terrestres, marítimos, fluviais e aéreos no Brasil, Equador e Peru.

Durante este trabalho algumas realidades tiveram destaque. Num primeiro instante, ficou evidente a carência de infra-estrutura de transportes na América do Sul e os fortes impactos de custos que esta realidade impõe às cadeias produtivas e aos sistemas produtivos nacionais. Esta realidade também faz com que países tão próximos tenham a percepção, no que se refere ao transporte e à logística, de estarem extremamente distantes um dos outros, com a conseqüente perda de oportunidades econômicas e mesmo político-culturais.

Ao mesmo tempo, ficou exposta a grande dependência dos sistemas produtivos dos países da região, com relação às estruturas logísticas montadas para atender os interesses das economias mais ricas. Não só o intercâmbio extra-regional, mas também o intra-regional e os nacionais, em grande parte dependem das grandes rotas de transporte estruturadas para atender os interesses das economias centrais. Esta é uma das razões para o interesse na busca de rotas logísticas alternativas.

Finalmente, ao longo daquele trabalho, também foi percebido o importante papel que o Brasil, apesar de todas as limitações expostas nesta dissertação, desempenha na articulação produtiva. Em diversos locais visitados no Peru e no Equador, e que disputam entre si a oportunidade de servir de base para este eventual corredor bi-occeânico, encontram-se placas e muros com a inscrição “*Aqui começa o corredor logístico bi-occeânico*”. O discurso político nestes locais, conforme observação pessoal, tem esta possibilidade como argumento.²

Parte desta expectativa está refletida nos projetos da “Iniciativa para Integração da Infra-Estrutura Regional Sul-Americana (IIRSA)”³, referenciados ao longo desta dissertação.

Utilizou-se a referência da IIRSA por ela constituir-se no momento, e ainda que de forma incipiente, no mais importante conjunto articulado de ações concebidas para tratar a integração física da América do Sul.

Apesar de relativamente pouco divulgada no Brasil, esta iniciativa é constantemente referida com grande expectativa nos países visitados, principalmente pelo maior acesso que, imagina-se, possibilitaria ao mercado brasileiro. Dentre as iniciativas, a mais relevante para o trabalho está contida no chamado “eixo amazônico” da IIRSA e é comumente designada como “Corredor

² Ilustrações deste fato podem ser vistas acessando:

http://www.cipca.org.pe/cipca/informacion_y_desarrollo/regional/piura_region/edicion_normal/nov_99/2.htm e www.regionpiura.gob.pe/documentos/memoria_institucional_2004.pdf

³ Integração da Infra-Estrutura Regional Sul-Americana – IIRSA. Para outras informações acesse: <http://www.iirsa.org/>

Logístico Bi-Oceânico - CLAB”. Ele integraria o oceano Pacífico ao Atlântico através de um corredor de transporte multimodal, desde o Peru e o Equador, através do Amazonas, com o norte/nordeste do Brasil.

Os estudos para esta dissertação suscitaram outras questões, tais como “Qual efetivamente tem sido a importância do Brasil no comércio intra-regional?”, “O Brasil teria como constituir-se no elemento articulador do processo de integração regional, no atual momento histórico?”.

Estas questões foram matizadas e aprofundadas durante os estudos no “Programa de Pós-graduação em Integração da América Latina da Universidade de São Paulo” (PROLAM). Instigado pelos professores e em conjunto com colegas, o autor associou às questões a avaliação da situação particular que o Brasil desempenha nos fluxos regionais de comércio e os impactos e limites que esta particularidade pode representar na articulação comercial e produtiva intra-regional.

Como resultado, o presente trabalho colaborar para responder às questões apontadas, ressaltando alguns aspectos da prática do relacionamento comercial entre os países da América do Sul, como o intercâmbio comercial tem ocorrido entre os países, na sua composição e na forma de seu transporte. Em particular, busca-se entender o papel que o Brasil tem desempenhado, atuando como a economia de maior destaque do subcontinente.

Para os trabalhos foi utilizado o caso exemplo da ZFM, seja por ter sido a origem dos questionamentos, seja pela sua localização peculiar: ao mesmo tempo em que é geograficamente central, encontra-se distante das principais rotas de transporte. A referência

mostrou-se interessante também porque seu parque industrial é altamente dependente da integração com as cadeias produtivas globais.

É evidente que a melhor compreensão de como a integração tem ocorrido na prática do comércio contribuirá para que as eventuais novas tentativas de integração, bem como de incremento das relações comerciais ou políticas, tenham maiores possibilidades de sucesso.

Para posicionar a discussão foi utilizado, em um primeiro momento, um referencial teórico que permitisse tratar este papel exercido pelo Brasil.

Foram dois os referenciais escolhidos. O primeiro é o tradicional modelo das relações “centro-periferia” entre economias. Para os objetivos desta dissertação, foi feita a discussão de sua validade para entendimento da realidade, em particular para o relacionamento entre economias periféricas.

O segundo referencial é mais analítico, e consiste nos modelos que estudam o comércio internacional através da dinâmica e intensidade tecnológica dos produtos comercializados.

Não por acaso, a CEPAL é a fonte das duas abordagens.

Em um segundo momento, houve a aplicação destas duas abordagens a um universo de relações consideradas relevantes: o intercâmbio comercial do Brasil com os demais países da América do Sul.

A seqüência do trabalho incorporou uma avaliação de como o comércio é transportado na América do Sul. Esta abordagem permitiu a retomada e a contraposição, na parte final, com o

exemplo que está na origem desta dissertação: na prática das empresas, até que ponto seria possível superar as dificuldades logísticas regionais e estabelecer rotas competitivas através do continente, sem a necessidade de aguardar pela implantação de infra-estrutura terrestre?

Para desenvolver esta análise, o trabalho se apresenta da seguinte forma:

No capítulo 1 são mostradas as bases teóricas que suportam a análise. Isto é feito inicialmente com a recuperação da discussão da integração produtiva da América Latina pela CEPAL, e das alterações que o tema sofreu com o passar do tempo.

A discussão da integração da América do Sul, seja extra ou intra-regional, não pode ser desenvolvida e projetada sem o uso da visão centro-periferia. Por isso, em um segundo momento, posiciona-se a visão “centro-periferia” como base para estudo dos fluxos comerciais na região e ilustram-se as ferramentas para analisar estes mesmos fluxos.

No capítulo 2 é discutido até que ponto o Brasil pode ser entendido como uma economia com potencial de constituir-se em centro regional, através dos indicadores que mostram sua dimensão, a composição de sua produção e do seu comércio. Foi usado para isto o segundo referencial teórico, de análise das características dos fluxos de comércio. É ressaltado o fato de como a relação comercial do Brasil com os demais países da região poderia conter características de uma relação centro-periferia. Esta análise permite um primeiro entendimento de como este comércio tem, na prática, sido estruturado no subcontinente.

No capítulo 3 aponta-se outro enfoque para a integração produtiva, através da integração física. A primeira parte do capítulo identifica a participação dos diferentes modais de transporte no comércio intra-regional e como o comércio de produtos tem fluído na América do Sul.

Na segunda parte têm destaque as iniciativas de estudo e de interligação logística terrestre na América do Sul.

No capítulo 4, apresenta-se o caso exemplo da ZFM. Na primeira parte expõe-se como hoje é realizado o transporte para as indústrias do norte do Brasil, quais as rotas utilizadas e quais seriam as rotas alternativas através do continente.

Na segunda parte, é realizada a comparação entre as rotas e a avaliação da possibilidade do desvio das rotas de abastecimento de suprimentos e escoamento de produtos industriais, evidenciando a importância do desenvolvimento logístico para a competitividade e integração regional.

Finalmente, no capítulo 5, são apresentadas as reflexões finais, destacando as principais conclusões sobre como os atuais vínculos comerciais entre os países da região podem ser explorados. Discute-se como superar as limitações do comércio como único vetor da integração continental.

2 Um dilema competitivo da América Latina: prioridade “extra” ou “intra” regional

Embora sejam muitos os estudos quanto à integração histórica e sistêmica da América Latina no processo de acumulação mundial, a ênfase dos estudos usualmente está no relacionamento da região com o mundo. A intenção aqui é tratar desses vieses e ênfases e do detrimento da atenção à integração intra-regional e em favor da integração extra-regional. Este viés não é aleatório, mas deriva das formas de inserção dependente da região no processo de acumulação capitalista.

1.1 A integração no pensamento da CEPAL: “integração para fora” e “integração para dentro”

Diferentes acordos de preferências comerciais entre países da região têm sido estabelecidos desde o início do século XX. Mas é só a partir das propostas da Comissão Econômica para a América Latina e Caribe (CEPAL) no final da década de 1940 que o tema é recolocado e formalizado, trazendo a integração ao centro do debate acadêmico, da política e da gestão pública.

Desde os primeiros trabalhos com a chancelaria da CEPAL a questão da integração regional latino-americana esteve presente. Já no célebre documento “O desenvolvimento da América Latina e alguns de seus principais problemas”, de 1949, Prebisch (1949 apud BIELSCHOWSKY, 2000, p.79) escrevia:

[...]Nisso se encontra um dos limites da industrialização que convém considerarmos atentamente, ao traçarmos os planos de desenvolvimento. Outro desses limites é dado pelas considerações relativas à dimensão ótima das empresas industriais. Nos países da América latina, de um modo geral, vem-se procurando desenvolver, do lado de cá da fronteira, as mesmas indústrias existentes do lado de lá. Isso tende a diminuir a eficiência produtiva e conspira contra a consecução do objetivo social buscado.

... A possibilidade de que se venha a inutilizar uma parte importante do fruto do progresso técnico em função de um fracionamento excessivo dos mercados é, portanto, outro dos limites do desenvolvimento industrial de nossos países. Contudo, longe de ser intransponível, ele é do tipo que uma política esclarecida de interdependência econômica seria capaz de eliminar, com grande benefício mútuo.

Em 1959, Prebisch (1959 apud BIELSCHOWSKY, 2000, p.349-361) apresenta melhor sua proposta de estratégia no estudo “O Mercado Comum Latino-Americano”:

[...] A necessidade imperiosa de formas progressivas de integração econômica foi-se tornando presente...até vir a se concretizar nas recomendações sobre a estrutura do mercado comum...

[...] se o mercado comum não for organizado, cada país, coagido pela necessidade inelutável de substituir as importações, terá que entrar cada vez mais nessas indústrias...

e ainda

[...] O mercado comum lhe dará uma outra alternativa: desenvolver exportações industriais para outros países da América Latina, a fim de adquirir neles os produtos que, de outro modo, ver-se-ia forçado a substituir.

As análises de Prebisch e dos pensadores da CEPAL constituíram uma das bases para a definição das políticas econômicas e projetos de integração econômica nos países da região nos últimos cinquenta anos. Por influência destas idéias, em 1960 foi criada a Associação Latino-Americana de Livre Comércio (ALALC), sucedida, em 1980, pela Associação Latino-Americana de Integração (ALADI) ⁴.

A dificuldade da promoção da integração em escala regional gerou vários esforços sub-regionais mais recentes, como o Pacto Andino e a Comunidade Andina de Nações (CAN) ⁵, o Mercado Comum do Sul (MERCOSUL) ⁶, o Mercado Comum Centro Americano (MCCA) e a

⁴ Associação Latino-Americana de Integração - ALADI. Para outras informações acesse: <http://www.aladi.org/nsfaladi/perfil.nsf/vsitioweb/organos>

⁵ Comunidade Andina de Nações. Para outras informações acesse: <http://www.comunidadandina.org/>

⁶ Mercado Comum do Sul. Para outras informações acesse: <http://www.mercosul.gov.br/>

Associação de Livre Comércio do Caribe (CARIFTA), depois transformada em Mercado Comum do Caribe (CARICOM) ⁷.

Incluídos nestes esforços também estão organismos como o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) ⁸ e a Corporação Andina de Fomento (CAF) ⁹.

O que era uma preocupação expressa por Prebisch em 1959 acabou, porém, por predominar na prática, com os países implantando políticas de industrialização individuais, em detrimento dos esforços de ação conjunta.

Mas o próprio discurso da CEPAL quanto à integração produtiva não é estável, passando por momentos com ênfases diferentes e claramente associadas com as prioridades econômicas enfrentadas ao longo da história. Bielschowsky (2000, p.18) identifica cinco etapas no pensamento da CEPAL:

[...]

- a) Origens e anos 1950: industrialização;
- b) anos 1960: “reformas para desobstruir a industrialização”;
- c) anos 1970: reorientação dos “estilos” de desenvolvimento na direção da homogeneização social e na direção da industrialização pró-exportadora;
- d) anos 1980: superação do problema de endividamento externo, pelo “ajuste com crescimento”;
- e) anos 1990: transformação produtiva com equidade.

Braga (2002, p.11) classifica estas alterações no foco do pensamento cepalino voltado para a integração econômica regional em duas fases distintas, entremeadas por um período voltado mais ao ajuste macroeconômico que à integração.

Na primeira fase a integração seria parte “de uma estratégia de desenvolvimento econômico e, em particular, do processo de substituição de importações proposto pela CEPAL na década de 50.” (Ibid, p.11)

⁷ Mercado Comum do Caribe - CARICOM. Para outras informações acesse: <http://www.caricom.org/>

⁸ Banco Interamericano de Desenvolvimento. Para outras informações acesse: <http://www.iadb.org/>

⁹ Corporação Andina de Fomento – CAF. Para maiores informações acesse: <http://www.caf.com>

Na segunda fase

[...] “influenciada pelos tímidos resultados da integração no continente e pelo crescente interesse pelo processo de globalização nos anos 90, busca na integração regional uma maior inserção das economias latino-americanas na economia internacional. Trata-se do regionalismo aberto” (Ibid, p.11)

É possível denominar o primeiro momento como integração “para dentro”, para atender o objetivo da industrialização, visto como motor do desenvolvimento. Neste momento a industrialização pode ter sido interpretada como uma sugestão de um desenvolvimento relativamente autóctone, menos preocupado com a inserção competitiva global, que viria a se tornar a ênfase posteriormente;

O último momento pode ser chamado de uma integração “para fora”, “integrar os países” da região com o objetivo de conduzi-los à “inserção competitiva” no comércio global. A expressão “inserção competitiva” sendo em geral utilizada em substituição à mensagem de “oferecer aos países uma perspectiva de participação no comércio internacional menos desfavorável” que aquela que teriam individualmente.

A integração para dentro (que no presente trabalho também passará a ser denominada de “intra-regional”), embora não fosse abandonada pelo conjunto do pensamento cepalino (e estivesse claramente presente nos argumentos seminais de Prebisch), ficou por um certo período em segundo plano nas discussões e projetos políticos nacionais.

É importante notar como no contexto seguinte, da integração para fora (que também aqui passará a ser denominada como “extra-regional”) e de formação de blocos econômicos sub-regionais, a integração intra-regional voltou a ganhar destaque. Isto ocorre não só pelas oportunidades próprias que a integração regional oferece como a ampliação do comércio, mas, e principalmente, pela percepção que ela poderia constituir em um estágio preparatório para uma integração maior da região nos fluxos globais de comércio.

Existe assim um relativo dilema estratégico colocado aos países da América Latina, em particular da América do Sul, e que se reflete na profusão de propostas de integração comercial. O dilema é entender qual a real importância da integração intra-regional para seu futuro. A integração é um benefício em si, com suas oportunidades de comércio mútuo? É uma preparação necessária para uma inserção competitiva no teatro global? Ou é prescindível, e seria preferível avançar diretamente para integrações comerciais e produtivas com economias e blocos econômicos já constituídos, de maior dimensão e mais dinâmicos que os potenciais arranjos regionais?

Mesmo no campo das pesquisas acadêmicas, a expressão “integração regional” tem remetido prioritariamente para a inserção da região no comércio internacional, e não à expansão dos fluxos de comércio entre os países da região.

Quando existentes, os trabalhos nesta área têm sido preferencialmente realizados na esfera da própria CEPAL e do BID, ainda assim com ênfase na inserção dos países da região nos fluxos internacionais de comércio, deixando para segunda ordem as possibilidades de expansão de comércio entre os países da região como estratégia de desenvolvimento.

1.2 A visão centro-periferia e a análise dos fluxos comerciais

A abordagem centro-periferia é utilizada em várias áreas científicas, em particular na geografia e na economia espacial. A abordagem adotada neste trabalho é a geralmente utilizada nos estudos da CEPAL, expressa por Di Filippo (1998, p.3) ¹⁰.

[...] “El Estudio económico de América Latina de 1949 (CEPAL, 1951) (en adelante denominado el Estudio) constituye el primer planteamiento institucional elaborado por la CEPAL sobre la visión centro-periferia

¹⁰ A versão aqui consultada encontra-se disponível em <http://www.eclac.cl/publicaciones>

...

En la definición del sistema centro-periferia tal como éste se presentaba afines de los años cuarenta, el rasgo original del *Estudio* fue tomar como punto de partida el progreso técnico y combinar analíticamente las asimetrías sectoriales inherentes al desarrollo económico del período, con las posiciones centrales y periféricas en la economía mundial. Al aplicar las asimetrías sectoriales de aquel proceso de desarrollo al plano internacional, nace efectivamente el sistema centro-periferia en la versión examinada por el *Estudio*.

Embora sempre tenha havido questionamentos quanto à própria validade da teoria da dependência e à visão centro-periferia¹¹, são muitos os estudos que mantêm esta abordagem para tratar da inserção dependente das economias latino-americanas no processo de acumulação capitalista, e de como esta inserção tem mudado ao longo do tempo.

Entre os autores que sustentam que a visão centro-periferia pode ser válida ainda hoje, Rollinat (2005, p.113-114) aponta algumas características atuais na economia latino-americana:

[..]

i) *au niveau de la détérioration de termes de l'échange:*

Cela est facilement perceptible quand on analyse, par exemple, l'écart moyen des revenus. En 1965, 52 des 102 pays du Tiers Monde non producteurs de pétrole entraient dans le quintile des plus bas revenus. Ils sont aujourd'hui 92. *Les termes del'échange n'ont cessé de se dégrader* : selon la CNUCED, une baisse de 50% entre fin des années 1990 par rapport à 1970. Entre 1980 et 1990, le cours moyen des matières premières ont baissé de 45%.

ii) *concernant la reprimarisation de l'économie.* L'embellie actuelle, toute relative, des exportations, est essentiellement due à des secteurs à faible valeur ajoutée : le pétrole, le café, le soja (le Brésil : 31% du marché mondial en 2003). Le défi "industrialiste" de la "vieille" Cepal et des dépendentistes n'a jamais autant paru d'actualité.

iii) *quant aux revenus de l'émigration.* La contrainte de l'émigration fait aujourd'hui, partiellement, de l'Amérique latine une économie de rente. En 2003, 38 milliards de dollars ont été envoyés de l'extérieur en Amérique centrale, au Mexique, au Brésil, soit un montant bien supérieur aux investissements étrangers.

iv) *quant au montant de la dette externe,* encore et toujours. Mais jamais peut-être les contraintes qui ont pesé sur son remboursement n'ont paru aussi fortes. L'exemple de l'Argentine est particulièrement illustratif. Ce pays est menacé de procès en saisie par le FMI et les créanciers internationaux privés de ses avoirs financiers et physiques à l'extérieur mais aussi contrainte de mettre en oeuvre, au plan intérieur, les mesures dictées par les "money doctors" (DRAKE, 1994): réforme de la gestion de l'Etat et des provinces, recapitalisation des banques, fixation des tarifs des quelques services publics encore existants.

D'autres exemples pourraient être cités : les stratégies d'investissement et de placement financier de capitaux étrangers, la politique des firmes et des banques multinationales, le rapatriement des bénéficiaires, etc.

De maneira compatível, Di Filippo (1998, p.7) analisa a sustentação do conceito:

¹¹ Não retomaremos aqui a discussão da validade da Teoria da Dependência e suas variantes, para uma introdução veja: MACHADO, Luiz Toledo "A teoria da dependência na América Latina", Revista Estudos Avançados, 13 (35), 1999.

[...] Un punto de partida plausible para examinar la vigencia actual de la visión centro-periferia lo brinda Gert Rosenthal (1993) en un trabajo donde compara las ideas de los años cincuenta, con las propuestas sobre transformación con equidad (CEPAL, 1990), elaboradas durante su desempeño en la Secretaría Ejecutiva de la Comisión. El objeto de esta sección es sugerir que las importantes contribuciones de los años noventa no contradicen esencialmente la visión centro-periferia, más bien se sustentan en ella. Dice Rosenthal:

"Primero, una vez más se explora la manera en que los países de América Latina y el Caribe habrán de insertarse en la economía internacional; *la propuesta de los años cincuenta a la relación asimétrica entre el centro y la periferia era la industrialización; la propuesta de los años noventa a la globalización de la economía es la competitividad internacional.* Segundo, el progreso técnico continúa ocupando un papel centralísimo en las preocupaciones de la institución, hoy con un enfoque de carácter más sistémico que antaño. *La consigna no se limita a elevar la productividad en un sector sino a lo largo de todo el sistema productivo.* Tercero, la preocupación por la equidad es otra constante dado el carácter concentrador y excluyente del desarrollo latinoamericano. *Se ha transitado desde una óptica en que se tendía a ver el crecimiento y la justicia social como dos ámbitos separados, hacia un en que integrado que pretende abordar la transformación productiva y la equidad de manera simultánea. Allí aparecen con mucha fuerza, entre otros temas, la educación y el conocimiento como bases de la transformación productiva con equidad.* Cuarto, como ya se dijo, se continúa impulsando la integración económica en el marco más amplio del compromiso de la institución con la cooperación intrarregional. *Hoy sus planteamientos se acomodan a la tendencia de la globalización, así como ayer éstos eran funcionales a la industrialización.* Quinto, acaso porque la CEPAL es una institución al servicio de los gobiernos, la preocupación por la política pública y el rol del Estado constituye otra constante en la agenda temática, en aras de buscar sinergismo en la interacción entre agentes públicos y privados" (CEPAL, 1990, p. 16)

Ocampo (2001, p.29), por su vez, afirma:

[...]A las consideraciones anteriores cabe agregar que existe una asimetría adicional en la economía internacional, asociada con el contraste entre la creciente movilidad de capitales y la restricción a la movilidad internacional de mano de obra, especialmente de aquella con menores grados de calificación. Como lo ha señalado Rodrik (1997), las asimetrías en la movilidad internacional de distintos factores de producción generan sesgos en la distribución del ingreso en favor de los factores más móviles y en contra de los menos móviles. Estas asimetrías tienen un componente "centro-periferia", en la medida en que los países en desarrollo tienen una abundancia relativa de los factores de producción menos móviles: mano de obra con bajos niveles de calificación y recursos naturales.

Apesar das mudanças no processo de acumulação do capital e das alterações na estrutura das economias, a tradicional contraposição "centro-periferia" subsiste para a compreensão do subcontinente latino americano em suas relações com o restante dos países. E mesmo com uma significativa alteração, desde a década de 1950, na composição do fluxo de comércio internacional da região, a visão centro-periferia de Prebisch permanece como estrutura de análise válida.

Se no início poderia prevalecer uma visão mais estática da contraposição centro-periferia, produtos manufaturados *versus* primários (embora a própria CEPAL já contemplasse a necessidade de incorporação permanente de tecnologia), hoje deve predominar uma visão dinâmica, principalmente para a análise das relações comerciais dos países nos extratos intermediários de desenvolvimento, como o Brasil.

No intercâmbio atual, ainda que permaneça um forte peso de produtos primários e semi-elaborados, os produtos manufaturados têm importante presença na pauta de exportações dos países periféricos, tornando esta assimetria menos evidente.

Mas sua dinâmica é clara: os países centrais são capazes de, continuamente, introduzir no mercado produtos com maior conteúdo tecnológico e com maior valor agregado, do que aqueles produzidos pelos países periféricos. Estes últimos, mesmo incorporando a produção de manufaturados com valor agregado crescente, o fazem sempre com uma defasagem tecnológica em relação aos principais produtos dos países centrais.

1.3 Comércio intra-regional e comércio extra-regional

Alguns estudos, como Benavente (2001), apontam que o fator mais importante para o crescimento das exportações de manufaturas dos países da América Latina tem sido o acesso aos mercados dos próprios sócios regionais de integração e este crescimento sinaliza simultaneamente a existência de alguns elementos.

Em primeiro lugar, haveria uma falta de competitividade internacional das manufaturas dos países da região, uma vez que o crescimento deste comércio ocorre para seus parceiros regionais, principalmente pelas vantagens relativas que um parceiro obtém ao participar de um acordo de integração.

Em segundo lugar, há ainda possibilidades de crescimento para serem exploradas dentro do mercado regional, para ampliação do comércio de manufaturas, mantido o mesmo padrão de proteção propiciado pela integração.

Em terceiro lugar, há sinais de que o crescimento do comércio entre os países da região teria caracterizado uma dicotomia na sua estrutura exportadora: aos sócios dos esquemas de integração dirigem-se principalmente produtos manufaturados, enquanto para o resto do mercado mundial exportam-se produtos básicos ou com baixo (ou menor) grau de elaboração.

Como exposto por Benavente (2001, p.9):

[...]La “personalidad dividida” del comercio exterior de la región

Estos hechos configuran un patrón de comercio nuevo y dual en la región. De manera muy esquemática, los países sudamericanos comercian productos de consumo manufacturados entre ellos, mientras exportan productos básicos al resto del mundo e importan sobre todo bienes de capital. Los países vecinos de los Estados Unidos exportan a éstos productos básicos y manufacturas de la industria maquiladora, al tiempo que efectúan en ese país el grueso de las compras externas. Este patrón de comercio arroja dudas sobre el tipo de inserción comercial logrado en América Latina y el Caribe. El potencial de expansión de la industria manufacturera en el sur y el norte de la región está limitado por las características del mercado regional y por el peculiar modo de inserción en el mercado norteamericano, respectivamente, si bien no se puede negar que ambos factores han aportado gran dinamismo a las ventas de dicha industria. El patrón de comercio actual puede verse como una fase más en el proceso de industrialización. En el caso de América del sur, esta fase constituye una continuación lógica de aquella que se sustentaba únicamente en el mercado nacional.

O mesmo autor (2002, p.7) cita:

[...]

a los socios de los esquemas de integración se dirigen principalmente productos manufacturados mientras que al resto del mercado mundial se exportan productos básicos con escaso grado de elaboración. Esta estructura no deja de recordar la vigente en la fase denominada de “industrialización hacia adentro”, cuando la industria manufacturera atendía la demanda interna de los países y las ventas al exterior se componían fundamentalmente de productos básicos. En la fase actual, el mercado regional puede verse como una ampliación del mercado interno de los países miembros de las respectivas agrupaciones. Así como en aquella etapa, las características y el tamaño del mercado nacional limitaban el desarrollo y la modernización del sector industrial, en particular en cuanto a su dimensión tecnológica, el mercado regional podría ahora dictar límites similares, con diferencias tan sólo de grado y no de sustancia respecto de la situación anterior.

Adicionalmente Benavente (2002) aponta não só que as manufaturas produzidas na região apresentam pouca penetração internacional, como elas se caracterizam por serem pouco dinâmicas.

Ocampo (2001, p.37) também afirma:

[...] los flujos comerciales intrarregionales se concentran en bienes industriales, especialmente aquellos con mayor contenido tecnológico. Este patrón es particularmente evidente cuando se excluye México, cuyas ventas de productos manufacturados a Estados Unidos han crecido rápidamente a partir de la suscripción del Tratado de Libre Comercio de América del Norte. En 1999, por ejemplo, el 81% de las exportaciones intrarregionales correspondía a productos manufactureros, en comparación con el 65% en el conjunto de las ventas externas (excluyendo a México). El contraste es mayor cuando sólo se incluyen productos no tradicionales. Como resultado, el comercio intrarregional absorbía entonces el 35% de las exportaciones manufactureras, concentrado en los productos de mayor contenido tecnológico.

Conclui-se, a partir destes autores, que o crescimento do comércio de manufaturas na região estaria ocorrendo sob proteção e através de produtos que são pouco dinâmicos no mercado internacional.

Alinhado com esta visão, estudo da “United Nations Conference on Trade and Development” (UNCTAD)¹² citado por Kuwayama e Lima (2003), mostra uma direta associação entre o dinamismo exportador, o valor agregado das exportações e a complexidade tecnológica dos bens exportados.

Segundo Kuwayama e Lima (Ibid.,p.9)

[...] En los documentos de la CEPAL se ha demostrado que no basta aumentar la integración de las economías nacionales en el ámbito internacional para que se establezca un vínculo positivo entre el comercio y el crecimiento económico, sino que es necesario mejorar la calidad de esa integración (CEPAL 2001a, 2002a). Una economía altamente dependiente de los ingresos generados por la exportación de unos pocos productos o hacia algunos mercados es más vulnerable que otra cuyas exportaciones sean más diversificadas. De la misma manera, productos con un consumo poco dinámico tampoco pueden generar un crecimiento económico sostenible. Otros criterios para medir la calidad de la inserción internacional de una economía son el contenido tecnológico o el valor agregado neto de las exportaciones, así como los vínculos productivos que las actividades exportadoras originan al interior de la economía, en el sector manufacturero o el primario, o en el deservicios.[...] (Grifo nosso)

Benavente (2002,p.9), por sua vez, afirma:

12 United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) . Para outras informações acesse: www.unctad.org/

[...]Dado que, como se expone en el estudio citado, la tecnología se encuentra en la base del desarrollo de una industria exportadora dinámica y competitiva, capaz de garantizar un desarrollo industrial autosostenido, un primer aspecto que debe tenerse en cuenta se refiere a la composición tecnológica del comercio intrarregional. Para ello debe contarse con una clasificación de los productos transados basada en su contenido tecnológico.[...] ¹³

Em última instância, produtos mais dinâmicos permitirão aos países exportadores ampliar a renda, enquanto aqueles exportadores de produtos menos dinâmicos tenderão, relativamente, a perder renda com o passar do tempo.

Observando o conjunto destes trabalhos, é evidente a reprodução, agora de maneira muito mais dinâmica, da assimetria centro-periferia do modelo cepalino.

Com o suporte desta lógica a CEPAL tem regularmente aplicado a ferramenta “Competitive Analysis of Nations” (CAN) ¹⁴ para entendimento da competitividade dos países latino americanos. Utilizando esta metodologia para analisar o período de 1990 a 1998, Benavente (2002) classificou os produtos manufaturados em dois grupos:

- Produtos dinâmicos: aqueles cujo comércio apresenta taxa de crescimento superior à taxa de crescimento do comércio mundial de manufaturados.
- Produtos “estancados”: aqueles com taxa de crescimento inferior à taxa de crescimento do comércio mundial de produtos manufaturados.

Por definição, os primeiros ganham participação no comércio internacional, enquanto os segundos perdem.

¹³ O conteúdo tecnológico dos produtos foi determinado calculando a participação do gasto em pesquisa e desenvolvimento no valor final do produto, de forma direta (no gasto que forma parte do valor agregado do produto final) e indireta (o incluído nos insumos necessários para a fabricação).

¹⁴ Maiores informações do modelo podem ser obtidas em <http://www.eclac.cl/software/cepal8d.htm>

Entre os dinâmicos são considerados:

- Muito dinâmicos: os produtos que aumentaram, no período estudado, sua participação percentual no comércio internacional em mais de 40% em relação aos seus percentuais do período anterior;
- Dinâmicos: os produtos que aumentaram sua participação percentual no comércio internacional entre 10% e 40%, em comparação com os percentuais do período anterior;
e
- Pouco dinâmicos: os produtos que aumentaram sua participação percentual no comércio internacional em menos de 10%, em comparação com os percentuais do período anterior.

Os produtos mais dinâmicos tendem a ser os de alta tecnologia, como produtos de informática, eletrônicos e medicamentos. São poucos os produtos com comércio “muito dinâmico” (ou “dinâmico”) que não tenham elevado conteúdo tecnológico e, quando ocorrem, estão associados a vantagens geográficas ou comerciais específicas. (BENAVENTE, 2002, p.12)

Segundo o “Informe de Desenvolvimento Industrial 2002-2003” da “Organização das Nações Unidas para o Desenvolvimento Industrial” (ONUUDI)¹⁵ (apud.CEPAL, 2003, p.9), os cinco produtos de maior crescimento no comércio mundial no período 1980-1997 estavam relacionados a indústrias altamente dinâmicas, como tecnologia da informação e telecomunicações.

¹⁵ Organização das Nações Unidas para o Desenvolvimento Industrial – ONUUDI. Para outras informações acesse: www.unido.org/

Associando o conceito de dinamicidade com o de intensidade tecnológica, Piva e Cortés (2004) realizaram uma análise da intensidade tecnológica do comércio internacional de alguns países centro-americanos, observando a competitividade de suas exportações.

Para a realização dessa análise os referidos autores apresentam algumas metodologias de classificação utilizadas para medir a intensidade tecnológica do comércio internacional, em particular das exportações.

Depreende-se dos trabalhos destes autores que os países que apresentam em sua balança comercial maior presença de produtos com valor agregado mais elevado, em proporção a outros países, têm maior competitividade e maior capacidade de gerar e manter um fluxo de renda.

Por outro lado, como visto na primeira parte deste capítulo, resgatada a visão centro-periferia em uma maneira mais atualizada, a assimetria entre a qualidade (ou dinamismo) da composição das exportações em comparação com a composição das importações é justamente um dos elementos centrais para caracterizar a relação de dependência entre países.

1.4 Conclusão

Apesar das grandes alterações que as economias da América Latina sofreram desde a década de 1950, em particular com avanços significativos na industrialização, o conceito centro-periferia, utilizando com uma abordagem mais dinâmica, ainda é aplicável para a compreensão de seu posicionamento com relação ao sistema produtivo global. Como no passado, sua posição competitiva permanece desfavorável.

Por outro lado, as condições da competitividade dos países da América Latina certamente não são homogêneas. Alguns países têm uma composição de suas exportações mais dinâmica que outros, permitindo-lhes melhor inserção nos fluxos globais de comércio. Isto os coloca em uma

posição diferenciada na periferia, com características, na conceituação de Wallerstein (1992), entre a semiperiferia (os mais dinâmicos) e a periferia.

2 Brasil: uma centralidade fraca

No capítulo anterior foi incorporada à análise a visão centro-periferia uma versão dinâmica da assimetria, através da qualidade (agregação de valor e dinamicidade dos produtos) do comércio exterior entre os países, como forma de sinalizar uma relação de dependência entre as economias.

Esta assimetria, embora predominante nas relações centro-periferia, também existe nas relações entre países situados na periferia.

A economia brasileira, em particular, apresenta dimensão, complexidade e uma pauta de comércio bem mais diversificada e de melhor qualidade que seus parceiros da América do Sul.

Mantida sua atualidade e relevância analítica, visto no capítulo anterior, é possível ir além propondo que a visão centro-periferia também pode ser útil para a compreensão da dinâmica das relações comerciais dentro da própria periferia.

Posto de outra maneira: utilizando a visão centro-periferia, como podem ser interpretadas as relações comerciais entre países que se situam, no seu conjunto, em uma posição de periferia?

Segundo Di Filippo (1998, p.10):

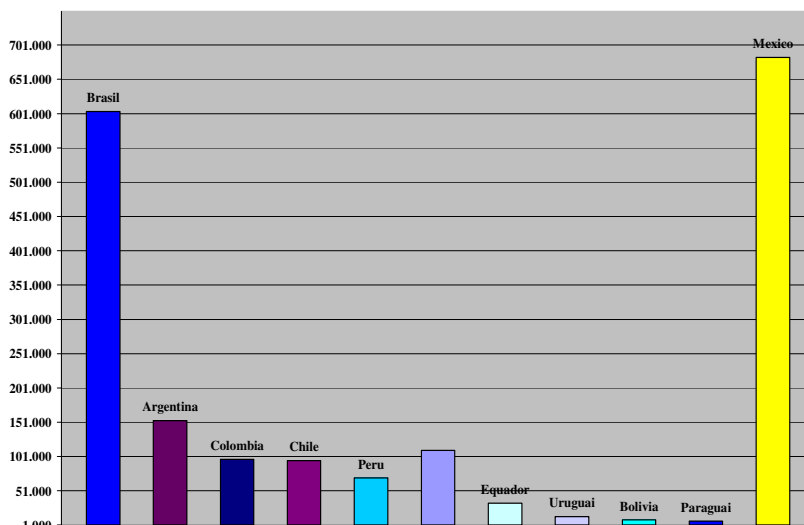
[...] Desde este punto de vista, los centros, fuente de la presente revolución tecnológica, siguen siendo los mismos que hegemonizaron las relaciones políticas y económicas internacionales durante este siglo: Estados Unidos, la Unión Europea (con "centro" en Alemania) y el Japón. El escenario de las periferias se ha ido diferenciando internamente con estratos "superiores" como las (hasta hace poco) exitosas economías del Asia oriental, "intermedios" como las emergentes economías latinoamericanas, e "inferiores" como las economías más castigadas del Africa al sur del Sahara. Lo que interesa a la visión centro-periferia es, en última instancia, el impacto del cambio tecnológico de los centros, sobre el empleo y la equidad en las periferias. (grifo nosso)

Com base neste referencial, nos propomos a analisar os fluxos comerciais entre o Brasil e os demais países da América do Sul, observando sua composição e intensidade tecnológica, como parâmetro para inferir sua competitividade internacional e a relação existente entre eles.

2.1 O Brasil como parceiro comercial da América do Sul.

Com um PIB de US\$ 604 bilhões, a economia brasileira representou em 2004 cerca de 30% do PIB dos países da ALADI e metade do PIB da América do Sul (Gráfico 1 e Tabela 1). O PIB da Argentina, segundo em tamanho na América do Sul, representou cerca de um quarto do brasileiro.

Gráfico 1. Produto Interno Bruto - 2004
Preços Correntes de mercado – bilhões de dólares



Fonte: CEPAL “Anuario estadístico de América Latina y del Caribe 2004”

O único país a comparar-se em produto na região é o México, com um PIB de US\$ 683 bilhões em 2004. Naquele ano, as exportações mexicanas totalizaram US\$ 189 bilhões. Deste total, somente US\$ 4,2 bilhões dirigiram-se aos países da ALADI, dos quais o país importou US\$ 9 bilhões (ver Tabela 2).

Tabela 1 - PIB de países selecionados
Preços correntes de mercado
US\$ milhões – 2004

País	2.004	% do PIBda América do Sul
Argentina	153.129	13%
Bolívia	8.773	1%
Brasil	603.948	51%
Chile	95.026	8%
Colômbia	96.783	8%
Equador	32.964	3%
Guiana	757	0%
México	683.067	57%
Paraguai	6.950	1%
Peru	69.662	6%
Uruguai	13.216	1%
Suriname	1.285	0%
Venezuela	109.764	9%
América Latina	1.986.597	
Caribe	35.713	
América do Sul	1.192.257	100%

Fonte: Anuário Estatístico da CEPAL

Embora nenhum país venda tanto para seus parceiros da ALADI como o Brasil, no que respeita a compras há outros três países que têm praticamente a mesma presença na região: Argentina, Chile, e México.

O perfil das exportações da América Latina para o restante do mundo tem sido explorado por diversos trabalhos que apontam para o desequilíbrio entre as características dos produtos exportados e importados. Os primeiros tendem a apresentar menor valor agregado, menor dinamismo e menor intensidade tecnológica.

Sabidamente o padrão do comércio exterior, extra-regional e intra-regional, dos países da América Latina não é uniforme. Alguns países apresentam exportações com maior participação de produtos manufaturados, itens com maior valor agregado e com características de produtos mais dinâmicos, proporcionalmente a outros; que exportam mais produtos básicos, semi-manufaturados, manufaturas tradicionais ou sem maior dinamismo no comércio internacional¹⁶.

¹⁶ Veja Kuwayama e Lima (2003,p.11 e 12)

Tabela 2 - Indicadores de Comércio Exterior - membros selecionados da ALADI – 2004

	ALADI	Argentina	Bolívia	Brasil	Chile	Colômbia
Exportação global FOB (US\$ mi)	429 836	34 453	2 254	96 475	30 895	16 477
Importação global CIF (US\$ mi)	366 087	22 320	1 888	66 408	22 361	16 745
Exportação intra-regional FOB (US\$ mi)	56.871	13 446	1 450	19 699	4 875	4 152
Importação intra-regional CIF (US\$ mi)		9 702	1 161	10 721	9 068	4 716
Exportação intra-regional/global (%)	13	39	64	20	16	25
Importação intra-regional/global (%)		43	61	16	41	28
Exportações para o Brasil FOB)	10.721	5.905	876		1.466	156
Importações do Brasil (FOB)	19.699	7.373	535		2.546	1.038
% do Brasil como comprador das Export.totais	2%	17%	39%		5%	0,9%
% do Brasil c/comprador das Export.intra-regionais	19%	44%	60%		30%	4%

	Equador	México	Paraguai	Peru	Uruguai	Venezuela
Exportação global FOB (US\$ mi)	7 553	188 626	1 626	12 370	2 918	36 189
Importação global CIF (US\$ mi)	7 861	197 156	2 956	10 111	3 119	15 162
Exportação intra-regional FOB (US\$ mi)	1 275	4 219	995	2 063	1 025	3 672
Importação intra-regional CIF (US\$ mi)	3 355	9 022	1 725	4 397	1 488	4 881
Exportação intra-regional/global (%)	17	2	61	17	35	10
Importação intra-regional/global (%)	43	5	58	43	48	32
Exportações para o Brasil FOB)	87	743	306	363	542	231
Importações do Brasil (FOB)	493	3.948	872	631	667	1.465
% do Brasil como comprador das Export.totais	1,1%	0,4%	19%	3%	19%	1%
% do Brasil c/comprador das Export.intra-regionais	7%	18%	31%	18%	53%	6%

Fonte: Indicadores Sócio-Econômicos - ALADI e BADECEL

Esta é exatamente a situação do Brasil que, sobretudo no intercâmbio intra-regional, apresenta grandes diferenciais de composição no seu comércio.

Esta realidade tem se sustentado, com variações, ao longo do tempo, mesmo com o notável crescimento nas exportações dos países da América Latina na década de 1990.

Entre 1990 e 2004 as exportações totais dos países componentes da “Associação Latino-Americana de Integração” (ALADI) cresceram 3,4 vezes, passando de 126 bilhões de dólares para 430 bilhões. As exportações do Brasil cresceram um pouco menos, 3,1 vezes. Passaram dos US\$ 31,4 bilhões em 1990, para US\$ 96,5 bilhões em 2004, levando a um pequeno declínio na participação do Brasil nas exportações, de 25% para 22% do total.

As exportações intra-regionais apresentaram crescimento ainda maior. Dos US\$ 12,6 bilhões em 1990, passaram a US\$ 56,9 bilhões em 2004, um crescimento de 4,5 vezes.

No intercâmbio intra-regional o Brasil exportou US\$ 19,7 bilhões (FOB) em 2004, importando US\$ 10,7 bilhões (CIF), ou 19% do comércio intra-regional.

Apesar do seu crescimento, o peso do comércio intra-regional ainda é pequeno para os países da ALADI, pois somente 13% das suas exportações totais em 2004 dirigiram-se a parceiros regionais (ante 10% em 1990). Esta participação atingiu um máximo de 18% em 1997.

Mesmo sendo o maior parceiro regional, ainda assim o Brasil tem pequena representatividade nos interesses comerciais dos países da América Latina. Dos 19% que absorve das exportações intra-regionais, boa parte são importações dos sócios do MERCOSUL.

Apesar do peso do comércio do Brasil ser pouco significativo para os países da região, há aspectos de qualidade relevantes, conforme veremos adiante?

2.2 Metodologia proposta para a análise dos vínculos comerciais do Brasil

Como exposto no capítulo anterior, a CEPAL tem adotado uma tipologia que considera os seguintes tipos de exportações:

1. Produtos Manufaturados, agrupados em três categorias:
 - Insumos básicos, que compreendem produtos da indústria siderúrgica e outros de grau similar de elaboração a partir de matérias-primas,
 - Tradicionais: que incluem as indústrias que tiveram implantação e desenvolvimento no início da industrialização, como couro, têxteis e calçados,
 - Produtos não tradicionais: são indústrias que surgiram em fases mais avançadas da industrialização. Incluem vários tipos de produtos, com variadas intensidades de trabalho e capital nos processos produtivos e também no seu conteúdo tecnológico.
2. Produtos básicos: compreendem os produtos sem elaboração ou, ainda, os que envolvam um primeiro e básico grau de elaboração antes do comércio. Incluem, entre

outros, alimentos e bebidas como café, matérias-primas agrícolas, combustíveis e minerais não combustíveis.

3. Semi-elaborados: incluem produtos agrícolas semi-elaborados, minerais semi-elaborados (como metais e produtos químicos) e derivados do petróleo.

Benavente (2002), como tratado no capítulo anterior, ajusta esta tipologia com uma subdivisão dos produtos manufaturados para explicitar sua dinamicidade. Segundo o autor, há uma razoável associação entre a agregação do produto manufaturado e a sua dinamicidade no comércio. Insumos básicos tendem a ser pouco dinâmicos; os tradicionais, entre pouco dinâmicos e dinâmicos; e os tradicionais, com maior frequência, tendem a ser dinâmicos (parte hachurada no Quadro 1)

O resultado destas classificações pode ser observado no Quadro 1.

Quadro 1 - Tipologias de produtos
Tipologia CEPAL e OCDE
Apresentado por: Benavente

		Insumos básicos	Tradicionais	Não tradicionais
Básicos				
Semi-elaborados				
Manufaturados	Dinâmicos	Muito dinâmicos		x
		Dinâmicos	x	
		Pouco Dinâmicos	x	
Estancados				

Fonte: elaboração do autor com base em Benavente (2001 e 2002)

Kuwayama e Lima (2002, p.14), por sua vez, adotam as classificações de intensidade tecnológica alta, média e baixa, também utilizadas pela CEPAL¹⁷, o que pode ser observado no Quadro 2.

¹⁷ Ver Anexo B

Quadro 2 - Tipologias de produtos

Tipologia UNCTAD e CEPAL	
Apresentado por: Kuwayama e Lima	
Primários	
Manufaturados	Intensidade Tecnológica
	Baseados em recursos naturais
	Baixa
	Média
	Alta

Fonte: elaboração do autor com base em Kuwayama e Lima (2002)

Estas duas tipologias mostram-se complementares para a observação da qualidade das relações de intercâmbio entre os países da América do Sul, como proposto para este trabalho.

Além disso, estas tipologias são compatíveis com a disponibilidade de informações acessadas que contêm séries históricas longas e consistentes sobre o comércio da região.

Dessa maneira, adotou-se como base a mesma tipologia ajustada e apresentada por Benavente (2001, p.26)¹⁸ e complementada por Kuwayama e Lima. Nela incluem-se, entre os manufaturados, os capítulos 5 a 8 da “Classificação Uniforme para o Comércio Internacional (CUCI)”¹⁹, no nível de três dígitos, excetuando os grupos 51 (produtos químicos orgânicos e inorgânicos), 63 (produtos de madeira), 64 (papel e celulose) e 68 (metais não ferrosos). Isto porque os produtos incluídos nestes grupos resultam de uma primeira e rudimentar transformação, sendo então catalogados como “produtos primários semi-elaborados”. (BENAVENTE, 2001, p.26 e 27)

Com poucas diferenças, segundo Benavente (2001), esta definição de produtos manufaturados é a utilizada por outras organizações, inclusive das Nações Unidas, como a “United Nations Conference on Trade and Development” (UNCTAD).

¹⁸ Para mais detalhes, ver Anexo A.

¹⁹ Para detalhes, consultar “Cuadernos Estadísticos de la CEPAL, nº 30 - Clasificaciones Estadísticas Internacionales incorporadas en el banco de datos del comercio exterior de América Latina y el Caribe de la CEPAL” em <http://www.eclac.cl/mexico/capacidadescomerciales/SeminarioSantiago,mayo2006/Documentos/GuiaBasicadeBasesdeDatosdeComercio.pdf>

Manteve-se aqui o uso da CUCI na sua Revisão 1, por ser esta a série histórica mais longa das estruturadas pelo “Banco de Dados do Comércio Exterior da América Latina e do Caribe” (BADECEL)²⁰, da CEPAL, principal fonte de dados sobre o comércio da região. Estas séries CUCI foram utilizadas pela sua acessibilidade, confiabilidade e consistência histórica. Apesar da CUCI Revisão 3 alterar as anteriores Revisões 1 e 2, estas alterações não se mostraram significativas no que diz respeito aos objetivos desta dissertação. Acredita-se que exista ganho no uso de uma série mais longa, compreendida pela CUCI Revisão 1.

Foram realizados alguns ajustes (apresentados no próprio Anexo A) com relação à tipologia apresentada por Benavente (2001), pois os dados disponíveis na base estatística para a CUCI Revisão 1 limitam-se ao detalhamento dos Grupos de Produtos (três dígitos); não estão disponíveis as Partidas (quatro dígitos) utilizadas pelo autor citado.

O resultado da utilização simultânea das duas tipologias pode ser observado do Quadro 3, adotado como modelo proposto para este trabalho.

Quadro 3 – Tipologia proposta

Tipologia Proposta	
Básicos	
Semi-elaborados	
Manufaturados	Insumos básicos
	Tradicionais
	Não tradicionais
	Outros
Intens. Tecnol.	Baixa
	Média
	Alta

Fonte: elaboração do autor

²⁰ Banco de Datos de Comercio Exterior de América Latina y el Caribe (BADECEL) em: <http://www.eclac.cl/badestat/>

2.3 Os fluxos comerciais intra-regionais

A observação das relações comerciais do Brasil com o restante dos países da América do Sul pelo ponto de vista da qualidade, com o uso da metodologia proposta para a análise dos fluxos de intercâmbio e a aplicação das classificações utilizadas por Benavente (2002), traz interessantes resultados.

A análise focalizou os fluxos comerciais entre o Brasil e os demais países da América do Sul. Nenhum país da América Central foi incluído, porém houve a inclusão do México. Isto foi feito como contraponto à posição do Brasil na região, porque o México apresenta as exportações com as características mais dinâmicas entre os países da América Latina. Além disso, é o único país com economia de dimensão equivalente à brasileira, ainda que voltado essencialmente para o mercado norte-americano, como visto anteriormente.

Isto é constatado na seguinte análise para cada país.²¹

Os dados de comércio do Brasil com países selecionados da América do Sul e classificados quanto aos saldos obtidos em cada categoria da metodologia proposta podem ser vistos na tabela 3, à página 42.

2.3.1 Comércio Brasil – Argentina

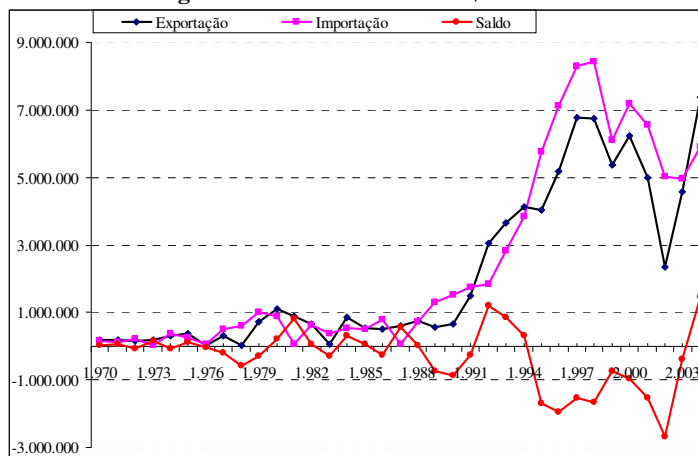
O Brasil tem apresentado seguidos déficits comerciais com a Argentina (Gráfico 2). Estes déficits ocorrem não só nos produtos básicos como também com produtos manufaturados. O tamanho desses déficits, no entanto, reduz-se na medida em que o perfil do comércio avança em tecnologia, o que fica bem caracterizado quando se observa o intercâmbio de manufaturados não tradicionais e de produtos de tecnologia de intensidade média e alta.

²¹ Os dados e gráficos que suportam esta análise podem ser observados nos Anexos C e D.

A Argentina é o principal parceiro comercial regional do Brasil e o país da região que apresenta a maior intensidade tecnológica nas suas exportações para o Brasil. Ainda assim, com a aplicação da metodologia verifica-se que o país é um importador líquido de tecnologia: suas exportações para o Brasil apresentam, em média, conteúdo tecnológico baixo e inferior ao contido nas importações (Tabela 3). Além disso, os produtos exportados pela Argentina são tipicamente tradicionais, com um comércio internacional pouco dinâmico.

Como contrapartida, as exportações do Brasil tendem a conter maior proporção de produtos mais dinâmicos e de maior conteúdo tecnológico.

Gráfico 2 . Brasil – Argentina. Comércio Total US\$ mil correntes



Fonte: CEPAL - BADECEL

O intercâmbio com a Argentina, desde o início dos anos 1980, apresenta um padrão relativamente estável, com destaque para o crescimento após a implantação do MERCOSUL.

O comércio é claramente impactado pela taxa relativa de câmbio, observado pela flutuação com a desvalorização do real em 1999, refletindo que a composição das trocas é diversificada e com elevado conteúdo de produtos manufaturados.

2.3.2 Comércio Brasil-Bolívia

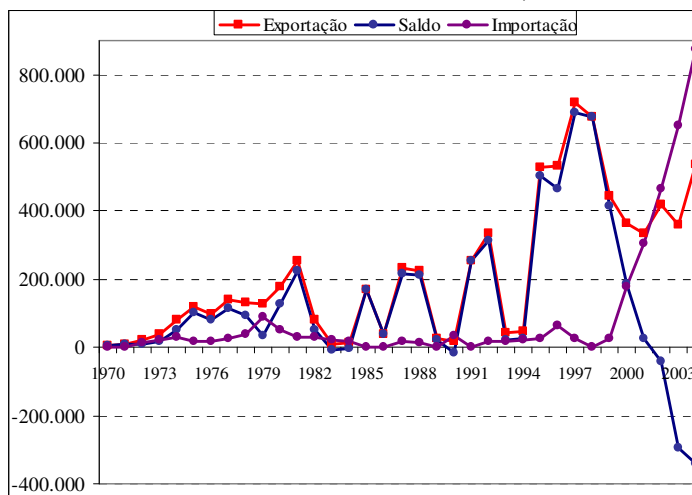
O intercâmbio com a Bolívia apresenta dois momentos distintos. Até o final da década de 1990 tendia a acompanhar as oscilações do crescimento da economia brasileira e era quase inexpressivo.

A partir do início das importações de gás natural pelo Brasil o saldo torna-se favorável à Bolívia. (Gráfico 3). Parte deste saldo, a partir de 2004, tem sido dirigido a importações do próprio Brasil.

De outro modo a Bolívia é o país com maior proporção das exportações dirigidas ao Brasil: 39% das exportações totais e 60% do montante dirigido ao comércio intra-regional.

Mesmo com as importações de gás, a intensidade e a qualidade do comércio são pobres. O intercâmbio total foi de apenas US\$ 1,4 bilhão em 2004. A Bolívia foi importadora líquida em todas as classes, exceto a de produtos básicos sem elaboração. (Tabela 3)

Gráfico 3. Brasil – Bolívia. Comércio Total US\$ mil correntes



Fonte: CEPAL – BADECEL

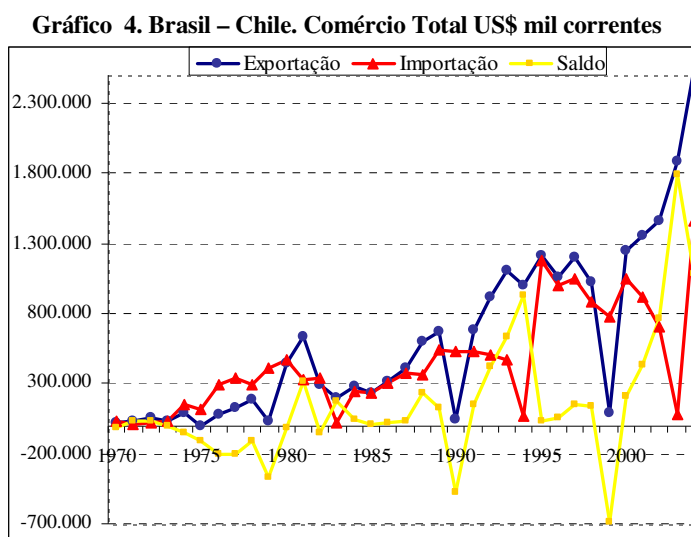
2.3.3 Brasil-Chile

No intercâmbio Brasil-Chile, observa-se que o Brasil absorve 5% dos US\$ 31 bilhões de exportações totais e 30% das exportações intra-regionais do Chile.

O Brasil tradicionalmente tem superávits no comércio com o Chile, saldo que atingiu US\$ 1 bilhão em um intercâmbio total de US\$ 4 bilhões. (Gráfico 4)

Não só o comércio é deficitário para aquele país, como o perfil do intercâmbio mostra claramente a concentração das exportações chilenas em produtos básicos, como fruta, cobre e produtos tradicionais, de baixo e médio conteúdo tecnológico.

Quando se observa exclusivamente o balanço de manufaturados, ele se mostra favorável ao Brasil em todos os grupos. (Tabela 3)



Fonte: CEPAL – BADECEL

O intercâmbio com o Chile sofre oscilações resultadas de fatores comuns a um comércio mais diversificado, sendo perceptíveis as desvalorizações cambiais do Brasil em finais da década de 1980 e 1990.

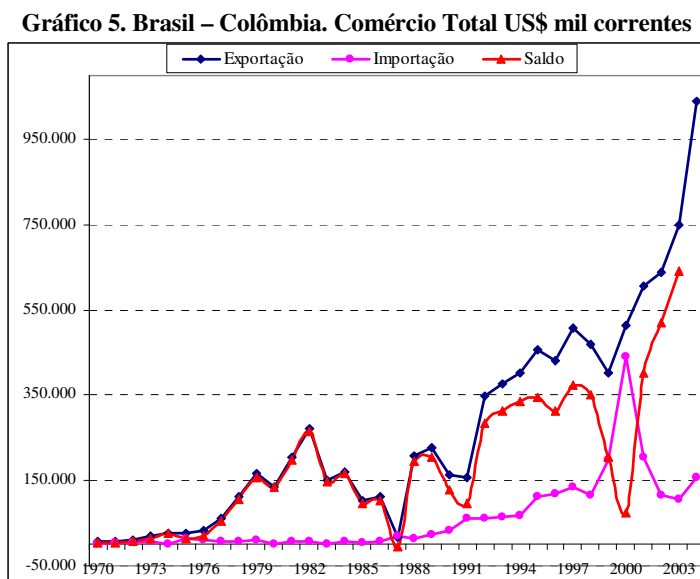
2.3.4 Brasil-Colômbia

O intercâmbio com a Colômbia é pequeno. Montou a US\$ 1,2 bilhão em 2004, com saldo de US\$ 880 milhões favorável ao Brasil. (Gráfico 5)

O Brasil é um parceiro pouco importante para a Colômbia. Menos de 1% das exportações totais (4% das intra-regionais) do país vêm para o Brasil.

Excetuando poucos anos em que o Brasil importou petróleo, a balança é favorável ao País em todos os grupos de produtos, desde aqueles não elaborados, passando por todas as classificações de manufaturados e de intensidade tecnológica. (Tabela 3)

O intercâmbio com a Colômbia também tem sido afetado pelas oscilações macroeconômicas pelas quais passou o Brasil, em particular as desvalorizações cambiais.



Fonte: CEPAL – BADECEL

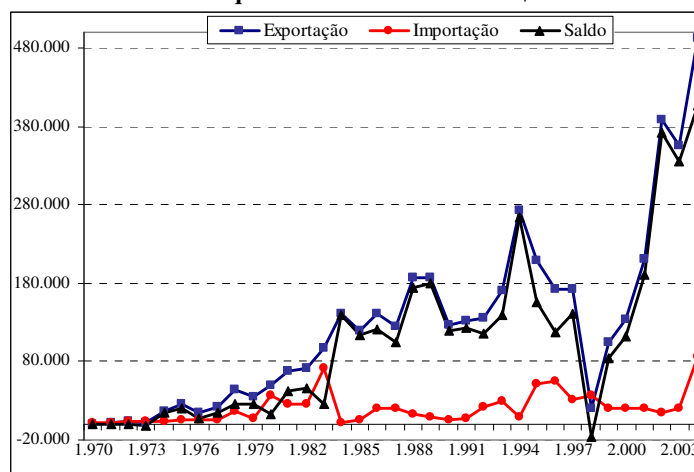
2.3.5 Brasil-Ecuador

Do Equador têm crescido as importações de petróleo e derivados e, mais recentemente, de medicamentos.

Ainda assim o intercâmbio comercial entre os dois países é muito pequeno, dos US\$ 7,7 bilhões exportados pelo país somente US\$ 87 milhões (menos de 1%) destinaram-se ao Brasil (Gráfico 6).

O balanço é totalmente favorável ao Brasil em todas as composições de qualidade e intensidade do comércio. (Tabela 3)

Gráfico 6. Brasil – Ecuador. Comércio Total US\$ mil correntes



Fonte: CEPAL – BADECEL

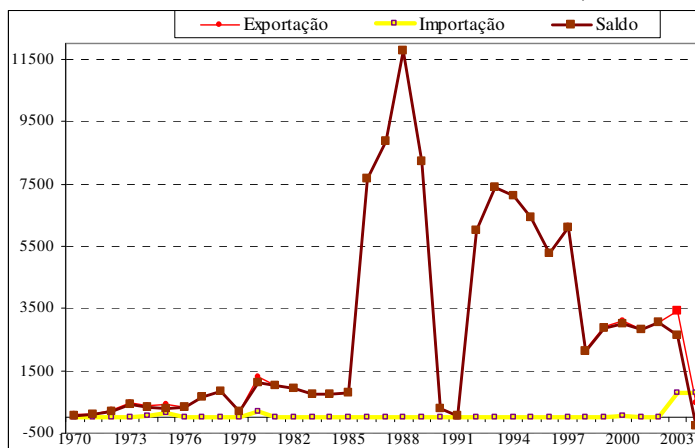
2.3.6 Brasil - Guianas e Brasil - Suriname

Exceto por anos específicos, com a importação de itens como arroz e pedras preciosas das Guianas, ou de alguns produtos químicos semi-elaborados do Suriname, o intercâmbio do Brasil com estes países não tem qualquer expressão.

Mesmo neste pequeno volume o balanço tende a se favorável ao Brasil. (ver Gráficos 7, 8 e 9)

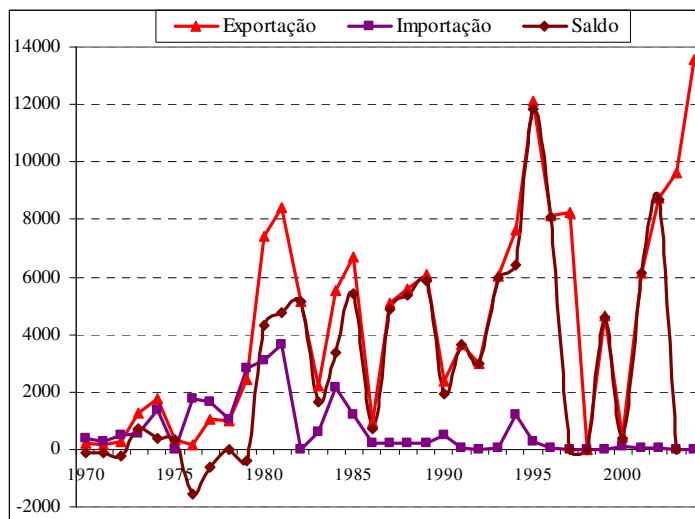
O baixo volume de comércio com estes três parceiros dificulta a identificação de um padrão definido.

Gráfico 7. Brasil –Guiana Francesa. Comércio Total US\$ mil correntes

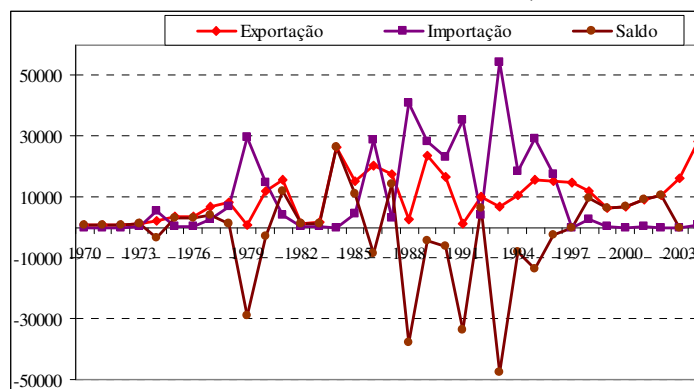


Fonte: CEPAL – BADECEL

Gráfico 8. Brasil –Guiana. Comércio Total US\$ mil correntes



Fonte: CEPAL - BADECEL

Gráfico 9 . Brasil –Suriname. Comércio Total US\$ mil correntes

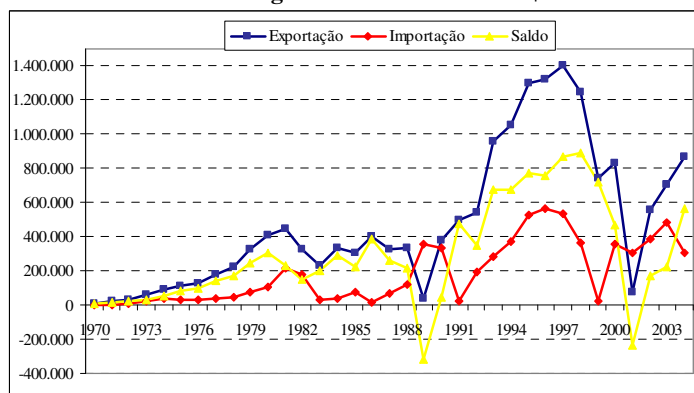
Fonte: CEPAL - BADECEL

2.3.7 Brasil-Paraguai

O Brasil é importante parceiro comercial do Paraguai. Em 2004 absorveu 19% das exportações daquele país (31% das exportações intra-regionais).

O intercâmbio total, no entanto, é pequeno, montando a somente a US\$ 1,2 bilhão, em 2004, com saldo de US\$ 566 milhões para o Brasil. (Gráfico 10)

Os poucos itens nos quais o Paraguai se destaca no intercâmbio são produtos básicos sem elaboração, como algodão, milho e carne. Em todos os demais grupos de produtos o Paraguai é importador líquido com praticamente nenhuma exportação. (ver Tabela 3)

Gráfico 10. Brasil – Paraguai. Comércio Total US\$ mil correntes

Fonte: CEPAL – BADECEL

O intercâmbio com o Paraguai cresce acentuadamente a partir da implantação do MERCOSUL e mostra estar diretamente associado às oscilações da economia brasileira, em particular ao câmbio relativo.

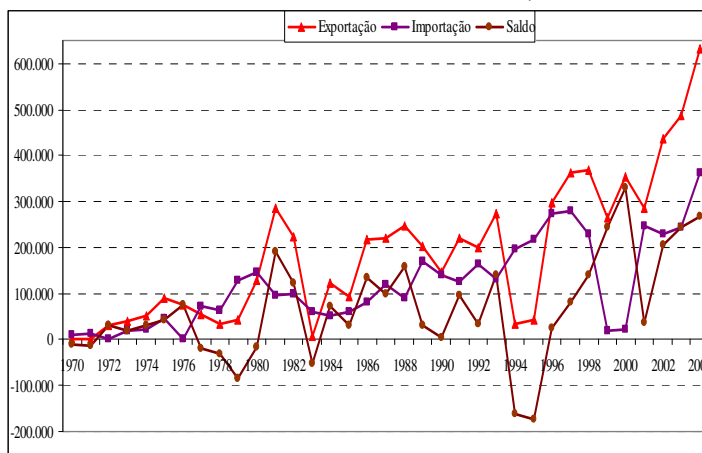
2.3.8 Brasil-Peru

Com o Peru o intercâmbio é também reduzido, tendo atingido US\$ 994 milhões em 2004, com superávit de US\$ 268 milhões para o Brasil. (Gráfico 11)

O Brasil representa 3% das exportações totais peruanas (18% das intra-regionais).

A única exportação relevante do Peru para o Brasil é de minerais não metálicos, não elaborados ou semi-elaborados. (Tabela 3)

Gráfico 11. Brasil – Peru. Comércio Total US\$ mil correntes



Fonte: CEPAL – BADECEL

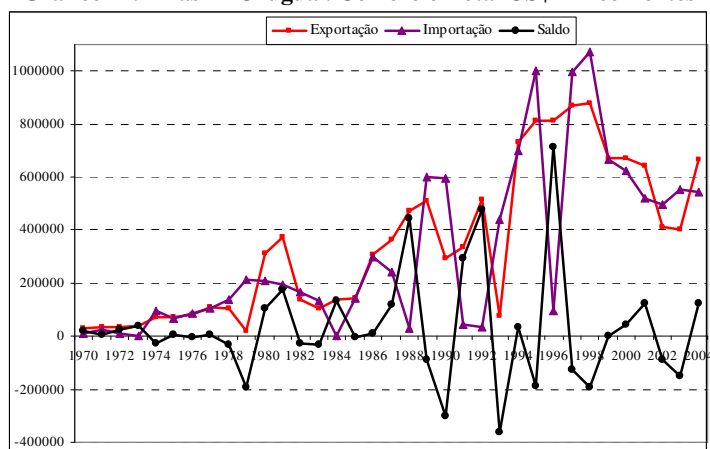
2.3.9 Brasil-Uruguai

O total do intercâmbio com o Uruguai montou a US\$ 1,2 bilhão em 2004, com um saldo de US\$ 125 milhões para o Brasil. (Gráfico 12)

O Uruguai destina ao Brasil 19% de suas exportações totais (53% das intra-regionais) concentradas em produtos básicos e semi-elaborados, como cereais (arroz), carnes, leite e derivados e alimentos. Exporta também manufaturados tradicionais, basicamente alimentos e couro; grupos de produtos nos quais tende a apresentar balanço favorável.

Nas demais agrupações, com maior valor agregado e intensidade tecnológica, o balanço é totalmente favorável ao Brasil. (Tabela 3)

Gráfico 12. Brasil – Uruguai. Comercio Total US\$ mil correntes



Fonte: CEPAL – BADECEL

O intercâmbio com o Uruguai tem apresentado uma tendência de crescimento desde a implantação do MERCOSUL. As importações deste país, no entanto, apresentam um padrão muito mais inconstante que o da Argentina, sugerindo que não foi possível estabelecer o mesmo grau de complementaridade produtiva daquela existente com o outro parceiro.

2.3.10 Brasil-Venezuela

O Brasil comprou menos de 1 % do total exportado pela Venezuela em 2004.

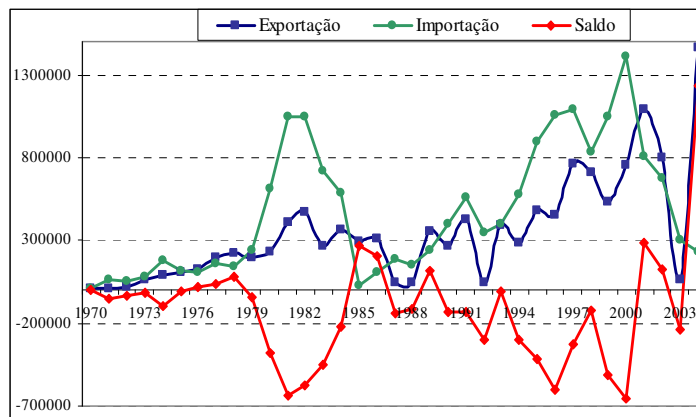
O intercâmbio com a Venezuela atingiu naquele ano US\$ 1,7 bilhões, com saldo de US\$ 1,2 favorável ao Brasil. (Gráfico 13)

As exportações brasileiras têm se diversificado, com grande participação de equipamentos de transportes e máquinas.

Já as importações brasileiras, embora crescentes, mantêm-se concentradas em petróleo. O balanço pode alterar-se nos próximos anos com a maior integração energética prevista. No que diz respeito ao valor agregado e à intensidade tecnológica, o balanço não deve se alterar.

(Tabela 3)

Gráfico 13. Brasil – Venezuela. Comercio Total US\$ mil correntes



Fonte: CEPAL – BADECEL

2.3.11 Brasil-México

O México foi incluído nesta análise por ser a única economia da América Latina comparável em tamanho e complexidade com a brasileira.

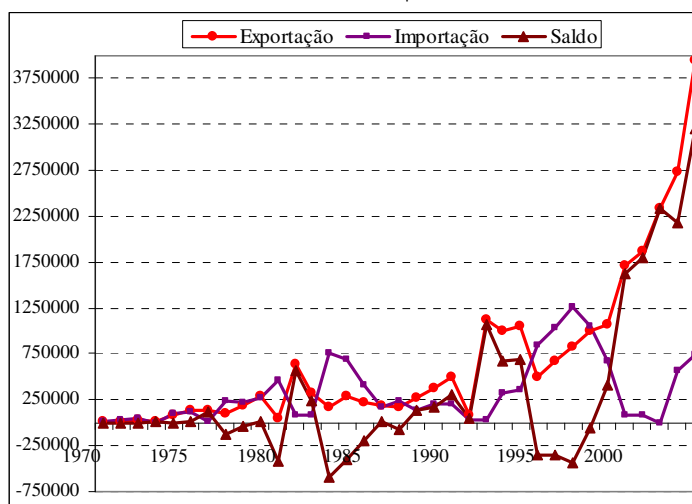
De fato, o perfil do intercâmbio comercial do Brasil com o México é bastante diferente do observado com os demais países. Em 2004, atingiu US\$ 4,69 bilhões; destes, o Brasil exportou US\$ 3,9 bilhões e importou US\$ 743 milhões, com saldo de US\$ 3,2 bilhões. (Gráfico14)

Nos últimos anos as importações brasileiras concentraram-se em produtos básicos semi-elaborados, como petróleo e derivados, mas também cresceram as importações de produtos com alta intensidade tecnológica, como medicamentos, componentes elétricos e eletrônicos.

Do lado das exportações brasileiras cresceu muito a presença de produtos manufaturados não tradicionais, com tecnologias médias, principalmente automóveis, aeronaves e equipamentos mecânicos e elétricos.

Apesar da dimensão importante, o comércio do Brasil com o México mantém as características gerais do intercâmbio com os demais países da América do Sul, apresentando um desequilíbrio no valor e na qualidade, mantendo-se o Brasil como um importador de produtos com menor valor agregado e menor conteúdo tecnológico que as suas exportações. (Tabela 3)

Gráfico 14. Brasil – México. Comércio total US\$ mil correntes Conclusões



Fonte: CEPAL – BADECEL

O intercâmbio com o México mostra dois momentos bem diversos, antes e depois dos acordos referentes à indústria automotiva.

Embora o intercâmbio já apresentasse grande diversificação antes do acordo, é expressivo o impacto deste no montante comercializado. A partir dele crescem, de ambos os lados, as vendas de motores, peças e automóveis completos. Pelo lado das exportações mexicanas, a venda de automóveis completos tem mostrado participação mais importante, incluindo a venda de produtos químicos, petroquímicos e eletroeletrônicos, principalmente computadores e produtos para telecomunicações.

Pelo lado das exportações do Brasil, as peças, motores, máquinas e equipamentos, aeronaves e calçados são os itens de destaque.

Como a pauta é diversificada, está sujeita tanto às oscilações comuns aos intercâmbios de qualidade intermediária como às variações relativas do câmbio.

2.4 Uma classificação das características dos fluxos comerciais do Brasil na América do Sul

A tabela 3 a seguir condensa os dados de comércio do Brasil com países selecionados da América do Sul, classificando os saldos obtidos em cada categoria da metodologia proposta, considerando:

- O grau e o tipo de elaboração, como indicador do valor agregado,
- A intensidade tecnológica, como indicador do dinamismo das exportações.

A observação conjunta dos dois aspectos sinaliza a qualidade do intercâmbio do Brasil com os respectivos parceiros.

Há dois conjuntos claros de países. Com um deles, incluindo Argentina, Bolívia, Chile, Paraguai e Peru, o Brasil apresenta um balanço comercial que tende a ser pior nas categorias de menor valor agregado e menor intensidade tecnológica. Melhorando o saldo do intercâmbio à medida que a classificação melhora.

**Tabela 3 - Brasil - Saldo do balanço do comércio
Segundo classificações adotadas
Milhões de dólares – 2004**

Saldo	Argentina	Bolívia	Chile	Colômbia	Equador	México	Paraguai	Peru	Uruguai	Venezuela	
Comércio Total	1.468	-341	1.080	882	406	3.205	566	268	125	1.234	
Produtos											
Básicos	Sem elaboração	-1.595	-806	1	3	-59	186	-95	-34	-91	46
	Semi-elaborados	-533	52	-478	114	48	82	228	-200	-54	166
Manufaturados	Insumos básicos	370	106	276	153	90	351	128	86	58	79
	Tradicionalis	353	59	157	94	30	150	67	49	-26	66
	Não tradicionais	2.698	203	1.070	415	296	2.385	328	4	121	859
	Outros	8	2	2	2	1	1	2	3	0	0
Intens. Tecnol.	Baixa	-4.389	-696	511	236	85	501	166	175	72	144
	Média	255	146	798	250	234	2.077	287	202	97	1
	Alta	705	39	195	113	41	171	58	65	32	159

Fonte: Elaboração do autor a partir de dados obtidos no BADECEL-CEPAL

Com o segundo conjunto de países, incluindo Colômbia, Equador, México e Venezuela, o saldo é favorável ao Brasil, independente da categoria de produto.

Outro aspecto relevante é a concentração dos saldos do Brasil nos produtos manufaturados não tradicionais e nos produtos de intensidade tecnológica média. Um dos grandes itens destas categorias são as vendas de máquinas, equipamentos e automóveis.

2.5 Conclusões

Observando as características do intercâmbio comercial do Brasil com os demais países da América do Sul, no que se refere ao valor do intercâmbio total, valor agregado e à dinâmica do comércio (intensidade tecnológica) dos produtos transacionados, suas exportações tendem a ter maior valor agregado, contemplam produtos com maior conteúdo tecnológico e maior dinamismo, que suas importações dos respectivos parceiros.

Alinhado com as conclusões de Benavente (op.cit., 2001, p. 24), o Brasil, como os demais países da América do Sul, também apresenta uma dicotomia na composição das exportações, se comparado seu intercâmbio comercial global com seu intercâmbio intra-regional. Nas relações comerciais com seus parceiros regionais o país tem situação oposta à apresentada por ele no comércio extra-regional.

As exportações extra-regionais tendem, no conjunto, a ter menor valor agregado, menos elaboração, a serem menos dinâmicas e com menor tecnologia que as importações. Já o intercâmbio intra-regional apresenta características opostas, e as exportações apresentam melhores características que as importações.

Dessa maneira, com os parceiros da região o Brasil reproduz em certo aspecto a assimetria na qualidade do intercâmbio que ele próprio está submetido no intercâmbio extra-regional.

Mesmo que a maior parcela das exportações intra-regionais do Brasil se concentre nas tecnologias intermediárias e não nas mais dinâmicas, elas tendem a ser mais elaboradas que as importações dos parceiros respectivos. O Brasil atua como um centro importador de produtos primários, semi-elaborados e elaborados tradicionais, retornando para seus parceiros, produtos manufaturados com um grau maior de agregação de valor.

Quando ocorrem déficits regulares no relacionamento com um país, como no caso da Argentina, isto se dá pela importação de produtos menos elaborados e de menor intensidade tecnológica que os exportados para o mesmo país.

Por outro lado, o Brasil é, em geral, um parceiro pouco expressivo dos demais países sul americanos, pois absorve parcela muito pequena das suas exportações.

Há, dessa maneira, uma sinalização de que a inserção periférica dos países da América do Sul no comércio internacional guarda características de periférica também com relação ao Brasil. Ou, no sentido contrário, que o Brasil exerce algum grau de centralidade ao constituir-se em centro comercial do subcontinente.

Utilizando a visão “centro-periferia”, esta centralidade representaria uma “centralidade periférica”, por inserir-se de maneira subordinada no processo global de acumulação de capital. Poderia também ser denominada como uma centralidade fraca, pois mesmo com as assimetrias no comércio com seus parceiros regionais apontadas no trabalho, o Brasil não representa um mercado comprador muito relevante para os demais países do subcontinente. O País é incapaz de representar uma atratividade e de estabelecer uma dinâmica comercial e de acumulação comparável ao proporcionado pelo centro dinâmico do capitalismo global. Caracteriza-se como semiperiferia no conceito de Wallerstein (1992).

Há na região um reconhecimento da necessidade e das vantagens da integração intra-regional. Derivadas dos ganhos de um maior intercâmbio entre os países ou (principalmente na ênfase mais recente) como preparação para “integração competitiva” extra-regional. No entanto, a atratividade do Brasil para seus parceiros regionais é insuficiente para operar como elemento promotor, ou mesmo para manter o “momentum” das iniciativas de integração já em andamento.

Apesar de ser a maior economia da região, o Brasil não é atrativo o suficiente para catalisar um processo de integração, pois sua centralidade, ou atratividade comercial, mostra-se fraca adiante daquela representada pelas economias centrais, Estados Unidos, Europa e Ásia.

Como não existe outro elemento capaz de articular os interesses no comércio intra-regional, a região tende a persistir no dilema entre priorizar a integração “extra-regional” ou a “intra-regional”. Permanecerá, portanto, exposta à fragilidade que resulta da incapacidade de avançar em qualquer das opções de integração. Dilema que poderia ser superado com a existência de uma economia que pudesse efetivamente aglutinar as demais em um processo de integração.

Ainda que submetida aos desequilíbrios que resultariam da condução do processo por apenas um país, no caso o Brasil, com elevadas assimetrias com os demais da região, estas assimetrias seriam inferiores às apresentadas nos acordos bilaterais que tendem a ser celebrados com os EUA.

Dessa maneira, considerado o desequilíbrio existente na composição do intercâmbio comercial do Brasil dentro da América do Sul, haveria alternativas para estimular de forma significativa o intercâmbio, mesmo na impossibilidade do avanço de acordos de integração?

Um dos aspectos para responder a esta questão passa pela compreensão de como ocorre o transporte do comércio entre os países da América do Sul.

3 A geografia física, a comercial e a logística: comércio entre vizinhos, transporte no entorno

Como visto no capítulo anterior, a década de 1990 foi um período marcado por um efetivo aumento do fluxo comercial entre os países da América Latina.

O crescimento foi em valor e no volume transportado, o que só foi possível com a ampliação da estrutura logística.

Não é possível afirmar, portanto, que as distâncias físicas e as assimetrias comerciais constituem impedimento absoluto à ampliação do intercâmbio comercial intra-regional.

Dentro deste crescimento, qual o papel da logística na ampliação dos fluxos comerciais? A existência, ou não, de transportes terrestres afeta decisivamente o potencial de ampliação do intercâmbio comercial entre os países da América do Sul? A forma como a logística é operada na região seria relevante para entender a integração entre os países?

3.1 A integração física: a integração “intra-regional” e a logística

O processo de abertura econômica das últimas duas décadas subordina-se ao movimento maior de “re-acomodação” do sistema capitalista, baseado em um novo ciclo tecnológico e de acumulação, onde os capitais re-definiram a forma da subordinação da periferia do sistema.

A reorganização do comércio regional na América do Sul é conduzida pela conveniência da redistribuição global de funções dos países no sistema capitalista, ditando a demanda e as oportunidades de investimentos globais. As alterações na forma de inserção produtiva da região no processo de acumulação, representada por maior abertura e busca de integração comercial em blocos de países, forçam a reconstrução de uma nova cadeia de logística regional.

Esta reconstrução é, por um lado, imposta pelo rearranjo do sistema capitalista e, por outro lado, é buscada pelos próprios países da região, como forma de ampliar sua competitividade dentro desta nova dinâmica de acumulação.

Para isto a integração comercial é elemento importante. Mas a própria competitividade da região no mercado global poderia ser ampliada se houvesse maior integração física entre as economias. Para isto, a integração operacional entre os mais diversos modais é essencial, de outra forma os países continuarão a atuar de maneira desarticulada.

Maior intercâmbio comercial deveria refletir-se, também, em maior integração física. Uma nova arquitetura comercial deveria exigir e refletir-se em uma nova arquitetura de cadeias logísticas regionais e nacionais.

Na medida em que maior abertura econômica muda as relações entre os grupos de interesse internos de um país, maior intercâmbio comercial e integração econômica representam também um processo de transformação não só econômico, como também político e social. Parece pertinente afirmar que a geografia dos transportes reflete a evolução da geografia econômica e, de maneira inversa, influencia decisivamente o processo de integração comercial e, por consequência, política e social em curso.

Facilitar o transporte dos fluxos comerciais entre distintos blocos e países da região em relação ao Brasil, o maior centro econômico desta região, contribuiria para superar as dificuldades e ampliar as possibilidades de integração.

Tanto quanto de vontade política, em seu sentido amplo, a questão da integração econômica está condicionada por questões de logística agindo em conjunto com a possibilidade da complementaridade produtiva entre os países. Seria de se esperar, portanto, que os fluxos comerciais crescessem proporcionalmente mais nas regiões onde existe melhor comunicação física terrestre entre os países.

Assim, o presente estudo procura analisar os fluxos de comércio entre o Brasil e os países da América do Sul, avançando além das suas dimensões de valor e composição tecnológica, para observar a dimensão física do transporte.

3.2 Um projeto de integração física

O transporte entre os países da América do Sul é marcado por evidentes dificuldades, uma vez que estão separados por amplas áreas sem infra-estrutura, como a floresta Amazônica, o Chaco e a cordilheira dos Andes.

O tema da integração física é tão antigo quanto a colonização, mas ganhou novo impulso com os processos de globalização e de formação de blocos regionais, pressionando por aumento da competitividade, tanto dos sistemas produtivos locais como daqueles integrados às grandes cadeias produtivas globais.

A realidade competitiva global tem mostrado que haverá maior possibilidade de integração entre economias, tanto dos fluxos comerciais como de serviços e de fatores de produção, quanto melhores forem as condições de integração logística.

Podem ser encontrados na história muitos projetos de ampliação e melhoria das ligações terrestres no interior da América do Sul, resultado da enorme carência de transporte e do

profundo isolamento que vive boa parte da população dos diversos países, principalmente nas áreas mais centrais do continente.

Os inúmeros projetos feitos ao longo da história, poucos implantados, sempre sofreram com alguns obstáculos, que se mostram de difícil superação.

Os elevados investimentos necessários para vencer as longas distâncias, os terrenos desfavoráveis ocupados por florestas, pântanos e montanhas somam-se ao baixo retorno dos investimentos, resultado da baixa densidade econômica e populacional nas regiões afetadas.

Nas últimas décadas estes fatores permaneceram sobrepujantes, apesar do avanço da ocupação de boa parte do centro-oeste e norte do Brasil.

Além dos fatores anteriores, a pressão por obras de transporte tem sido crescentemente confrontada com as pressões pela preservação ambiental e de culturas de comunidades isoladas, como as indígenas.

Apesar das dificuldades, e mesmo depois de seguidos projetos abandonados, as intenções de integração física permanecem e rebrotam regularmente associadas ao permanente desejo de integração econômica.

Há, sobretudo uma percepção geral, exposta nos projetos propostos (evidente ao longo dos estudos elaborados para o caso exemplo desta dissertação), de que os ganhos dos países com esta integração física excederiam os comerciais e econômicos. Os ganhos avançariam para os aspectos políticos, culturais e sociais.

Esta pretensão foi recentemente consolidada em um conjunto de projetos, alguns já existentes, com a intenção de prover organicidade e planejamento e, com isso, de buscar apoio e recursos para sua implantação. A aglutinação ocorre através da denominada “Iniciativa para Integração da Infra-Estrutura Regional Sul-Americana” (IIRSA).

Iniciada oficialmente durante a cúpula de presidentes da América do Sul, realizada em Brasília em setembro de 2000, a iniciativa prevê investimentos em infra-estrutura com o objetivo de integrar as áreas de transporte, energia e telecomunicações da América do Sul através de projetos coordenados pelos 12 governos sul-americanos com o apoio técnico de três bancos multilaterais: “Banco Interamericano de Desenvolvimento” (BID), “Corporación Andina de Fomento” (CAF) e “Fundo Financeiro para o Desenvolvimento da Bacia do Prata” (FONPLATA)²², além da participação do setor privado.

Esta preocupação com a reconstrução das cadeias logísticas para ampliar a integração entre os modais não é exclusiva da América do Sul. O tema vem sendo discutido pelo menos desde a década de 1980, no âmbito da União Européia.

No Continente Americano, observam-se pelos menos três iniciativas que visam a integração logística. No âmbito continental, existe a chamada “Iniciativa de Transporte do Hemisfério Ocidental” (ITHO)²³. No âmbito da América Central, estão em andamento propostas que têm como base os estudos desenvolvidos pela “Secretaría de Integración Económica de Centroamérica” (SIECA)²⁴. A IIRSA, por sua vez, é o equivalente destas iniciativas no espaço da América do Sul.

²² “Fundo Financeiro para o Desenvolvimento da Bacia do Prata” em <http://www.fonplata.org/>

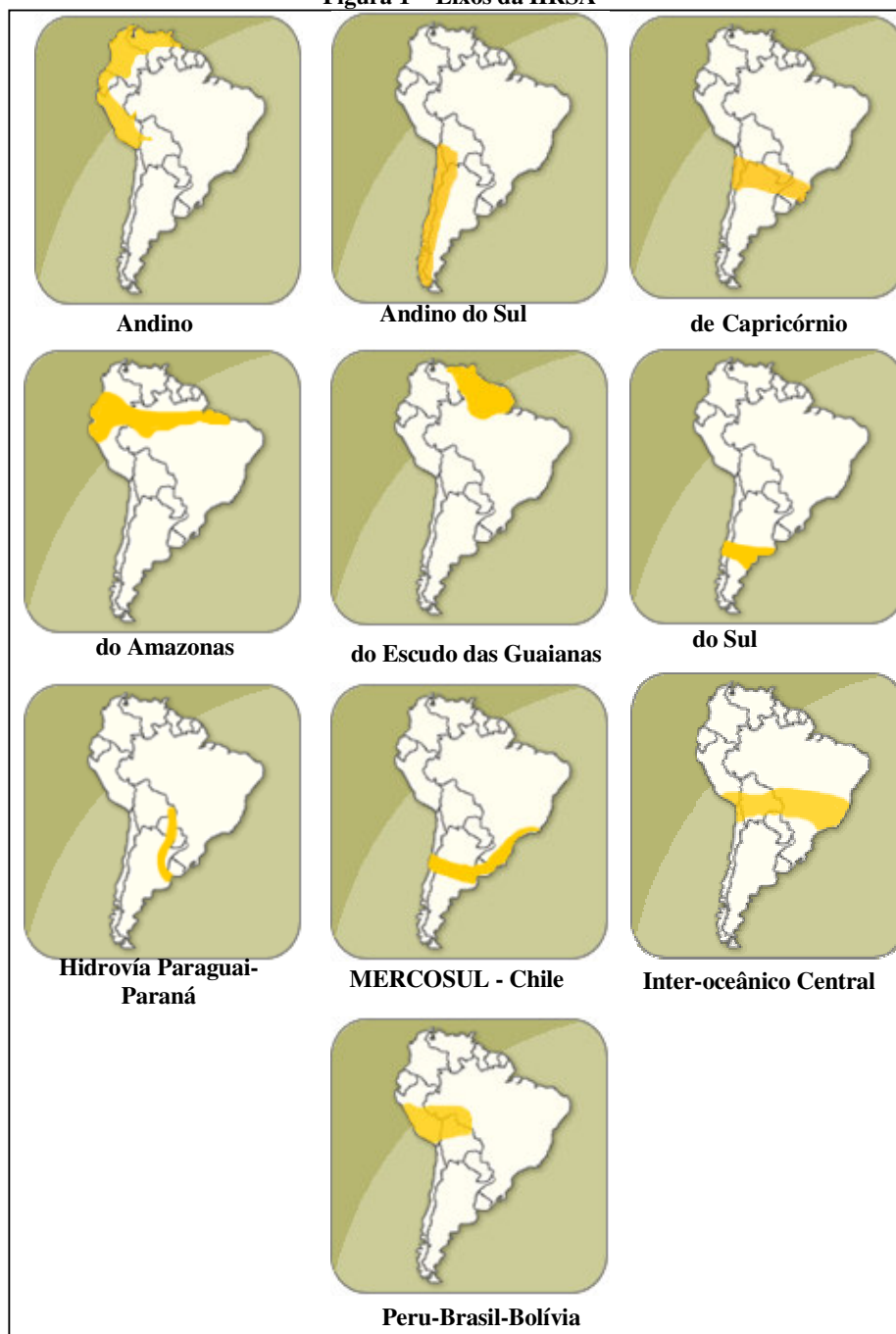
²³ “Iniciativa de Transporte do Hemisfério Ocidental” (ITHO) em <http://www.transport-americas.org/>

²⁴ “Secretaría de Integración Económica de Centroamérica” em <http://www.sieca.org.gt/>

3.2.1 Os eixos da IIRSA

Os projetos da IIRSA estão estruturados em eixos geoeconômicos. O Brasil, por sua dimensão, situação geográfica e sua majoritária participação no conjunto econômico e dos fluxos de comércio da região, estaria contemplado em seis dos dez eixos definidos. (Figura 1)

Figura 1 - Eixos da IIRSA



Fonte: IIRSA

São os seguintes os eixos:

- Eixo do Escudo das Guianas

Ligando Venezuela, Brasil, Guiana e Suriname, envolve a região com menor integração física na América do Sul, além de pequena integração comercial.

- Eixo Andino

Este eixo buscaria integrar a Bolívia, Colômbia, Equador, Peru e Venezuela através de dois grandes corredores viários norte-sul: a Carrereira Pan-americana, ao longo da Colômbia e Equador e ao longo da Cordilheira Andina na Venezuela e costa no Peru; além da Carrereira Marginal da Selva, bordejando a Cordilheira Andina no nível das planícies da Venezuela e da Selva Amazônica, na Colômbia, Equador e Peru.

A região já experimenta ampliação importante do comércio regional, no abrigo da Comunidade Andina de Nações (CAN), que seria ampliado com os projetos previstos, que também facilitariam os demais projetos de interligação da região com o Brasil.

- Eixo Andino do Sul

Sem maiores definições de projetos, este eixo envolveria ampliar as ligações entre a Argentina e Chile para o intercâmbio comercial de todo o MERCOSUL.

- Eixo do Sul

Une os dois oceanos pelo extremo sul do continente entre a Argentina e o Chile, e como o Eixo Andino de Sul, tem trajeto importante para o comércio extra-regional dos dois países e para o fluxo de energia.

- Eixos de Capricórnio, Eixo Inter-Oceânico Central e Eixo MERCOSUL - Chile.

São os três eixos de maior impacto econômico no Brasil.

O de Capricórnio liga as instalações portuárias dos oceanos Pacífico e Atlântico. O Eixo Inter-Oceânico Central Liga cinco países: Bolívia, Brasil, Chile, Paraguai e Peru. No

Brasil Abarca cinco estados Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Paraná, Rio de Janeiro e São Paulo.

Já o eixo MERCOSUL - Chile ampliaria as ligações do principal eixo no comércio da região que, embora já esteja estruturado, demanda ampliação e melhorias operacionais.

Os três eixos envolvem as zonas mais desenvolvidas do continente, permitindo não só a ampliação do comércio intra-regional como exportador.

- Eixo Hidrovia Paraguai-Paraná

Eixo com potencial de ampliar o comércio entre os países do MERCOSUL, com importantes impactos na redução dos custos de transporte.

- Eixo do Amazonas e Eixo Peru - Brasil – Bolívia

Como o eixo de capricórnio, o Eixo do Amazonas uniria os dois oceanos através de um sistema multimodal de transporte, desde alguns portos do Pacífico, seja na Colômbia, no Equador ou no Peru, com os portos brasileiros de Manaus, Belém e Macapá.

Já o eixo Peru - Brasil – Bolívia ampliaria as ligações terrestres do interior do continente, ampliando os vínculos daquela região específica e articulando-se com o eixo do Amazonas.

Nestes eixos há expectativas do uso intenso do transporte fluvial e tem envolvido significativo esforço diplomático, seja do governo brasileiro e, principalmente, dos governos do Peru e do Equador. Estes esforços estão na origem da discussão desta dissertação.

Ainda que o impacto econômico deste eixo possa ser menor que o do eixo de Capricórnio, os efeitos políticos seriam muito relevantes, constituindo-se na própria essência dos projetos de integração da América do Sul.

Os eixos claramente refletem uma combinação de desejos políticos de ampliação de vínculos físicos, bem como de expectativa de criação ou ampliação de fluxos de comércio entre os países da América do Sul.

Pela sua geografia, os projetos dependem muito da participação do Brasil. Por outro lado, traz para ele claros benefícios, não só com relação às demais economias da região, como em relação aos principais mercados mundiais.

A IIRSA pode ser questionada por, potencialmente, reforçar a forma de inserção periférica da América do Sul na cadeia produtiva global. Mas, diferente dos processos de “inserção” historicamente pautados pela dinâmica do mercado externo, ela tem claras possibilidades de gerar uma maior integração física regional e, com ela, a ampliação dos vínculos econômicos entre os países da América do Sul.

Seu projeto, se não exclui a ampliação da competitividade nos mercados extra-regionais, mantém o foco na ampliação do intercâmbio intra-regional. A IIRSA poderia perseguir um duplo objetivo: facilitar a inserção competitiva da América do Sul no novo contexto econômico global, simultaneamente ao aumento do intercâmbio comercial intra-regional.

O sucesso de um esforço como este poderia auxiliar na superação do dilema de integração intra *versus* extra-regional, da região.

3.3 A integração operacional: o volume e o modal.

A observação dos projetos da IIRSA nos oferece uma visão espacial das dificuldades que se apresentam para o comércio na América do Sul.

Para o entendimento dos vínculos comerciais atuais e seu potencial de ampliação realizamos, no capítulo anterior, uma análise do valor transacionado, enquanto, neste capítulo, tratamos dos aspectos físicos destes mesmos fluxos.

Além desses dois aspectos, entendemos oportuno observar o volume do intercâmbio através das modalidades de transporte utilizadas para o comércio internacional na região. A análise destes elementos em conjunto deve auxiliar no entendimento de como a estrutura econômica em geral, se organiza no subcontinente.

No mesmo período analisado anteriormente, 1990 a 2004, o intercâmbio brasileiro com os países da Associação Latino-Americana de Integração (ALADI) cresceu 3,6 vezes em peso, contra um crescimento de 4,3 vezes no valor comercializado. (Tabela 4)

A percepção deste crescimento muda, no entanto, ao se observar como se comportou o volume transportado entre o Brasil e as diferentes regiões.

Para isto, optou-se por comparar o comércio do Brasil com países situados em duas regiões distintas da América do Sul, e que apresentam grandes diferenças na qualidade e quantidade de alternativas de transporte terrestre: Chile e Equador.

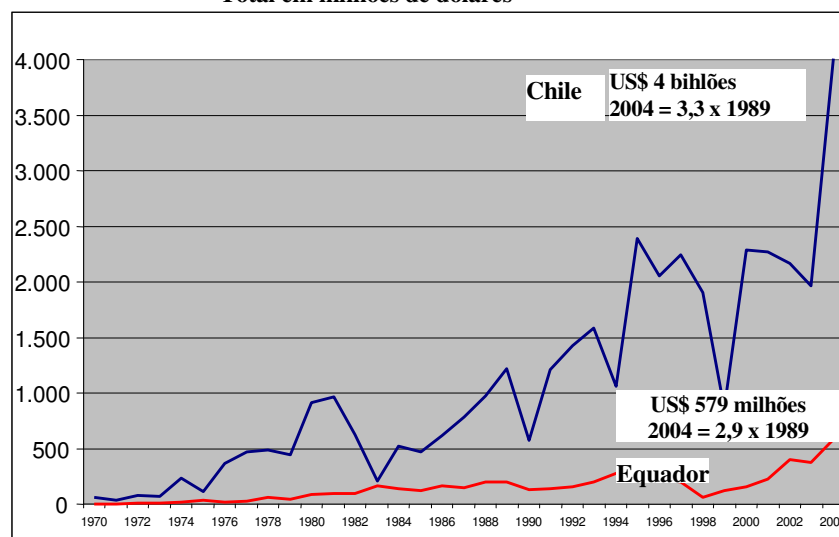
Tabela 4 - Intercâmbio Brasil – ALADI

	US\$ mi			mil toneladas			US\$/ tonelada
	Exportações	Importações	Total	Exportações	Importações	Total	
1.989	3.555	3.370	6.925	9.994	7.135	17.129	404
1.990	3.278	3.652	6.930	7.668	8.365	16.032	432
1.991	4.998	3.678	8.676	10.030	11.155	21.185	410
1.992	7.611	3.707	11.318	10.224	13.626	23.850	475
1.993	9.164	4.763	13.927	13.603	17.942	31.545	442
1.994	9.770	6.382	16.152	13.585	20.619	34.204	472
1.995	10.018	10.008	20.026	13.506	27.448	40.953	489
1.996	10.971	11.672	22.642	14.364	30.332	44.696	507
1.997	13.648	13.134	26.782	16.493	29.598	46.091	581
1.998	13.386	12.366	25.752	18.323	31.992	50.315	512
1.999	10.560	9.457	20.017	16.151	28.707	44.858	446
2.000	12.902	11.654	24.555	17.897	33.668	51.565	476
2.001	12.225	10.002	22.227	17.486	28.722	46.208	481
2.002	9.866	8.228	18.094	17.925	27.262	45.187	400
2.003	12.920	8.210	21.130	20.887	25.621	46.508	454
2.004	19.699	10.019	29.719	31.986	25.684	57.670	515

Fonte: Ministério do Desenvolvimento Indústria e Comércio (MDIC)

Como pode ser visto no Gráfico 15, abaixo, o intercâmbio do Brasil teve desempenho bastante diferente nas últimas décadas, tanto no montante quanto no crescimento.

Gráfico 15. Intercâmbio Brasil Chile x Intercâmbio Brasil Equador
Total em milhões de dólares



Fonte: BADECEL-CEPAL

Outro referencial das diferenças da evolução do comércio com os distintos países pode ser visto nas Tabelas 5, 6, 7, 8 e 9, que consolidam os dados de carga do intercâmbio do Brasil com o MERCOSUL, ALADI, Comunidade Andina, Chile e Peru, por modal de transporte utilizado.

Tabela 5 - Participação dos modais de transporte no Intercâmbio do Brasil
% do peso

	Mercosul		
	Ferrovias	Rodovia	Mar
1.989	0%	20%	53%
1.990	0%	23%	59%
1.991	0%	25%	67%
1.992	0%	28%	66%
1.993	0%	24%	71%
1.994	0%	22%	72%
1.995	0%	26%	67%
1.996	0%	28%	64%
1.997	0%	26%	65%
1.998	0%	24%	68%
1.999	0%	26%	67%
2.000	0%	22%	71%
2.001	0%	26%	67%
2.002	0%	27%	64%
2.003	0%	31%	59%
2.004	0%	23%	50%

Fonte: Ministério do Desenvolvimento Indústria e Comércio (MDIC)

Tabela 6 - Participação dos modais de transporte no Intercâmbio do Brasil
% do peso

	Chile		
	Ferrovias	Rodovia	Mar
1.989	0%	11%	88%
1.990	0%	19%	88%
1.991	0%	15%	84%
1.992	0%	6%	56%
1.993	0%	12%	86%
1.994	0%	12%	87%
1.995	0%	21%	78%
1.996	0%	21%	78%
1.997	0%	17%	82%
1.998	0%	24%	76%
1.999	0%	19%	80%
2.000	0%	22%	78%
2.001	0%	19%	81%
2.002	0%	22%	77%
2.003	0%	20%	79%
2.004	0%	20%	78%

Fonte: Ministério do Desenvolvimento Indústria e Comércio (MDIC)

**Tabela 7 - Participação dos modais de transporte no Intercâmbio do Brasil
% do peso**

	Comunidade Andina			
	Ferrovia	Rodovia	Mar	Tubos
1.989	0%	1%	96%	
1.990	0%	3%	96%	
1.991	0%	1%	97%	
1.992	0%	3%	94%	
1.993	0%	5%	73%	
1.994	0%	4%	90%	
1.995	0%	3%	92%	
1.996	0%	2%	94%	
1.997	0%	1%	56%	
1.998	0%	2%	56%	
1.999	0%	1%	53%	1%
2.000	0%	1%	48%	8%
2.001	0%	2%	45%	13%
2.002	0%	2%	36%	22%
2.003	0%	2%	31%	30%
2.004	0%	3%	30%	33%

Fonte: Ministério do Desenvolvimento Indústria e Comércio (MDIC)

**Tabela 8 - Participação dos modais de transporte no Intercâmbio do Brasil
% do peso**

	ALADI			
	Ferrovia	Rodovia	Mar	Fluvial
1.989	0%	3%	95%	11%
1.990	0%	6%	95%	5%
1.991	0%	3%	96%	6%
1.992	0%	3%	95%	5%
1.993	0%	5%	81%	17%
1.994	0%	5%	90%	7%
1.995	0%	5%	91%	10%
1.996	0%	4%	93%	11%
1.997	0%	4%	93%	13%
1.998	0%	4%	93%	13%
1.999	0%	4%	92%	9%
2.000	0%	4%	85%	9%
2.001	0%	5%	80%	8%
2.002	0%	6%	70%	11%
2.003	0%	6%	68%	12%
2.004	0%	6%	64%	12%

Fonte: Ministério do Desenvolvimento Indústria e Comércio (MDIC)

**Tabela 9 - Participação dos modais de transporte no Intercâmbio do Brasil
% do peso**

	Equador		
	Ferrovias	Rodovias	Mar
1.989	0%	0%	100%
1.990	0%	0%	100%
1.991	0%	0%	99%
1.992	0%	0%	100%
1.993	0%	0%	100%
1.994	0%	1%	99%
1.995	0%	0%	100%
1.996	0%	0%	99%
1.997	0%	1%	98%
1.998	0%	1%	98%
1.999	0%	2%	96%
2.000	0%	3%	95%
2.001	0%	1%	98%
2.002	0%	1%	99%
2.003	0%	1%	98%
2.004	0%	1%	98%

Fonte: Ministério do Desenvolvimento Indústria e Comércio (MDIC)

O Chile e o MERCOSUL, no que diz respeito a ligações terrestres e a logística, estão mais bem equipados para o intercâmbio com o Brasil. Isto fica refletido na menor participação do modal marítimo no total da carga transportada, e maior presença do rodoviário.

Esta realidade do MERCOSUL pode ser contraposta à do intercâmbio entre o Brasil e outra região da América do Sul, vista através do exemplo do Equador.

Esta rota de intercâmbio tem precárias condições terrestres, restando, quase exclusivamente, a alternativa marítima. Só em anos mais recentes a participação relativa deste modal no transporte começou a se reduzir, com a ampliação do transporte por dutos, associados à importação de hidrocarbonetos.

O modal fluvial também apresenta certa importância no comércio com a região central do continente, na fronteira com o Equador, feito através da Bacia Amazônica. Este modal, no entanto, sofre fortes oscilações de cargas transportadas, provavelmente pelas condições precárias das hidrovias da região, sujeitas aos regimes das chuvas.

Fato de destaque em todos os casos é a pequena participação do transporte ferroviário. Isto tem importantes implicações para as estruturas produtivas nacionais e para as possibilidades de integração regional, pois o modal ferroviário é dos mais eficientes meios de transporte de carga para médias e longas distâncias. Sua pouca expressão impõe custos extraordinários para as cargas transportadas no continente. Os custos derivados reduzem a atratividade da integração regional e a competitividade extra-regional das empresas da América do Sul.

3.4 Conclusão

Quando se analisa a forma como é transportado o comércio intra-regional na América do Sul é clara a grande dependência do transporte marítimo, mesmo quando existem alternativas de transporte terrestre, como entre o Brasil, MERCOSUL e Chile.

Novamente, ao se tratar aqui dos aspectos da logística do comércio intra-regional, transparecem elementos do papel desempenhado pelo Brasil no comércio regional.

Embora boa parte do volume de comércio regional flua para ele e por ele, este volume não é suficiente para justificar os investimentos necessários para reestruturar os fluxos logísticos com uma ótica regional e independente das cadeias logísticas globais. O fato de parte de o comércio ocorrer em grande pelo transporte marítimo, contornando o continente e ligado às rotas internacionais de carga, é uma evidência desta dependência.

Este transporte no entorno, e não através do continente, por um lado reflete a geografia e a histórica inserção produtiva da região na economia global. Por outro lado, é fator contributivo para dificultar uma integração regional maior.

A concentração do transporte no modal marítimo tem implicações importantes. Embora este seja um transporte de custo relativamente baixo por unidade de peso, sua utilização usualmente

é mais interessante para empresas de maior porte, maiores volumes de carga e maior regularidade no transporte.

O comércio de menor volume, por empresas médias ou pequenas, não tem a mesma facilidade na utilização deste transporte por depender mais do uso da carga fracionada. Isto possivelmente impõe uma barreira adicional para empresas de pequeno e médio porte da região participarem dos benefícios da integração e comércio regional. Como em todos os países da região, as pequenas e médias empresas são essenciais para a geração de renda. As limitações que elas sofrem geram impactos diretos nos seus desenvolvimentos.

Esta limitação na característica do transporte, na ausência da ligação bi-ocênica fácil e regular por transporte ferroviário e rodoviário traz, certamente, importantes impactos na intensidade e ritmo de crescimento do comércio regional.

As estatísticas de comércio, no entanto, não permitem afirmar que este fato seja limitante para o crescimento do intercâmbio comercial na América do Sul.

Os dados permitem afirmar que o crescimento do comércio poderia ser mais rápido e espontâneo (sem a necessidade de estímulos advindos de políticas macroeconômicas) com a existência de uma melhor e mais bem distribuída estrutura de transportes. Permitem inferir, ainda, que as características deste intercâmbio poderiam ser muito mais favoráveis nos aspectos culturais, políticos e sociais.

4 A carência de transportes terrestres na América do Sul: os impactos percebidos através de uma experiência

A precariedade ou a inexistência de vias de transportes terrestres adequados na América do Sul são recorrentemente apontadas como fatores limitantes da competitividade das empresas, da integração e do desenvolvimento das economias regionais, em particular daquelas regiões mais centrais e distantes do transporte marítimo. Os fluxos comerciais têm dificuldade em prosperar com a atual infra-estrutura de transporte.

A superação destas limitações está na origem das iniciativas de projetos apontados no capítulo 3.

A necessidade desta superação é particularmente importante para as empresas situadas na região Amazônica. Para muitas empresas estas limitações representam desafio de crescimento e sobrevivência imediatos, justificando a busca de vias e formas de transportes alternativos aos existentes, mesmo a um custo elevado.

4.1 O contexto do desafio

Com a globalização da economia mundial, a integração das cadeias produtivas e os ganhos de escala encontram-se entre os principais fatores de competitividade das empresas, o que impõe aos países a necessidade de promoverem a maior complementaridade das suas economias, bem como a utilização de meios mais eficientes de transporte.

Para isso, segundo Ballou (2004), a logística assume papel central, pois controla o valor do tempo e do lugar nos produtos, principalmente através dos transportes, dos fluxos de informações e dos estoques.

Por sua vez, Stock e Lambert (1998) apontam que a logística adiciona valor em termos de tempo e de lugar. Valor de tempo é o criado por tornar um produto disponível no tempo adequado. O valor utilidade de lugar é criado ao produto ao torná-lo disponível para compra no lugar certo. Ganhos de escala também podem ser obtidos com este valor, ao permitir a incorporação de novos mercados consumidores, como o que seria possibilitado por maior integração maior dos países da América do Sul.

4.2 A estrutura do estudo

O estudo ²⁵ apresentado nesta dissertação refere-se à possibilidade econômica da implantação de uma operação logística entre duas zonas da América do Sul, ou seja, entre Manaus e a costa do Peru e do Equador, que carecem de união por transportes terrestres. (Figura 2)

A questão proposta é se seria possível, aproveitando-se dos volumes de carga operados pelas indústrias do Pólo Industrial de Manaus (PIM) ²⁶ estabelecer uma rota logística multimodal competitiva, utilizando a infra-estrutura já existente e prescindindo de projetos terrestres relevantes, como rodovias e ferrovias.

Esta questão é apresentada às indústrias da Amazônia como forma de superar as pressões de custos e pela necessidade estratégica de estabelecer novas rotas de abastecimento, diminuindo em cerca de 4.000 milhas marítimas²⁷ o trajeto entre Manaus e o extremo Oriente, principal região fornecedora de insumos.

²⁵ Este estudo é baseado no documento “ Estudo de logística para dar suporte ao projeto denominado Centro de Logística Avançada Bioceânica – CLAB”, (PIERACCIANI, 2004)

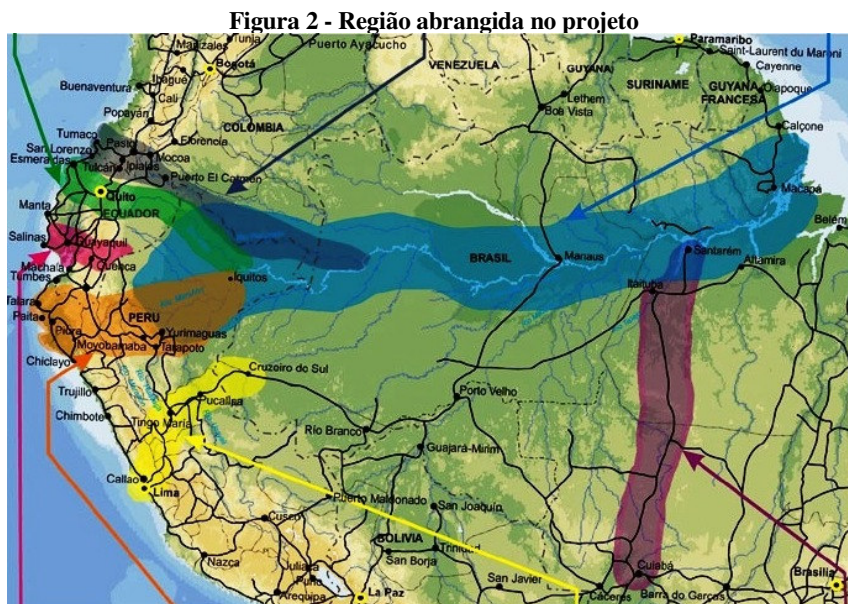
²⁶ O Pólo Industrial de Manaus (PIM) é uma área criada pela Superintendência da Zona Franca de Manaus (SUFRAMA) com o intuito de fortalecer o pólo fabril na cidade.

²⁷ A milha marítima equivale a 1.852 metros.

A região a ser vencida alinha-se com o proposto Eixo Amazonas da IIRSA. Este corredor, entre o Brasil, o Peru e o Equador, em uma direção facilitaria o escoamento de produtos brasileiros, principalmente do cerrado e do norte do país e, em particular, abriria mercado para os manufaturados na Zona Franca de Manaus (ZFM).

Na outra direção, permitiria uma ampliação do acesso comercial dos países situados na costa do pacífico ao mercado brasileiro, principalmente com a importação de gêneros de consumo para a Região Norte do Brasil, em particular para Manaus. Grande parte do abastecimento de itens de consumo, como gêneros alimentícios e perecíveis, advém da Região Sudeste e Central do Brasil, tão ou mais distantes que a costa do oceano Pacífico, com elevados custos de transporte. Tal alternativa teria não só impacto econômico regional como também impacto político e social nos países da costa do Pacífico da América do Sul.

A região como um todo pode ser vista no mapa da figura 2 a seguir.



Fonte: a partir de imagem da IIRSA

Este mapa mostra as principais cidades da costa do Pacífico da América do Sul. Nas áreas contíguas, as cores cinza, verde, rosa, laranja e amarela mostram potenciais corredores de

interiorização logística. Estes corredores unem-se com o corredor do rio Amazonas e, através deste, com as regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste do Brasil.

O estudo é particularmente interessante pela localização da ZFM, em situação de relativo isolamento por transporte terrestre.

Além disso, a viabilidade de uma proposta como a apresentada neste estudo pode ser projetada para outras regiões para avaliar o impacto de carências de transporte, com o destaque que, no caso apresentado, estão envolvidas empresas que são:

- De grande porte;
- Transnacionais, e com conhecimento das cadeias logísticas globais;
- Com cadeias produtivas complexas;
- Com processos produtivos complexos;
- Altamente integradas às cadeias globais de produção, seja no consumo de componentes como no fornecimento produtos;
- Produzindo bens de preço e valor agregado relativamente elevado.

A possibilidade do desenvolvimento de uma alternativa logística ao Panamá e aos Estados Unidos, por si só, tende a ser considerada de grande importância pelas empresas²⁸. A excessiva concentração nos fluxos de transporte em poucas rotas implica na elevação do risco comercial e de abastecimento; sujeitam os exportadores a manipulações de preços, riscos políticos e pressões econômicas. Problemas que se reduzem com a dispersão de rotas de abastecimento de componentes e escoamento de produtos acabados.

²⁸ De acordo com contatos com empresas da região.

É importante também porque, como os custos de transporte influenciam na competitividade e na capacidade de acesso aos mercados, a concentração nas rotas de abastecimento de componentes implica, diretamente, na concentração dos mercados onde as indústrias podem ser competitivas.

As exportações hoje realizadas têm como destino principal os Estados Unidos. Há uma expectativa que novos mercados possam ser conquistados na América do Sul, principalmente na costa do Pacífico, pela proximidade geográfica e semelhança de perfil consumidor e de renda com o mercado brasileiro.

4.3 O Pólo Industrial de Manaus

No processo de inserção competitiva do Brasil no mercado internacional de produtos com maior valor agregado, o “Pólo Industrial de Manaus” (PIM), contido na Zona Franca de Manaus (ZFM) tem desempenhado crescente papel.

O PIM é um importante parque fabril onde se concentram indústrias de eletroeletrônica, veículos de duas rodas, relojoaria, ótica, componentes, concentrados para refrigerantes e diversos outros segmentos industriais.

O esforço atual das empresas deste pólo está, em boa parte, na ampliação das exportações. Apesar de, durante anos a ZFM constituir-se, quase exclusivamente, em uma base de montagem de produtos para o próprio mercado interno do Brasil; nos últimos anos, com os ganhos de escala e produtividade alcançados por muitas de suas indústrias, ela tem se tornado competitiva também em terceiros mercados. Muitas das indústrias utilizam-se das suas operações naquela região para articularem-se às cadeias produtivas globais.

Para manter e ampliar sua competitividade internacional, estas indústrias necessitam aperfeiçoar seus processos produtivos e reduzir custos.

Entre as alternativas para ampliação da competitividade, duas têm tomado atenção central.

Uma primeira volta-se para a busca de novas rotas de abastecimento de componentes para os produtos ali montados. A quase totalidade dos componentes dos produtos ali manufaturados ou acabados são importados, principalmente, do sudeste asiático e procedem por transporte marítimo e terrestre através de escalas nos Estados Unidos e no Panamá. Isto impõe custos e riscos às empresas ali operantes tais como:

- O “transit-time”²⁹ do transporte destes componentes é muito longo, impondo custos de estoque que devem ser absorvidos pelas indústrias locais.
- O transporte segue rotas muito longas, encarecendo os custos de transporte.
- A quase totalidade dos componentes é transportada em contêineres, porém só parte dos produtos acabados (a destinada aos mercados externos, pois a destinada ao mercado brasileiro é transportada em caminhões carretas) é exportada em contêineres, gerando um desequilíbrio e a sobra de contêineres vazios que devem ser enviados para outros portos, com um importante custo para as indústrias.
- A dependência das rotas pelos Estados Unidos impõe também dependência comercial com estes mercados, pela economia obtida nos contratos de fretes bi-direcional.
- Uma dependência excessiva e indesejável das operações marítimas nos Estados Unidos, com crescentes problemas e custos para atender às exigências de segurança.

As indústrias localizadas no PIM apresentaram faturamento de US\$ 13,8 bilhões em 2004.

Em 2005 as exportações dali originadas totalizaram US\$ 2 bilhões, e as importações US\$ 4,4 bilhões. (Tabela 10)

²⁹ “Transit-time”: tempo de duração da viagem.

Tabela 10 - Zona Franca de Manaus - Comércio Exterior
Em milhões de dólares correntes

	EXPORTAÇÃO	IMPORTAÇÃO
2000	742	3.025
2001	829	2.702
2002	1.026	2.584
2003	1.225	3.223
2004	1.085	3.759
2005	2.021	4.763

Fonte: Coordenação de Informações Sócio econômicas/SUFRAMA

O principal destino das exportações são os Estados Unidos, mas os países da América do Sul também são importadores de relevo. (Tabela 11)

Tabela 11 - Principais destinos das Exportações do Pólo Industrial de Manaus
2004

Países	Valor US\$ Milhões	Participação %
EUA	343	29,7
Argentina	222	19,2
Colombia	70	6,1
Mexico	63	5,5
Chile	56	4,8
Alemanha	48	4,1
Venezuela	47	4,1
Peru	30	2,6
Finlandia	25	2,2
Panama	19	1,6
Hungria	18	1,5
Países Baixos	13	1,1
Guatemala	10	0,9
Equador	10	0,8
Jamaica	9	0,8
Outros	174	15,0
Total	1.157	

Fonte: Ministério do Desenvolvimento Indústria e Comércio/SECEX
 Sistema Aliceweb

O comércio exterior do Amazonas, em 2005, movimentou 1.043 mil toneladas de cargas. Conforme visto na Tabela 12, há forte desequilíbrio entre carga importada e exportada, uma vez que as mercadorias acabadas destinam-se principalmente ao mercado brasileiro, sendo transportadas por via rodoviária para as demais regiões do país. Esta diferença de modal de transporte entre as importações e as exportações gera um desequilíbrio entre contêineres de carga que chegam com carga importada e saem com produtos para exportação.

**Tabela 12 - Movimentação de carga no comércio exterior Amazonas
2005**

	Mil toneladas
Importações	858
Exportações	185

Fonte: Ministério do Desenvolvimento Indústria e Comércio/SECEX
Sistema Aliceweb

4.4 Identificação e caracterização das rotas do estudo

Este trabalho buscou caracterizar algumas possibilidades de rotas logísticas para a importação de insumos para as indústrias situadas no norte do Brasil, com origem nos países do Extremo Oriente, passando por um porto na costa do oceano Pacífico da América do Sul.

Para tal, o estudo compreendeu a avaliação da infra-estrutura portuária e aeroportuária, bem como análises de custos de transporte em algumas rotas usualmente apontadas para implantação de projetos de infra-estrutura terrestre.

As opções logísticas entre o Brasil e o Extremo Oriente, utilizando portos do Equador ou do Peru, foram comparadas com as rotas atualmente utilizadas.

Estes países foram selecionados por serem aqueles com os quais o Brasil tem discutido mais diretamente a viabilidade da implantação do corredor logístico bi-oceânico. Recentemente, obras de engenharia e transportes têm sido concluídas ou anunciadas nestas rotas.

As rotas logísticas aqui estudadas têm como objetivo buscar novas de transporte que permitam:

- Redução do “transit-time” na importação de insumos para as indústrias;
- Aumento das relações econômicas e políticas entre o Brasil e o Peru e/ou Equador;
- Desenvolvimento de mercados nos países da costa do Pacífico e da América Central para os produtos brasileiros;

- Facilidade de escoamento dos produtos industrializados para terceiros mercados através da costa do Pacífico;
- Menor distância a ser vencida por transporte aéreo, visto que o mesmo apresenta custo proporcional mais elevado.

Para cada rota analisada são resumidas suas características principais e as condições da infraestrutura de transporte para as operações a serem realizadas, obtidas em visitas aos portos e aeroportos citados.

4.4.1 As rotas hoje utilizadas

A base de comparação são as rotas atualmente utilizadas para abastecimento pelas indústrias de Manaus, pelo Panamá e através dos Estados Unidos, caracterizadas como segue. Cada rota, atual ou proposta, recebeu uma numeração seqüencial para facilitar a comparação entre elas.

4.4.1.1 Rota 1: Estados Unidos

Quadro 4- Rota 1 - EUA

Trecho	Modal de Transporte
Ásia – Los Angeles	Marítimo
Los Angeles – Miami	Rodoviário / Ferroviário
Miami – Manaus	Marítimo

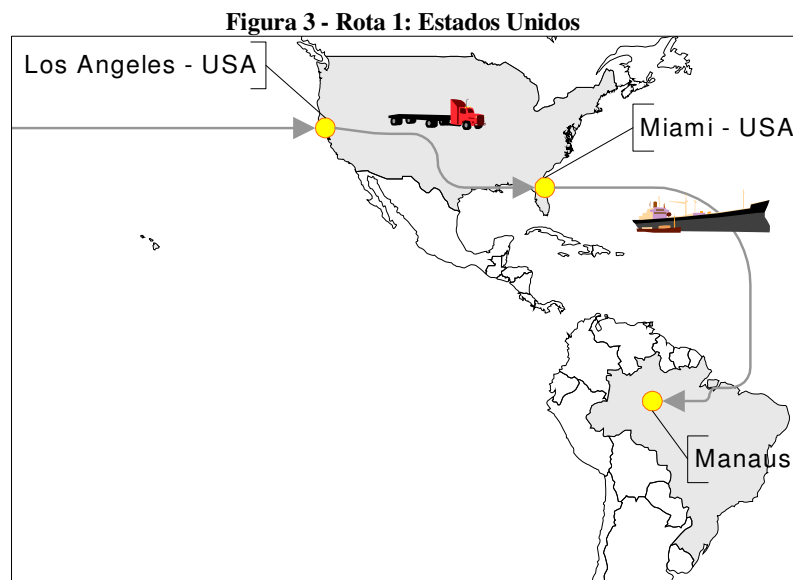
Fonte: elaboração do autor com base em Pieracciani (2004)

A rota hoje mais utilizada apresenta longo tempo de transporte rodoviário e ferroviário por cruzar o território norte-americano da costa oeste até a costa leste. (Figura 3)

Sua utilização é viável pelos custos de transporte reduzidos nos Estados Unidos e pela utilização dos portos na região da Flórida, tradicionalmente a principal porta de desembarque das mercadorias exportadas das indústrias do pólo de Manaus para os Estados Unidos.

Para esta rota não foram analisadas as condições de infra-estrutura e operacionalidade, uma vez que já se encontra em operação e suas condições são consideradas adequadas.

Foram considerados os custos e o “transit time” desta rota para efeito de simulações e comparações com as demais rotas.



Fonte: elaboração do autor com base em Pieracciani (2004)

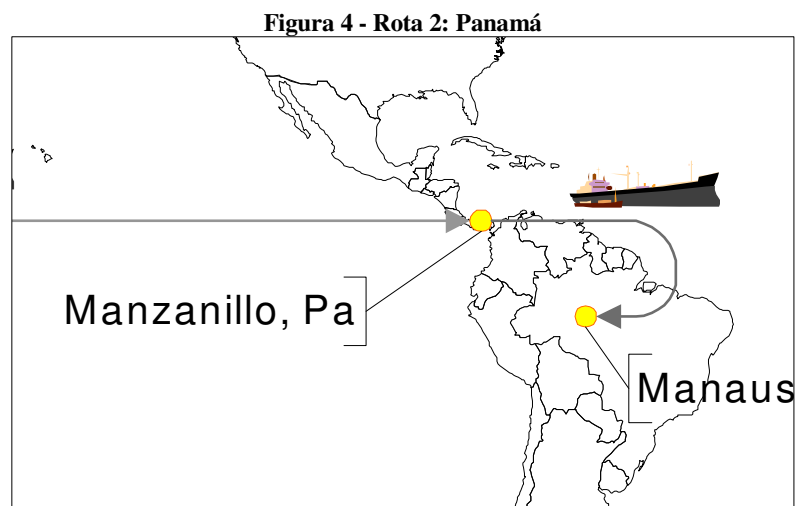
4.4.1.2 Rota 2: Panamá

Quadro 5 - Rota 2 - Panamá	
Trecho	Modal de Transporte
Ásia – Panamá	Marítimo
Panamá – Manaus	Marítimo

Fonte: elaboração do autor com base em Pieracciani (2004)

Esta opção logística representa uma rota existente e também utilizada na importação de insumos dos países asiáticos para Manaus. Constitui-se em um trajeto quase direto, pelo modal marítimo, com transbordo em Manzanillo, Panamá. (Figura 4)

Para esta rota também não foram analisadas as condições de infra-estrutura e operacionalidade, uma vez que ela já está operando e, como a Rota 1, seus custos foram utilizados para efeito de simulações e comparações às rotas do estudo.



Fonte: elaboração do autor com base em Pieracciani (2004)

4.4.2 As rotas alternativas

As rotas alternativas são avaliadas pelo custo global de transporte e por uma avaliação qualitativa das principais características de infra-estrutura apresentadas, como a portuária e a aeroportuária.

A seleção das rotas aqui apresentadas foi feita a partir da análise da participação do Brasil em foros nacionais e internacionais bem como de discussões com as indústrias³⁰ do PIM, quanto às possibilidades logísticas para ligação entre Manaus e a costa do Pacífico.

Foram três as alternativas selecionadas, em particular por sua conveniência como pontos de transbordo de insumos vindos do Oriente para o Brasil, para a distribuição de exportações oriundas do Brasil nos países do Pacífico e em função do posicionamento geográfico com as rotas marítimas internacionais.

³⁰ A partir de rodadas de contatos e reuniões com as empresas interessadas.

Duas delas utilizam portos do Equador, situados nas cidades de Manta e Guayaquil. Uma outra prevê operações no Peru, através do porto de Paita (marítimo), em conjunto com o aeroporto de Piura.

4.4.2.1 Rota 3: Guayaquil

Quadro 6 - Rota 3: Guayaquil

Trecho	Modal de Transporte
Ásia – Guayaquil	Marítimo
Guayaquil – Manaus	Aéreo

Fonte: elaboração do autor com base em Pieracciani (2004)

Guayaquil é a maior cidade do Equador e está localizada a cerca de 400 quilômetros de Quito e a 3 horas de vôo de Manaus.

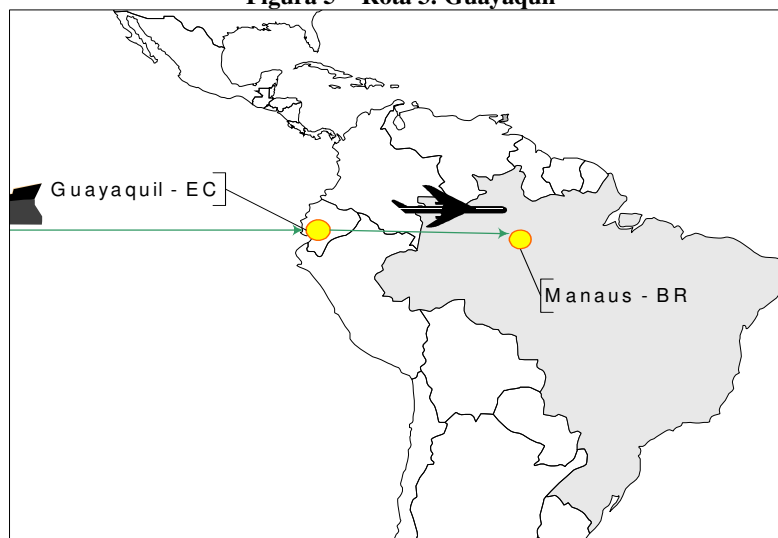
Tanto a cidade quanto o porto e o aeroporto contam com a melhor estrutura de serviços entre as alternativas estudadas. Todo o complexo de funções necessárias às operações logísticas, como agências, operadores de carga e de navegação já está estruturado e é capaz de atender às necessidades projetadas para as indústrias do Brasil.

O porto de Guayaquil é o maior do Equador e tem condições operacionais estáveis durante todo o ano que permitem a operação da maioria dos navios porta contêineres. Localiza-se a 10 quilômetros do centro da cidade e movimenta 70% da carga importada pelo país.

O aeroporto de Guayaquil é internacional e está localizado próximo à área central da cidade, sem limitações operacionais significativas. Atualmente opera com carga para as principais cidades das Américas, da Europa e da Ásia, e o maior volume movimentado compõe-se de flores para exportação.

A principal vantagem desta opção logística é que tanto seu porto quanto seu aeroporto permitem que a operação de transferência de carga “marítimo-aérea” de Manaus seja implantada rapidamente, sem necessidade de investimentos.

Figura 5 - Rota 3: Guayaquil



Fonte: elaboração do autor com base em Pieracciani (2004)

4.4.2.2 Rota 4: Manta

Quadro 7 - Rota 4: Manta

Trecho	Modal de Transporte
Ásia – Manta	Marítimo
Manta - Manaus	Aéreo

Fonte: elaboração do autor com base em Pieracciani (2004)

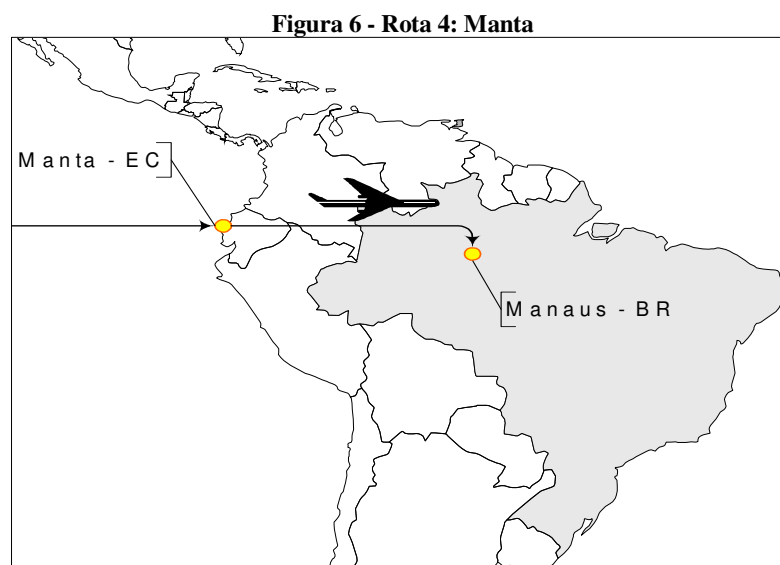
Manta localiza-se a cerca de 180 quilômetros a noroeste de Guayaquil e a 400 quilômetros de Quito, por estradas. Fica a cerca de 3 horas de voo de Manaus. A situação geográfica do porto é bastante favorável, com excelentes condições de operação durante todo o ano, no extremo oeste do continente e a somente 25 milhas náuticas das rotas internacionais de navios procedentes do Oriente e que mantém rotas que circundam a América do Sul.

Encontra-se a 600 milhas náuticas (24 horas) do canal do Panamá e a 2902 milhas de San Diego (EUA)³¹, muito mais próximo que o porto de Guayaquil ou os portos do Peru.

Muito embora existam projetos de expansão, é um porto pequeno que exige investimentos para operar com os volumes projetados pelas indústrias do Amazonas.

A infra-estrutura aeroportuária existente é de ótima qualidade e pode receber aeronaves de todos os portes. O aeroporto encontra-se junto à cidade, a cerca de 10 quilômetros do porto de Manta e sem dificuldades de acesso.

Se realizados os investimentos necessários, Manta mostra maior capacidade de crescimento de operações no longo prazo, comparada à opção por Guayaquil.



Fonte: elaboração do autor com base em Pieracciani (2004)

³¹ San Diego é o principal porto de transbordo de cargas vindas do Oriente e destinadas a Manaus.

4.4.2.3 Rota 5: Paita-Piura

Quadro 8 - Rota 5: Paita –Piura

Trecho	Modal de Transporte
Ásia – Paita	Marítimo
Paita – Piura	Rodoviário
Piura – Manaus	Aéreo

Fonte: elaboração do autor com base em Pieracciani (2004)

Quanto à infra-estrutura portuária, o porto de Paita opera na sua totalidade quase com a movimentação de contêineres e já está incluído em algumas rotas internacionais de transporte marítimo com origem na Ásia. O porto não dispõe de equipamentos fixos para a movimentação dos contêineres, o que exigirá investimentos na sua infra-estrutura.

O aeroporto de Piura, onde se daria o transbordo para o modal aéreo, tem limitações, mas é possível adequá-lo para operar nos padrões exigidos.

Quanto à infra-estrutura rodoviária, as cidades de Paita e Piura estão distantes 60 quilômetros e são ligadas pela rodovia Pan-americana, a qual é composta de duas pistas de rolagem e apresenta boas condições.

Figura 7 - Rota 5: Paita-Piura



Fonte: elaboração do autor com base em Pieracciani (2004)

4.4.2.4 Iquitos, uma outra rota

Durante os estudos foi considerada uma outra rota alternativa utilizando o porto de Iquitos, no Peru, por ter esta ligação fluvial com a cidade de Manaus, pelo rio Amazonas.

A alternativa logística considerada teria como origem a Ásia, seguindo pelo modal marítimo até o Porto de Paita, pelo modal rodoviário até a cidade de Iquitos e pelo aéreo até Manaus.

Esta alternativa foi descartada porque o porto de Iquitos tem restrições operacionais de profundidade e está sujeito ao regime de chuvas, impossibilitando a operação durante todo o ano.

4.5 Análise Comparativa das Rotas em Estudo

Para a análise comparativa a metodologia utilizada levou em consideração três principais fatores que, juntos, compõem a atratividade de cada rota:

- Custos,
- Tempos e
- Critérios qualitativos.

Estes últimos envolvem análises das condições de infra-estrutura e questões estratégicas, entre outras, podendo ser ajustados aos interesses e às alterações econômicas que possam surgir ao longo do tempo. São compatíveis com os critérios gerais usualmente apontados para avaliar o desempenho de uma cadeia de suprimentos.

Conforme Chopra e Meindl (2003), a definição de cadeia de suprimentos responsiva está relacionada à sua habilidade de:

- Responder a amplos escopos de quantidades exigidas;
- Atender com transit-times curtos;

- Manejar uma grande variedade de produtos;
- Produzir produtos altamente inovadores;
- Atender a um nível de serviços muito alto.

Para que todos os fatores de todas as rotas pudessem ser comparados simultaneamente, foi desenvolvida uma ferramenta de análise para modelagem das rotas analisadas em forma de planilha de atribuição de notas. Esta ferramenta auxilia na avaliação conjunta e ponderada dos critérios qualitativos, dos tempos e dos custos.

Os custos e tempos, relacionados a cada uma das rotas e respectivos trechos, foram obtidos com diversas empresas de transporte e logística. (ver Anexo E). Com base nas informações obtidas, foram calculados os custos e tempos médios de cada trecho, compondo cada rota.

4.5.1 Metodologia utilizada para os cálculos de custos de transportes

Considerações e premissas para comparação

A fim de facilitar a compreensão do trabalho e padronizar conceitos, algumas premissas foram adotadas:

- Tipo de produto importado: Para o levantamento dos custos envolvidos na operação foi considerado que a carga de importação seria composta totalmente por produtos eletroeletrônicos, que têm grande representatividade no total de importações que chegam até Manaus, provenientes da Ásia.

- Características do contêiner: Considerados para comparações contêineres de 20 pés (1 TEU)³². Foi considerado o peso médio de 16 toneladas por TEU, calculado através dos dados de movimentação de cargas de importação do porto de Manaus do ano de 2003, os quais representam aproximadamente 55% do volume total de movimentação de contêineres em Manaus.
- Porto de origem: Com o objetivo de facilitar os cálculos e deixar a análise mais precisa, foi adotado o porto de Pusan (Coréia) como porto de origem, embora tenham sido levantados custos referentes às saídas do porto de Yokohama (Japão) e Hong Kong (China).
- Tarifas portuárias: As cotações recebidas não incluíam as tarifas portuárias envolvidas na operação, assim sendo, foram adotadas para base de cálculo somente tarifas dos portos de destinos relacionadas ao manuseio da carga (desembarque).
- Tarifas aeroportuárias: As cotações obtidas de modal aéreo já incluem as tarifas e gastos operacionais exigidos pela operação nos aeroportos.
- Custos com armazenagem: Não foram considerados os custos com armazenagem em nenhum dos destinos, sendo considerados para a análise comparativa os valores de frete de transportes.
- Outros custos: Alguns custos foram considerados iguais para todas as rotas estudadas (tanto as já existentes como aquelas cuja viabilidade está sendo estudada), como os custos de licenciamento e despacho aduaneiro; serviços de despachante; emissão de documentos; contratação de câmbio; impostos de importação e exportação; impostos indiretos e incentivos e os custos com seguro.
- Distâncias aproximadas entre os aeroportos: Para os cálculos de rotas aéreas foram consideradas rotas ponto a ponto.

³² TEU (*twenty feet equivalent unit*). Unidade de transporte considerando um contêiner padrão de 20 pés de comprimento. Medida usada para facilitar a padronização dos equipamentos e dos orçamentos dos diferentes tipos de modal e análises finais de custos de transporte.

4.5.1.1 Custos de Transporte Marítimo

Os custos marítimos foram obtidos através de cotações com empresas de transporte marítimo ou multimodal, considerando embarcações com frequência semanal. Dentre as cotações obtidas foram tomados para análise os menores custos e “transit-times” a partir do porto de Pusan.

A única exceção é a cotação referente à Rota 06 (Panamá) que, devido à confiabilidade de informações recebidas, tomou-se apenas a cotação recebida da empresa BAX Global, que se refere às saídas do porto de Xangai. No entanto, isto não gera alterações significativas nos custos, além de não ter um impacto considerável neste estudo.

4.5.1.2 Custos de Transporte Aéreo

Utilizou-se como base para cálculo dos custos aéreos o preço proporcional por tempo de voo fretado para cargas, obtido com as empresas consultadas. A referência de preço é o trecho de Manaus a Guayaquil, orçado em 10 mil dólares por hora de voo.

Foi considerada como premissa as rotas já estariam em funcionamento, com cargas sendo regularmente transportadas em ambos os sentidos.

O avião considerado é o DC-10 (definido como referência pelas empresas de logística), que possui uma capacidade máxima total de carga transportada de 63 toneladas por voo. Desta forma, foram determinados os preços equivalentes apresentados abaixo, levando em conta a decolagem do avião com sua capacidade máxima preenchida e os tempos de voo constantes.

(Tabela 13)

Tabela 13 - Custo do transporte

	Tempo de voo Horas	Preço do voo US\$	US\$ por Tonelada	US\$ por TEU
Manta	03:10	31.667	503	8.042
Guayaquil	02:50	28.333	450	7.196
Piura	03:00	30.000	476	7.619

Fonte: elaboração do autor com base em Pieracciani (2004)

4.5.1.3 Custos de Transporte Rodoviário

Para efeito de cálculos, os custos de transporte rodoviário foram considerados semelhantes aos custos praticados no Brasil.

Por meio de levantamento de preços, foi considerado um custo médio de transporte rodoviário por quilometro, utilizando o caminhão com capacidade de nove toneladas de carga. Os resultados obtidos foram:

Tabela 14: Custo do transporte rodoviário

	Distância	US\$	US\$ por	US\$ por
Trecho	Km	por caminhã	Tonelada	TEU
Paita-Piura	57	192	21	341

Fonte: elaboração do autor com base em Pieracciani (2004)

4.5.2 Custos totais das rotas

São apresentados a seguir os custos e tempos de cada trecho, a partir dos levantamentos feitos junto a fornecedores de serviços logísticos. (Tabelas 15 e 16)

Tabela 15 - Custos e tempos das rotas do estudo, trecho a trecho

Roteiro						Custo	Tempo em
						(US\$/ TEU)	Trânsito
Rota	Trecho	Ponto Origem	Ponto Destino	Modal	Distância (Km)	Custo (US\$/ TEU)	Tempo médio (Dias)
Rota 01 - EUA	1	Ásia	Los Angeles	Marítimo	10.053		
Rota 01 - EUA	2	Los Angeles	Miami	Rodoviário	3.758	\$4.200,00	38
Rota 01 - EUA	3	Miami	Manaus	Marítimo	3.885		
Rota 02 - Panamá	1	Pusan	Panamá	Marítimo	14.711		
Rota 02 - Panamá	2	Panamá	Manaus	Marítimo	2.547	\$3.350,00	40
Rota 03 - Guayaquil	1	Pusan	Guayaquil	Marítimo	15.724	\$2.150,00	24
Rota 03 - Guayaquil	2	Guayaquil	Manaus	Aéreo	2.212	\$7.195,77	0,12
Rota 04 - Piura	1	Pusan	Paita	Marítimo	16.246	\$2.050,00	36
Rota 04 - Piura	2	Paita	Piura	Rodoviário	57	\$398,48	0,03
Rota 04 - Piura	3	Piura	Manaus	Aéreo	1.596	\$7.619,05	0,09
Rota 05 - Manta	1	Pusan	Manta	Marítimo	15.561	\$2.450,00	35
Rota 05 - Manta	2	Manta	Manaus	Aéreo	2.315	\$8.042,33	0,13

Fonte: elaboração do autor com base em Pieracciani (2004)

Tabela 16 - Resumo Geral da comparação logística entre as rotas

Rota	Rota 01	Rota 02	Rota 03	Rota 04	Rota 05
	EUA	Panamá	Guayaquil	Manta	Piura
Custo total (US\$)	4.200	3.350	9.346	10.492	10.068
Tempo total (Dias)	38	40	24	35	36
Pontuação qualitativa	66	70	72	54	52

Fonte: elaboração do autor com base em Pieracciani (2004)

Os custos das rotas tradicionais pelo EUA (Rota 1) e Panamá (Rota 2) apresentam-se muito inferiores quando comparados às opções logísticas pela Costa Pacífico.

Não há condições de competição entre os dois conjuntos de rotas, e o fato diferenciador é a necessidade do uso do transporte aéreo nas rotas pela costa do Pacífico.

Em contrapartida, e pela mesma razão, os “transit-times” das rotas tradicionais são os maiores entre todas as opções.

A rota 3 (Guayaquil) apresenta a maior redução no “transit-time”, de 14 dias em relação à rota 1, levando apenas 24 dias e três horas para realizar todo o trajeto (sem considerar necessidade de armazenagem) e de 33% em relação à Rota 02 – Panamá.

4.6 Considerações quanto à redução de custos

Para a adequada comparação dos custos das alternativas avaliadas, tomou-se o custo total do frete entre os portos da Ásia e o porto de Manaus. Todas as rotas alternativas pela costa do Pacífico mostraram-se mais caras pela conjugação das seguintes razões:

- Tratam-se de composições de fretes marítimos e aéreos. Embora o custo do frete marítimo nestas rotas seja inferior às rotas Estados Unidos e Panamá em aproximadamente 48% (o custo médio das rotas Estados Unidos e Panamá é de US\$ 0,25/ TEU.km, enquanto as rotas pela Costa do Pacífico tiveram preço médio de US\$ 0,14/ TEU.km), os preços médios dos

fretes aéreos no trecho “Costa Pacífico-Manaus” são bastante elevados, ao redor de US\$ 3,74/TEU/km ou US\$ 7.000/TEU, para vôos fretados.

- As rotas através da costa do Pacífico operariam um volume de tráfego muito menor se comparado às tradicionais, o que faz com que o frete médio seja mais elevado.

Estas desvantagens tendem a se reduzir na medida em que o tráfego de cargas cresce nas rotas entre Manaus e a costa do Pacífico. O fator de maior impacto para a redução de custos deve resultar do crescimento das exportações de produtos da ZFM, reduzindo o desequilíbrio importação/exportação e otimizando a ocupação dos aviões.

Além disso, a rota pelo Pacífico amplia a possibilidade de carga fracionada e de menor volume, além de permitir a importação de alimentos, em particular os frescos e perecíveis, a custos potencialmente competitivos com outras rotas de abastecimento para a Região Norte do Brasil.

4.7 Análise qualitativa

Além da análise quantitativa, montou-se um instrumento qualitativo com critérios usualmente utilizados pelos transportadores de carga internacionais, atribuindo-se um peso para cada um deles (Quadro 9).

Para cada critério em cada uma das rotas foi dada uma nota de 1 a 5 (em que 1 representa a pior condição e 5 a melhor condição). O resultado final foi obtido com a somatória da avaliação de cada rota, assumindo a ponderação de cada critério.

Deve ser notado que os critérios para a ponderação de cada uma são ajustáveis à percepção e prioridades do analista em cada momento em que a análise for realizada. A ponderação adotada aqui é uma das muitas possíveis, tentando incorporar os diferentes aspectos, quantitativos e qualitativos, relevantes na avaliação das rotas logísticas.

Quadro 9 - Critérios e respectivos pesos adotados na análise qualitativa

CRITÉRIO	DEFINIÇÃO	Ponderação
Operacionalidade	Considera as condições operacionais existentes (movimentação e tipo de operação existentes), avaliando o quanto a rota encontra-se em condições para início das operações	20
Necessidades de investimento	Considera as condições gerais de infra-estrutura portuária, aeroportuária e de acessos, avaliando necessidades de investimento da rota.	30
Integridade da carga	Considera riscos à integridade física e segurança da carga, quanto a roubos e/ou extravios (armazéns fechados, considera a proximidade/afinidade com os órgãos das localidades envolvidas, sob o contexto de relacionamento político.	10
Contexto político	Considera a proximidade/afinidade com os órgãos das localidades envolvidas, sob o contexto de relacionamento político.	20
Interesse estratégico	Considera o contexto global da importância estratégica que a rota representa aos interesses do país.	20
Total		100

Fonte: elaboração do autor com base em Pieracciani (2004)

Os resultados da avaliação comparativa resultante de um exercício desenvolvido com algumas indústrias participantes do estudo são mostrados no Quadro 10.

Quadro 10 - Avaliação qualitativa de cada rota

Critério	Ponderação	Condições consideradas como péssimas	Condições consideradas como ótimas					
				R1 - EUA	R2 - Panamá	R3 - Guayaquil	R4 - Manta	R5 - Paita - Piura
Operacionalidade	20	Impossível de ser realizada a operação por esta alternativa logística.	As condições são suficientes para a operação logística previstas. Alternativa logística já operante.	5	5	5	3	3
Necessidade de investimentos	30	Necessita um montante significativo de investimento para operacionalizar.	Não necessita de investimentos para absorver a operação logística prevista.	5	5	5	3	3
Integridade da carga	10	Oferece riscos significativos na manipulação, armazenagem e transporte da carga.	Não oferece riscos quanto à integridade da carga.	4	4	3	4	3
Contexto político	20	Existem dificuldades significativas para a implantação desta rota.	Não existem dificuldades para a implantação desta rota.	2	3	4	4	4
Interesse estratégico	20	A implantação desta rota não está alinhada aos interesses estratégicos.	A implantação desta rota está totalmente alinhada aos interesses estratégicos.					
TOTAL	100		TOTAL BASE 100	66	70	72	54	52

Fonte: elaboração do autor com base em Pieracciani (2004)

4.8 Resultados da análise comparativa

A análise conjunta dos critérios quantitativos e qualitativos pode ser observada no exercício constante no Gráfico 16.

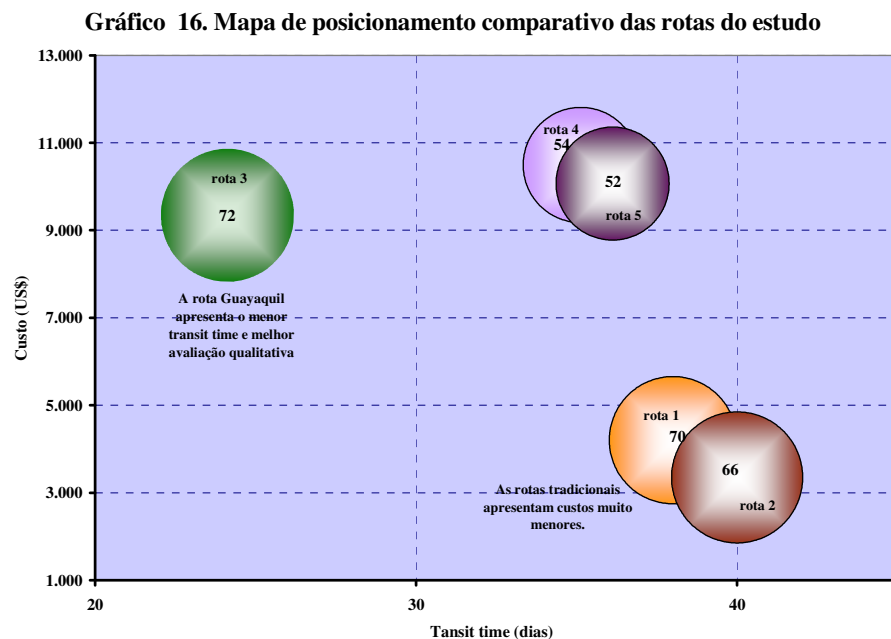
Enquanto a variável custo está projetada no eixo vertical (em dólares), no eixo horizontal temos a projeção do “transit-time” de cada alternativa.

A avaliação qualitativa é expressa pelo diâmetro e pelo número contido no círculo respectivo.

Pode ser observado que a rota 3, que utiliza o porto de Guayaquil, é a que apresenta o menor tempo em rota, com 24 dias, enquanto a rota pelo Panamá é a mais demorada, tomando cerca de 70 dias.

A rota por Guayaquil apresenta também um custo total razoável, e condições operacionais suficientes para operação imediata, o que resulta na melhor ponderação qualitativa (72 pontos) expressos no interior do círculo.

Apesar da ponderação favorável à rota 3, ainda assim os custos totais das rotas tradicionais, rota 1 por San Diego e rota 6 pelo Panamá, são muito inferiores.



Fonte: elaboração do autor com base em Pieracciani (2004)

4.9 Conclusões

Os custos de transporte aéreo, inevitáveis pela inexistência de transporte terrestre, inviabilizam o uso imediato de rotas comerciais entre o Brasil e o oceano Pacífico, mesmo para indústrias com alto valor agregado, e integradas às cadeias de produção globais, como as localizadas em Manaus.

As rotas do eixo bi-ocênico, apesar das desvantagens iniciais de custo, poderão tornar-se competitivas a partir da realização de investimentos em infra-estrutura terrestre.

Também novos acordos comerciais com países do Oriente, que ampliem o fluxo de comércio da região amazônica de produtos com alto valor agregado, provenientes, por exemplo, do agro-negócio, poderão tornar atrativas as alternativas pela costa do Pacífico.

Independente do potencial das rotas estudadas, o levantamento permite concluir que a integração logística regional, ao menos na região central do continente, envolvendo a ligação do

Brasil aos países do pacífico pela Amazônia, exige a implantação de projetos terrestres que articulem vários modais, como o fluvial e rodoviário, para assim competir com as alternativas logísticas hoje operantes.

O levantamento permite verificar que o sistema produtivo brasileiro é fortemente onerado pela inexistência de alternativas logísticas pela costa do Pacífico. Este fator reduz a competitividade e o potencial produtivo do país. Soma-se a este ônus a perda de mercado geradanto pela impossibilidade física do transporte quanto pelo custo adicional em que o sistema produtivo incorre.

Embora o estudo tenha sido realizado considerando as empresas situadas em Manaus, suas conclusões podem ser projetadas para outras regiões que estão alinhadas com o eixo de transporte amazônico. Os demais Estados do Norte e do Nordeste do Brasil podem projetar o impacto na competitividade de suas empresas a partir da viabilização de uma rota que a princípio beneficiaria a região centro-amazônica.

Além disso, as conclusões podem ser projetadas para outras regiões do Brasil, como o centro-oeste, que consideram rotas logísticas multimodais transcontinentais mesmo sem a melhoria da infra-estrutura terrestre. A viabilidade das rotas será dada não só pela infra-estrutura existente, mas pela capacidade de agregar valor através da logística em ambos os sentidos das rotas.

5 Reflexões finais

Com base nas questões comerciais vistas neste trabalho, incluindo os aspectos de intensidade, modalidade e qualidade do comércio, bem como as limitações logísticas, o que é possível assinalar quanto ao movimento de arranjos e rearranjos de integração e formação de blocos que ocorrem na América do Sul?

Entre as questões subjacentes a este trabalho, uma seria avaliar se o comércio intra-regional representaria atratividade suficiente para que estas economias atuassem de forma mais articulada no cenário da globalização. Isto para que as economias avançassem na integração ainda a tempo de participar deste momento da história, que passa pela constituição de blocos regionais.

Promover a integração na esfera regional permitiria uma inserção mais competitiva e menos desigual nos fluxos globais de comércio do que aquela que ocorreria a partir da ação isolada de cada país sul-americano.

Como visto neste trabalho, as assimetrias entre as economias da região são muito acentuadas, tanto no que se refere ao comércio exterior (sua dimensão e qualidade) quanto no que se refere às dimensões e às complexidades da estrutura produtiva.³³

Se as disparidades entre os países da região são grandes, são ainda maiores na comparação com outros países mais integrados às cadeias produtivas dinâmicas da economia mundial. São, em particular, acentuadas quando comparadas com EUA, a alternativa que tem se mostrado mais imediata, através da proposição de acordos de comércio bi-lateral.

³³ As referências a assimetrias entre países são, de fato e a rigor, entre as empresas (unidades produtivas) localizadas nesses países, como Krugman (1997, cap.1) expôs muito claramente.

Um processo de integração com o Brasil (ou liderado por ele), ainda que sujeito aos desequilíbrios vistos ao longo da dissertação, apresentaria menores assimetrias iniciais entre as estruturas produtivas.

No entanto, os dados de intercâmbio evidenciam que o comércio intra-regional é parcela relativamente reduzida dos interesses comerciais totais dos países da região. Com exceção, e não por acaso, dos países parceiros do Brasil no MERCOSUL, uma vez que o comércio intra-bloco é expressivo. Outra exceção é a Colômbia, que explora muito bem o comércio com o Peru, Equador e Venezuela.

A baixa representatividade do comércio intra-regional indica uma reduzida complementaridade produtiva.

Os dados sinalizam que, no atual momento histórico, tampouco o Brasil seria representativo o suficiente para liderar um processo de integração em torno de sua atratividade comercial, representada por suas importações dos parceiros regionais.

O vetor do comércio, considerado isoladamente, não parece suficiente para conduzir uma integração regional, pois os interesses, no momento, estão em outra direção.

Assim, apresenta-se a seguinte questão: o processo de integração regional estaria destinado a não ter continuidade?

A observação dos outros elementos contidos na dissertação, em um primeiro momento, também sinaliza que os países da região devem buscar outra estratégia de inserção competitiva global, que não (exclusivamente) a integração regional.

O caso exemplo da ZFM ilustra os limites de alternativas para a aproximação logística na região. Na atual matriz de logística os transportes marítimo e terrestre são essenciais para as cadeias produtivas. Não haverá como concretizar projetos de integração, sem que investimentos de transporte terrestre sejam feitos.

A observação do caso exemplo contido nesta dissertação dá margem para outra abordagem destas limitações comerciais e físicas.

A teoria econômica sinaliza que os movimentos de integração devam ocorrer com base no comércio e, por consequência, fundamentado no conjunto de instrumentos (racionais) que o reconfiguram entre os países. Segundo Krugman e Obstfeld (2005, p.7):

[...] Os países participam do comércio internacional por dois motivos básicos, e cada um deles contribui para seu ganho de comércio. Primeiro, os países fazem comércio porque são diferentes uns dos outros...

e

[...] Segundo, os países fazem comércio para obter economias de escala na produção.

Por outro lado, tratar da integração entre países significa mais que comércio. Vai além da esfera econômica, pois as categorias “país” e “nação” são muito mais complexas, envolvendo aspectos políticos (no seu sentido mais amplo), bem como sociais e culturais.

Outra abordagem para a integração pode ser feita pela inversão da linha lógica. A integração seria uma aproximação entre países, na qual o aspecto econômico é um entre os motivos.

Dessa maneira, tratar de integração, sem deixar a importância do aspecto econômico-comercial, deve significar tratar três grandes vetores.

O primeiro certamente é o vetor econômico, por vezes identificado como integração produtiva ou comercial. Sem dúvida é o elemento que dá consistência aos processos.

O segundo é o vetor político, alinhando os interesses estratégicos dos países e também associando as percepções culturais e de identidade.

Finalmente o terceiro é o vetor físico, que aborda a proximidade ou distância entre os países. Nesta dissertação este vetor fica refletido nas dificuldades logísticas. No estágio atual da globalização, se por um lado a distância física não impede a integração comercial ou das cadeias produtivas, por outro lado, a proximidade física certamente as facilita.

Estes vetores não são isolados; as características de uns refletem-se nas potencialidades ou fraquezas dos outros.

Mesmo que a integração seja principalmente uma aproximação comercial. Ela é ponderada por outros fatores, políticos e sociais, que aproximam os países.

Assim, se num primeiro momento poderíamos considerar que os critérios para a associação a um bloco deveria se dar com base na “lógica” comercial, entendemos que o processo de integração regional deverá articular-se nos diferentes níveis de interesses, que não exclusivamente econômicos.

Os processos de integração da América Latina terão maiores possibilidades de sucesso se atentarem para a composição dos diferentes vetores que os Compõem.

Um processo de integração na América do Sul poderia ser estruturado com o apoio da construção de grandes eixos de acesso terrestres, como o proposto pela IIRSA.

Pelos motivos apontados nas conclusões do capítulo 3, transportes que facilitem a multiplicação de empresas participantes do intercâmbio comercial, principalmente as pequenas e médias empresas, devem promover uma integração com resultados sociais melhor distribuídos. Seria tipicamente a opção pelo transporte rodoviário.

Uma vez que qualquer solução de transporte terrestre passará por regiões de baixa densidade populacional, característica do interior do continente, estes eixos deverão considerar as restrições de impactos ambientais, particularmente significativos no caso de rodovias.

Por outro lado, a possibilidade do acesso freqüente e a custos relativamente reduzidos estimula o intercâmbio turístico e os contatos pessoais, expresso em uma frase escutada durante a visita ao porto de Guayaquil: “a possibilidade de viajar de carro com a família, do Equador ao Rio de Janeiro, para passar férias”.

Apesar das restrições de toda ordem que possam ser elencadas, sejam de origem ambiental, financeira, política, barreiras físicas, ou outras quaisquer, a integração logística e física da América do Sul é urgente. É parte de qualquer modelo de acumulação projetado, tanto através da inserção competitiva da região no rearranjo global do sistema capitalista, quanto através da ampliação da acumulação pela integração da própria região, em um possível subsistema periférico sul-americano.

BIBLIOGRAFIA

- BALLOU, H.Ronald. *Gerenciamento da Cadeia de Suprimentos: Planejamento, Organização e Logística Empresarial*. Porto Alegre: Bookman, 4ª edição, 2004.
- BANCO INTERAMERICANO DE DESENVOLVIMENTO (BID). *Iniciativa para la integración de la infraestructura regional suramericana: Conceptos básicos y lineamientos estratégicos*. Washington D.C.: BID, Dezembro de 2003. Disponível em <www.iadb.org/sds/ifm> Acesso em: 01 fev. 2006.
- BENAVENTE, José Miguel. *¿Cuán dinámicas son las exportaciones intrarregionales latinoamericanas?* CEPAL División de Desarrollo Económico - Serie Macroeconomía del desarrollo n° 12, Santiago de Chile, enero 2002.
- BENAVENTE, José Miguel. *Exportaciones de manufacturas de América Latina: ¿Desarme unilateral o integración regional?* CEPAL División de Desarrollo Económico - Serie Macroeconomía del desarrollo, n° 3, Santiago de Chile, 2001.
- BIELSCHOWSKY, Ricardo (org.). Ribeiro, Vera (trad). *Cinquenta Anos de Pensamento da CEPAL*. Rio de Janeiro: Record, 2000.
- BIELSCHOWSKY, Ricardo. *Vigência de los aportes de Celso Furtado*. Revista de la CEPAL, n° 88, Santiago de Chile, 2006.
- BRAGA, Marcio Bobik. *Integração Econômica Regional na América Latina: Uma Interpretação das Contribuições da CEPAL*. Cadernos PROLAM, Ano I Volume I, São Paulo, 2002.
- CEPAL. *Clasificaciones estadísticas internacionales incorporadas en el banco de datos del comercio exterior de América Latina y el Caribe de la CEPAL (Revisión 2)* Cuadernos Estadísticos de la CEPAL, n° 30, Santiago, 2004.
- CEPAL. *Estudio económico de América Latina y el Caribe 2004-2005*. Santiago de Chile, septiembre 2005.
- CEPAL CAN 2000. *Un programa de cómputo para analizar la competitividad internacional de países y regiones*. Disponível em <<http://www.eclac.cl/>> Acesso em: 01 fev. 2006.
- CEPAL. Unidad de Comercio Internacional de la Sede Subregional de la CEPAL en México. *Intensidad tecnológica del comercio de centroamérica y la república dominicana*, Distr. limitada LC/MEX/L.587, 24 diciembre 2003.
- COLISTETE, Renato Perim. *O desenvolvimentismo cepalino: problemas teóricos e influências no Brasil*. Estudos Avançados, vol.15 n° 41, São Paulo, Jan./Abril 2001.
- COMUNIDADE ANDINA DE NAÇÕES. <www.comunidadandina.org> Acesso em: 01 fev. 2006.

- CHOPRA, Sunil; MEINDL, Peter. *Gerenciamento da cadeia de Suprimentos, Estratégia, Planejamento e Operação*. São Paulo, Prentice Hall, 2003
- DI FILIPPO, Armando. *Integración regional latinoamericana, globalización y comercio sur-sur*. Palestra en la Décima Reunión del Comité Intergubernamental para la Coordinación y el Seguimiento de la Cooperación Económica entre Países en Desarrollo, Grupo de los 77. Segundo semestre de 1998. Disponível em <<http://www.eclac.cl/publicaciones/>> Acesso em: 01 fev. 2006.
- DI FILIPPO, Armando. *La visión centro-periferia hoy*. Revista de la Cepal, Santiago de Chile, Octubre 1998. Numero Extraordinario. Disponível em <<http://www.eclac.cl/publicaciones/>> Acesso em: 01 fev. 2006.
- DIAS, Vivianne Ventura; LIMA, José Durán .*Production sharing in Latin American trade: a research note*, CEPAL – SERIE Comercio internacional N° 22, International Trade and Integration Division. Santiago de Chile, Diciembre 2001.
- DORNBUSCH, Rudiger. *Los Costos y beneficios de la Integración Económica Regional*. Integración Latinoamericana, p.13-26, junio 2006
- ESCAITH, Hubert; PAUNOVIC, Igor. *Regional integration in Latin America and dynamic gains from macroeconomic cooperation*. CEPAL División de Desarrollo Económico - Serie Macroeconomía del desarrollo, n° 24, Santiago de Chile, mayo 2003
- ESCAITH, Hubert; GHYMERS; Christian; STUDART, Rogério. *Regional integration and the issue of choosing an appropriate exchange-rate regime in Latin América*, CEPAL Economic Development Division - SERIE Macroeconomía del desarrollo N° 14, Santiago de Chile, agosto 2002
- FARIA, Fernando Antonio. *Economia brasileira e pensamento econômico independente*. Apresentado no Simpósio 14, “Estado e Mercados: entre o liberalismo e o intervencionismo”, Tucumán, setembro de 2000.
- FFRENCH-DAVIS, Ricardo. *El Comercio intralatinoamericano y su base analítica para el nuevo decenio*. Borrador para discusión, 22/08/01
- GALEANO, Eduardo. *As veias abertas da América Latina*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 22ª. ed. 1986.
- GONÇALVES, Reinaldo (et al). *A nova economia internacional: uma perspectiva brasileira*. Rio de Janeiro: Campus, 1998.
- GUIMARÃES, Samuel Pinheiro. *Desafios e dilemas dos grandes países periféricos: Brasil e Índia*. Revista Brasileira de Política Internacional, 41 (1): 108-131,1998.
- HOUNIE, Adela et ali. *La CEPAL y las nuevas teorías del crecimiento*. Revista de la CEPAL 68, agosto1999.
- IANNI, Octavio *Globalização: Novo paradigma das ciências sociais*. Revista de estudos Avançados 8 (21), 1994.

- INICIATIVA para la integración de la infraestructura regional suramericana. <www.iirsa.org/esp/index.html> Acesso em: (01.02.06)
- JANK , Marcos S. *Doença holandesa ou brasileira?* O Estado de S. Paulo, 3 janeiro 2006, p. A-2.
- KEOHANE, Robert; NYE, Joseph. *Power and Interdependence*. Boston: Little Brown, 1977.
- KOUZMINE, Valentine. *Exportaciones no tradicionales latinoamericanas. Un enfoque no tradicional*. CEPAL. División de Comercio Internacional y Financiamiento para el Desarrollo CEPAL - SERIE Comercio internacional N° 7, Santiago de Chile, junio 2000.
- KRUGMAN, Paul. *Internacionalismo Pop*. Rio de Janeiro: Campus, 1997.
- KRUGMAN, Paul; OBSTFELD, Maurice. *Economia Internacional: Teoria e Política*. São Paulo: Makron Books, 6ª ed. 2005.
- KUWAYAMA, Mikio; LIMA, José E. Durán *La calidad de la inserción, internacional de América Latina y el Caribe en el comercio mundial*. CEPAL División de Comercio Internacional e Integración - SERIE Comercio Internacional N° 26, Santiago de Chile, mayo de 2003
- LAFER, Celso. *Brasil: Dilemas e desafios da Política Externa*. Revista Estudos Avançados, 14 (38): 260-7, 2000.
- LAMBERT, Douglas M.; STOCK, James R.; ELRAM, Lisa. *Fundamentals of Logistics Management*. Boston, MA: Irwin/McGraw-Hill, 1998, 40-41.
- LEITE, Paulo Roberto. *Logística Reversa: Meio Ambiente e Competitividade*. São Paulo: Pearson Prentice Hall, 2003
- LIMA, José Elías Durán; VENTURA-DIAS, Vivianne. *Comercio intrafirma: concepto alcance y magnitud*. CEPAL - SERIE Comercio internacional N° 44, División de Comercio Internacional e Integración, Santiago de Chile, diciembre de 2003.
- MACHADO, Luiz Toledo. *A teoria da dependência na América Latina*. Revista Estudos Avançados, 13 (35), 1999.
- MALDONADO, Raul. *Avance y vulnerabilidad de la integración económica de América Latina y el Caribe*. CEPAL División de Comercio Internacional e Integración – Comercio internacional N° 32, Santiago de Chile, agosto de 2003
- MALLON, Richard. *Un Nuevo centro y una nueva Periferia*. Revista de la CEPAL Número Extraordinário - Cincuenta años, reflexiones sobre América Latina y el Caribe, Octubre 1998. Disponível <em <http://www.eclac.cl/publicaciones/>> Acesso em: 01 fev. 2006.
- MIGNOLO, Walter D. *A Colonialidade de cabo a rabo: o hemisfério ocidental no horizonte conceitual da modernidade in A colonialidade do saber: eurocentrismo e ciências sociais. Perspectivas latino-americanas* LANDER, Edgar (org.) pp.71-103 Colección Sur Sur, CLACSO, Buenos Aires, setembro 2005

- MITRANY, David. *The Functional Theory of Politics*. New York: St. Martin's Press, 1975.
- MOREIRA, Maurício M. *Trade Costs and the Economic Fundamentals of the Initiative for Integration of regional Infrastructure in South America (IIRSA)*. Versão preliminar Disponível em http://www.iadb.org/intal/aplicaciones/uploads/publicaciones/i_INTALITD_WPPRE_2006_Mesquita.pdf> Acesso em: 02.10.2006.
- MORGHENTAU, Hans J. *Politics Among Nations*. New York: Ed. AA Knopf, 1961.
- OCAMPO, José Antônio. *CEPAL cincuenta años reflexiones sobre América Latina y el Caribe*. Revista de la CEPAL - Numero Extraordinario, Santiago de Chile, octubre 1998.
- OCAMPO, José Antônio. *Raúl Prebisch y la agenda del desarrollo en los albores del siglo XXI*. Revista de la CEPAL, n°75, diciembre 2001.
- OEA. ORGANIZAÇÃO DOS ESTADOS AMERICANOS. *Acta Final - Novena Reunion de Consulta de Ministros de Relaciones Exteriores para servir de Organo de Consulta en Aplicacion del Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca*. Washington, 21 a 26 de Julio de 1964
- OLIVEIRA, Francisco. *O caráter de periferia especial*. Folha de São Paulo, 25 março 2001, s/n.
- ONUDI - ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS PARA O DESENVOLVIMENTO INDUSTRIAL. *Informe sobre el Desarrollo industrial Correspondiente a 2002/2003*, Viena, 2002.
- PIERACCIANI DESENVOLVIMENTO DE EMPRESAS LTDA. *Estudo de logística para dar suporte ao projeto denominado Centro de Logística Avançada Bioceânica – CLAB*, São Paulo, junho de 2004
- PIVA, Jorge Mario Martinez; CORTÉS, Enrique. *Competitividad Centroamericana*. CEPAL - Unidad de Comercio Internacional, SERIE Estudios y perspectivas – Sede Subregional de la CEPAL en México N° 21. México, D. F., junio de 2004
- RESENDE, Paulo-Edgar Almeida. *Trajetórias do discurso latino-americanista*. São Paulo em Perspectiva, 16(2): 3-11, 2002.
- RODRÍGUEZ, Octavio. *Prebisch: Actualidad de sus ideas básicas*. Revista de la CEPAL, n°75, diciembre 2001.
- ROLLINAT, Robert. *Analices du développement et Théories de la dependance en Amérique Latine. L'actualite d'un débat*. Cadernos PROLAM/USP, ano 4, vol.1, 2005, p.97-118.
- RUIZ, Ricardo Machado. *A nova geografia econômica: um barco com a lanterna na popa?* CEDEPLAR/FACE/UFMG BELO HORIZONTE, 2003.
- RUTNER, S.M.; LANGLEY Jr., C.J. *Logistics value: definition, process and measurement*. Journal of International Logistics Management, 2000 11 (2), 73–82.

- SABBATINI, Rodrigo Coelho. *Regionalismo, Multilateralismo e MERCOSUR: evidências da inserção comercial brasileira após alguns anos de abertura*. Dissertação de mestrado, UNICAMP, 2001
- SALUDJIAN, Alexis. *Las teorías de la Cepal y la inserción mundial de America Latina: una confrontación entre estructuralismo y neoestructuralismo*. In: IV Colóquio Latino Americano de Economistas Políticos. São Paulo, PUC, 31 de out. a 2 de nov. 2004.
- SANTOS, Theotônio dos. Por uma bibliografia sobre a teoria da dependência. *Revista Estudos Avançados*, 12 (33), 1998
- SINGER, Paul. De dependência em dependência: consentida, tolerada e desejada . *Revista Estudos Avançados*, 12 (33), 1998
- TAVARES, Maria da Conceição; GOMES, Gerson. La CEPAL y la integración económica de América Latina. Disponível em <<http://www.eclac.cl/publicaciones/>> Acesso em: 01 fev. 2006.
- VASCONCELOS, Cláudio Roberto Fóffano. O Comércio Brasil-Mercosul na Década de 90: Uma Análise pela Ótica do Comércio Intra-Indústria. *Revista Brasileira de Economia*, Rio de Janeiro 57(1):283-313, JAN/MAR 2003.
- WALLERSTEIN, Immanuel. *World Systems Analysis: Theory and Methodology*. Beverly Hills: Ed Sage, 1992.
- WALTZ, Kenneth. *Theory of International Politics*. New York: Ed. McGraw-Hill, 1979.
- ZONA FRANCA DE MANAUS. Relatório de Gestão – 2004, Manaus, março 2005.

ANEXOS

ANEXO A**Tipologia das exportações****Classificação Segundo os Grupos da Classificação Uniforme para o Comércio Internacional CUCI, Revisão 1****Fonte: BADECEL- CEPAL****1. Produtos básicos sem elaborar**

a) Alimentos

- 001 Animais vivos
- 011 Carnes frescas, refrigeradas e congeladas
- 025 Ovos
- 031 Pescado fresco
- 041 Trigo
- 0421 Arroz com casca (incorporado no item 045)
- 043 Cevada sem moer
- 044 Milho sem moer
- 045 Outros cereais sem moer
- 051 Frutas frescas
- 054 Legumes frescos
- 0711 Café verde ou torrado (incorporado no item 075)
- 0721 Cacau em grão (incorporado no item 075)
- 075 Especiarias
- 121 Tabaco em bruto (incorporado no item 122)

b) Matérias primas agrícolas

- 211 Couros e peles sem curtir
- 212 Peles finas sem curtir
- 2211-8 Sementes oleaginosas (incorporado no Grupo 045)
- 2311 Borracha natural (no incluído)
- 2313 Borracha recuperada (no incluído)
- 241 Lenha e carvão vegetal
- 242 Madeira em bruto
- 244 Cortiça em bruto
- 261 Seda
- 2621 Lã suja ou lavada (incluído no item 291)
- 2622 Lã desengordurada (incluído no item 291)
- 2623 Peles finos sem pentear ou cardar (no incluído)
- 2625 Crinas. Sem pentear ou cardar (no incluído)
- 2631 Algodão em rama (incluído no item 265)
- 264 Juta
- 265 Outras fibras vegetais
- 2711 Abonos de origem animal
- 291 Produtos animais em bruto
- 292 Produtos vegetais em bruto

c) Minerais não combustíveis

- 2712 Nitrato

- 2713 Fosfatos
- 2714 Sais potássicos
- 273 Pedra, areia e cascalho.
- 274 Enxofre e piritas de ferro
- 275 Abrasivos naturais
- 276 Outros minerais em bruto
- 281 Mineral de ferro e concentrados
- 283 Minerais não ferrosos
- 285 Minerais de prata e platino
- 286 Minerais de urânio e tório

d) Combustíveis

- 321 Carvão, coque e briques.
- 331 Petróleo cru
- 341 Gás natural e artificial

2. Produtos básicos semi-elaborados

a) Produtos agrícolas com elaboração intensiva em trabalho

- 012 Carnes secas, salgadas ou defumadas.
- 013 Carnes embaladas hermeticamente
- 022 Leite e nata
- 023 Manteiga
- 024 Queijo e coalhada
- 0422 Arroz polido (incorporado no Grupo 045)
- 046 Sêmolas e farinhas de trigo
- 047 Outras farinhas de cereais
- 048 Preparados de cereais
- 052 Frutas secas
- 053 Frutas em conserva
- 055 Legumes em conserva
- 062 Doces de açúcar
- 0713 Extrato de café (incluído no item 075)
- 0722 Cacau em pó (incluído no item 075)
- 0723 Manteiga de cacau (incluído no item 075)
- 073 Chocolate e outros preparados
- 074 Chá e mate
- 081 Matérias para alimentos animais
- 091 Margarinas e manteigas
- 099 Outros alimentos preparados
- 111 Bebidas não alcoólicas
- 112 Bebidas alcoólicas
- 221.9 Farinhas oleaginosas sem desengordurar (incluído no item 046)
- 243 Madeira simplesmente trabalhada (incluído no item 242)
- 262.6 Fiapos de lã (incluído no item 291)
- 262.7 Lãs penteadas ou cardadas (incluído no item 291)
- 262.8 Tapas de lã (incluído no item 291)
- 262.9 Desperdícios de lã (incluído no item 291)
- 263.2 Borra de algodão (incluído no item 265)
- 263.3 Desperdícios de algodão (incluído no item 265)
- 263.4 Algodão cardado ou penteado (incluído no item 265)

- 411 Óleos e manteigas animais
- 421 Óleos vegetais
- 422 Outros óleos vegetais
- 431 Óleos e gorduras animais elaboradas
- 632 Manufaturas de madeiras, n.e.p
- 633 Manufaturas de cortiça
- 642 Artigos de polpa, papel e cartão

b) Produtos agrícolas com elaboração intensiva em capital

- 032 Pescado embalado hermeticamente
- 061 Açúcar e mel
- 122 Manufaturas de tabaco
- 251 Polpa e aparas de papel
- 631 Chapas e madeiras terçadas
- 641 Papel e cartão

c) Minerais semi-elaborados e metais

- 2312 Borracha sintético (incluído no item 332)
- 2314 Desperdícios de borracha (incluído no item 621)
- 266 Fibras sintéticas
- 282 Sucata de ferro e aço
- 284 Sucata de metais não ferrosos
- 512 Produtos químicos orgânicos
- 513 Produtos químicos inorgânicos
- 514 Outros prod. Químicos inorgânicos
- 515 Materiais radioativos
- 521 Alcatrão mineral
- 561 Abonos manufaturados
- 681 Prata e platino
- 682 Cobre
- 683 Níquel
- 684 Alumínio
- 685 Chumbo
- 686 Zinco
- 687 Estanho
- 689 Outros metais não ferrosos

d) Produtos derivados do petróleo

- 332 Produtos derivados do petróleo

3. Produtos manufaturados

a) Insumos básicos

- 661 Cal, cimento e outros mat. construção
- 664 Vidro
- 671 Ferro em bruto
- 672 Lingotes de ferro ou aço
- 673 Barras de ferro ou aço
- 674 Pranchas de ferro ou aço
- 675 Feixes de ferro ou aço

- 676 Barras de ferro ou aço
- 677 Arame de ferro ou aço
- 678 Tubos de ferro ou aço
- 679 Acessórios tubos de ferro ou aço
- 695 Ferramentas
- 581 Matérias plásticas artificiais
- 629 Artigos de borracha, n.e.p.

b) Produtos tradicionais

- 267 Desperdícios de telas
- 611 Couro
- 612 Manufaturas de couro natural
- 613 Peles finas preparadas ou curtidas
- 651 Carretéis e fios de fibras têxteis
- 652 Tecidos de algodão
- 653 Outros tecidos de fibras têxteis
- 654 Tules, encajes e outras confecções
- 655 Tecidos especiais de fibras têxteis
- 656 Art. Confec. de mat. têxteis
- 657 Tapetes e tapeçaria
- 662 Mat. de argila e mat. refrat.
- 665 Manufaturas de vidro
- 666 Artigos de cerâmica
- 696 Cutelaria
- 812 Artigos sanitários
- 831 Art. de viagem, bolsas de mão
- 841 Vestuário (exceto confec. peles)
- 842 Vestuário de peles finas
- 851 Calçados
- 864 Relógios
- 893 Artigos de matérias plásticas
- 894 carrinhos para crianças, brinquedos
- 897 Jóias de ouro e prata
- 899 Artigos manufaturados, n.e.p.
- 621 Materiais de borracha

c) Produtos não tradicionais

- 663 Manufaturas de minerais, n.e.p.
- 693 Artigos de arame e cercas
- 697 Utensílios domésticos
- 735 Barcos e botes
- 821 Móveis
- 892 Impressos
- 551 Óleos essenciais
- 711 Maquinaria geradora de força
- 712 Maquinaria para agricultura
- 715 Maquinaria para trabalhar metais
- 717 Maquinaria têxtil
- 718 Maquinaria para indústrias especiais

719	Maquinaria não elétrica, n.e.p.
731	Material rodante ferrovias
891	Apar. gravação e reprod. som
714	Maquinaria para oficina
722	Máquinas geradoras elét.
723	Equipamentos distrib. energia elétrica
724	Equipamentos de telecomunicação
725	Equipamentos elétr. de uso doméstico
726	Equipamentos elétr. serv. médicos
729	Outras máquinas elétricas
951	Armas de fogo
691	Peças estruturais acabadas
692	Embalagens de metal para transp.
694	Pregos, parafusos, porcas etc.
698	Manufat. metais comuns, n.e.p.
531	Materiais colorantes orgânicos.
532	Extratos para tingir
533	Pigmentos, pinturas e vernizes
553	Produtos de perfumaria
554	Sabões produtos de limpeza ???
571	Explosivos e prod. pirotecnia
599	Mat. e prod. químicos, n.e.p.
732	Veículos automotores
733	Bicicletas e outros v. n/ automobilísticos
862	Produtos fotográficos
541	Prod. medicinais e farmacêut.
734	Aeronaves
861	Instrum. e equip. científicos

4. Outros produtos

351	Eletricidade
667	Pérolas e pedras preciosas
688	Urânio
863	Películas cinematográficas
895	Artigos para oficina, n.e.p.
896	Obras de arte
911	Paquetes postais
931	Transações especiais
941	Animais, n.e.p.
961	Moedas sem curso legal

ANEXO B**Grupos de produtos de acordo com sua intensidade tecnológica
CUCI, Revisão 3****Código****Alto (22 Grupos)**

- 541 Produtos medicinais e farmacêuticos, exceto os medicamentos do grupo
- 542 Medicamentos (incluso medicamentos veterinários)
- 751 Máquinas de oficina
- 752 Máquinas de processamento automático de dados e suas unidades; leitores magnéticos ou ópticos; máquinas para transcrição de dados sobre materiais de gravação em forma codificada e máquinas para o processamento de tais dados não especificados nem incluídos em outra parte
- 759 Partes e peças e acessórios (exceto cobertas, caixas, de transporte e elementos análogos), adequados para usar exclusiva ou principalmente com máquinas dos grupos 751 e 752
- 761 Receptores de televisão (incluso monitores de televisão e projetores de televisão), combinados ou não em uma mesma unidade com receptores de radio ou aparatos para a gravação ou reprodução de sinais sonoros de televisão
- 762 Radio receptores, combinados ou não em uma mesma unidade com aparatos gravadores ou reprodutores de som ou com um relógio
- 763 Gravadores ou reprodutores de som; gravadores ou reprodutores de imagens e som de televisão; materiais preparados para gravações
- 764 Equipamentos de telecomunicações, não especificados nem incluídos em outra parte (NEP), e suas partes e peças, não especificadas nem incluídas em outra parte; e acessórios dos aparatos correspondentes ao capítulo 76
- 771 Aparelhos de eletricidade (exceto aparatos elétricos rotativos do grupo 716) e suas partes e peças
- 772 Aparelhos elétricos para conexão, corte, proteção de circuitos elétricos (por exemplo: interruptores, comutadores, redes, curto circuitos, pára-raios, limitadores de voltagem, etc.)
- 773 Equipamentos para distribuição de eletricidade, não especificado nem incluído em outra parte
- 774 Aparelhos elétricos de diagnóstico para usos médicos, cirúrgicos, dentais ou veterinários, e aparelhos radiológicos
- 775 Aparelhos de uso doméstico, elétricos e não elétricos, não especificados nem incluídos em outra parte
- 776 Válvulas e tubos térmicos, com cátodo frio ou com foto cátodo (por exemplo, válvulas e tubos de vácuo ou com vapores ou gases, válvulas e tubos retificadores de arco de vapor de mercúrio etc.).
- 778 Máquinas e aparelhos elétricos, não especificado nem incluído em outra parte
- 792 Aeronaves e equipamentos conexos; naves espaciais (incluso satélites) e veículos de lançamento de naves espaciais; suas partes e peças
- 871 Instrumentos e aparelhos de óptica não especificados nem incluídos em outra parte
- 872 Instrumentos e aparelhos não especificados nem incluídos em outra parte, de medicina, cirurgia, odontologia ou veterinária
- 873 Medidores e contadores não especificados nem incluídos em outra parte
- 874 Instrumentos e aparelhos de medição, verificação, análises e controle não especificados nem incluídos em outra parte
- 891 Armas e munições

Médio (53 Grupos)

- 531 Matérias colorantes e lacas colorantes sintéticas ou orgânicas e preparados baseados nelas
- 532 Extratos tinturas e para curtir, e materiais para curtir sintéticos
- 533 Pigmentos, pinturas, vernizes e materiais conexos
- 551 Óleos essenciais, materiais aromatizantes e soporíferos
- 553 Produtos de perfumaria, cosméticos ou artigos de toucador ???(exceto sabões)
- 554 Sabão e preparados para limpar e polir
- 591 Inseticidas, raticidas, fungicidas, herbicidas, produtos anti germinantes e reguladores do crescimento de as plantas, desinfetantes e produtos análogos, apresentados em formas ou embalagens
- 592 Amidos , albumina e glúten de trigo; substâncias albuminóides; colas
- 593 Explosivos e produtos de pirotecnia
- 597 Aditivos preparados para óleos minerais e produtos análogos; líquidos preparados para transmissões hidráulicas; preparados anti congelantes e líquidos descongelantes preparados; preparados lubrificantes
- 598 Produtos químicos diversos, não especificados nem incluídos em outra parte
- 621 Materiais de borracha (por exemplo, pastas, pranchas, folhas , varinhas , fios e tubos de borracha)
- 625 Pneumáticos, bandas de rodagem intercambiáveis, faixas de proteção de câmara de ar (*flaps*) e câmaras de ar para todo tipo de rodas
- 629 Artigos de borracha não especificados nem incluídos em outra parte
- 711 Caldeiras geradoras de vapor de água ou de vapores de outras classes, caldeiras de água quente, e aparelhos auxiliares para elas, e suas partes e peças não especificadas nem incluídas em outra parte
- 712 Turbinas de vapor de água e de vapores de outras classes, e suas partes e peças, não especificadas nem incluídas em outra parte
- 713 Motores de combustão interna, de embolo, e suas partes e peças, não especificados nem incluídos em outra parte
- 714 Máquinas e motores não elétricos (exceto os dos grupos 712, 713 e 718); partes e peças, não especificados nem incluídos em outra parte, destas máquinas e motores
- 716 Aparelhos elétricos rotativos e suas partes e peças, não especificados nem incluídos em outra parte
- 718 Máquinas geradoras de potência e suas partes e peças, não especificadas nem incluídas em outra parte
- 721 Maquinaria agrícola (exceto tratores) e suas partes e peças
- 722 Tratores (exceto os das rubricas 744,14 e 744,15)
- 723 Maquinaria e equipamentos de engenharia civil e para contratistas
- 724 Maquinaria têxtil e para trabalhar couros, e suas partes, não especificadas nem incluídas em outra parte
- 725 Máquinas para fabricar papel ou polpa, cortadoras de papel e outras máquinas para fabricar artigos de papel; suas partes e peças
- 726 Máquinas para imprimir e encadernar, e suas partes e peças
- 727 Máquinas para elaborar alimentos (exceto as de uso doméstico)
- 728 Outras máquinas e equipamentos especiais para determinadas indústrias e suas partes e peças, não especificadas nem incluídas em outra parte
- 731 Máquinas ferramentas que trabalham por remoção de metal ou outro material
- 733 Máquinas ferramentas para trabalhar metais, carburos metálicos, sinterizado ou materiais metal-cerâmicos sem remoção de material
- 735 Partes e peças, não especificadas nem incluídas em outra parte; e acessórios adequados para usar exclusiva ou principalmente com as máquinas dos rubros 731 e 733 (inclusive suportes

- de peças ou ferramentas, portas de aço de abertura automática, cabeçais divisórias e outros acessórios especiais para máquinas ferramentas); porta ferramentas para todo tipo de ferramenta para trabalho manual
- 737 Máquinas para trabalhar metais (exceto máquinas ferramentas) e suas partes e peças, não especificadas nem incluídas em outra parte
- 741 Equipamentos de calefação e refrigeração, e suas partes e peças, não especificados nem incluídos em outra parte
- 742 Bombas para líquidos com dispositivo de medição ou sem ele; elevadores de líquidos; partes e peças de tais bombas e elevadores de líquidos
- 743 Bombas (exceto bombas para líquidos), compressores e ventiladores de ar ou outros gases; campanas de ventilação ou reciclagem com ventilador incorporado, com ou sem filtros; bombas centrífugas; aparelhos de filtragem ou depuração; suas partes e peças
- 744 Equipamentos mecânicos de manipulação e suas partes e peças, não especificados nem incluídos em outra parte
- 745 Outras máquinas, ferramentas e aparatos mecânicos, não elétricos, e suas partes e peças, não especificados nem incluídos em outra parte
- 746 Bolas e rodas de rolamentos
- 747 Grifos, chaves, válvulas e acessórios análogos para tubos, caldeiras, tanques, cubas e recipientes análogos (inclusive válvulas redutoras de pressão e válvulas controladas termostaticamente)
- 748 Árvores de transmissão (inclusive árvores de leva e virabrequins e manivelas); caixas de rolamentos e rolamentos simples para eixos; engrenagens e trens de engrenagens; parafusos de transmissão com bolas circulantes (parafusos de bolas); caixas de engrenagens e outros redutores, multiplicadores e variadores de velocidade (inclusive conversores de cupla); volantes e polias (inclusive cuadernales); embreagens e acoplamentos de árvores e acoplamento de árvores (inclusive uniões universais); e suas partes e peças
- 749 Partes e acessórios não elétricos de máquinas não especificados nem incluídos em outra parte
- 781 Automóveis e outros veículos automotores desenhados principalmente para ou transporte de pessoas (exceto veículos do tipo utilizado para transporte público) inclusive camionetas e automóveis de corrida
- 782 Veículos automotores para transporte de mercadorias e veículos automotores para usos especiais
- 783 Veículos automotores de corrida, não especificados nem incluídos em outra parte
- 784 Partes, peças e acessórios dos automotores dos grupos 722, 781, 782 e 783
- 785 Motocicletas (inclusive ciclomotores) e velocípedes, com motor ou sem ele; cadeiras de rodas para inválidos
- 786 Reboques e semi-reboques; outros veículos, sem propulsão mecânica; baús especialmente desenhados e equipados para transporte
- 791 Veículos para ferrovias (inclusive aero trens, *hovertrains*) e equipamentos conexos
- 881 Aparelhos e equipamentos fotográficos, não especificados nem incluídos em outra parte
- 882 Materiais fotográficos e cinematográficos
- 883 Películas cinematográficas gravadas e reveladas, que tenham ou não banda de som ou que consistam somente em impressão de som
- 884 Artigos de óptica, não especificados nem incluídos em outra parte
- 885 Relógios

Baixo (66 Grupos)

- 571 Polímeros de etileno, em formas primárias
- 572 Polímeros de estireno, em formas primárias
- 573 Polímeros de cloro de vinil ou de outras olefinas halogenadas, em formas primárias
- 574 Poliacetais, outros poliésteres e resinas epoxídicas, em formas primárias; policarbonatos, resinas alquídicas e outros poliésteres em formas primárias
- 575 Outros plásticos em formas primárias
- 579 Restos, recortes e rejeitos de plásticos
- 581 Tubos, canos e mangueiras de plásticos
- 582 Pranchas, folhas, películas, cintas e tiras de plásticos
- 583 Mono filamentos em que qualquer das dimensões transversais seja superior a 1 mm, varinhas, bastões e perfies, tratados ou não em sua superfície mas não tratados em outra forma, de plásticos
- 611 Couro
- 612 Manufaturas de couro natural ou sintético, não especificado nem incluído em outra parte; artigos de poda e proteção.
- 613 Peles finas curtidas ou preparadas (inclusive cabeças, caudas, patas e outras peças ou recortes), montadas ou sem montagem (sem agregados de outros materiais), exceto as da rubrica 848,3
- 651 Fiação de fibra têxtil
- 652 Tecidos de algodão (exceto tecidos estreitos ou especiais)
- 653 Tecidos de matérias têxteis manufaturadas (exceto tecidos estreitos ou especiais)
- 654 Outros tecidos de fibras têxteis
- 655 Tecidos de tricô ou crochê (inclusive tecidos de tricô tubulares, não especificados nem incluídos em outra parte; tecidos aterciopelados e tecidos bordados), não especificados nem incluídos em outra parte
- 656 Tules, jutas, bordados, cintas, passamanaria e outras confecções pequenas
- 657 Fiações especiais, tecidos especiais de fibras têxteis e produtos conexos
- 658 Artigos confeccionados total ou parcialmente de matérias têxteis não especificados nem incluídos em outra parte
- 659 Coberturas para pisos, etc.
- 661 Cal, cimento e materiais elaborados de construção (exceto materiais de vidro e argila)
- 662 Materiais de construção de argila e materiais refratários de construção
- 663 Manufaturas de minerais não especificados nem incluídos em outra parte
- 664 Vidro
- 665 Artigos de vidro
- 666 Artigos de cerâmica
- 667 Pérolas, pedras preciosas
- 671 Ferro fundido, fundição especular, ferro esponjoso, granalhas e pó de ferro ou aço e ferro ligas.
- 672 Lingotes e outras formas primárias de ferro ou aço; produtos semi-acabados de ferro ou aço
- 673 Produtos laminados planos, de ferro ou de aço não liga, que não estejam banhados, revestidos nem recobertos
- 674 Produtos laminados planos, de ferro ou de aço não banhados, chapas, revestidos ou recobertos
- 675 Produtos laminados planos de aço de ligas
- 676 Barras, varinhas, cantoneiras, perfis e secções (inclusive pranchas) de ferro e aço
- 677 trilhos e elementos para a construção de vias férreas, de ferro ou aço
- 678 Arame de ferro ou aço
- 679 Tubos, canos e perfis retos e acessórios para tubos ou canos, de ferro ou aço

- 691 Estruturas e partes de estruturas, NEP, de ferro, aço ou alumínio
- 692 Recipientes de metal para armazenamento ou transporte
- 693 Artigos de arame (exceto cabos isolados para eletricidade) e gradis para cercas
- 694 Cravos, parafusos, porcas, pregos, arrebites e artigos análogos, de ferro, aço, cobre ou alumínio
- 695 Ferramentas de uso manual ou de uso em máquinas
- 696 Cutelaria
- 697 Utensílios domésticos de metais comuns, não especificados nem incluídos em outra parte
- 699 Manufaturas de metais comuns não especificados nem incluídos em outra parte
- 793 Barcos, embarcações (inclusive aero-deslizadores) e estruturas flutuantes
- 812 Artefatos e acessórios sanitários e para sistemas de condução de águas e calor, não especificados nem incluídos em outra parte
- 811 Edifícios pré-fabricados
- 813 Artefatos e acessórios de iluminação, não especificados nem incluídos em outra parte
- 821 Móveis e suas partes; camas, colchões, cortinas, almofadas e artigos estofados similares
- 831 Baús, maletas, frasqueiras, pastas para documentos, carteiras ou portafolios, maletas escolares, estojo para lentes, para aparelhos fotográficos, para instrumentos, para óculos, para armas etc.
- 841 Abrigos, jaquetas, trajes, jaquetas esporte, calças, calças curtas, roupa íntima, roupa de dormir e artigos análogos para homens e crianças, de tecidos que não sejam de tricô ou crochê (exceto artigos de rubrica 845,2 ou 845,6)
- 842 Abrigos, capas, jaquetas, trajes, calças, calças curtas, camisas, vestidos e faldas, roupa interior, roupa de dormir e artigos análogos para mulheres e meninas, de tecidos que não sejam de tricô ou crochê (exceto artigos de rubrica 845,2 ou 845,6)
- 843 Abrigos
- 844 Abrigos, capas, jaquetas, trajes, calças, calças curtas, camisas, vestidos e saias, roupa íntima e artigos análogos para mulheres e meninas, de tecidos que não sejam de tricô ou crochê (exceto artigos de rubrica 845,2 ou 845,6)
- 845 Peças de vestuário de tecidos de tricô ou crochê ou de outros tecidos, não especificados nem incluídos em outra parte
- 846 Acessórios de vestir de tela, sejam ou não de tricô ou crochê (exceto os acessórios para bebês)
- 848 Peças de vestuário que não sejam de materiais têxteis; chapéus e outros artigos de toucador de todo tipo de materiais
- 851 Calçados
- 892 Impressos
- 893 Artigos, não especificados nem incluídos em outra parte, de materiais plásticos
- 894 Carrinhos de brinquedo, brinquedos, jogos e artigos de esporte
- 895 Artigos de oficina e papelaria não especificados nem incluídos em outra parte
- 897 Jóias e objetos de ourivesaria e prataria e outros artigos de materiais preciosos ou semi-preciosos não especificados nem incluídos em outra parte
- 898 Instrumentos musicais e suas partes, peças e acessórios; discos fonográficos, fitas e outras gravações sonoras ou similares (exceto artigos dos grupos 763, 882 e 883)
- 899 Outros artigos manufaturados diversos, não especificados nem incluídos em outra parte

ANEXO C

Empresas de logística e transporte participantes dos levantamentos para o Capítulo 4

- Bax Global
- Evergreen Marine Corporation – através de sua representante no Equador (Greenandes Equador S.A.);
- Granero Transportadora Gtec;
- Hamburg Süd;
- Maersk Sealand
- Mediterranean Shipping Company S.A.;
- NYK – cotação fornecida pela Pacific Anchor Line
- Remar S.A. – representante das companhias CMA-CGM e Mitsui OSK Lines;
- Skymaster;
- Total Linhas Aéreas.
- Transvisa – representante da Transoceânica e da CSAV no Equador.
- Variglog

Empresas contatadas para levantamento de custos.

ABSA Cargo Aerolinhas Brasileiras	Hand Line Transportes Internacionais Ltda
Agência de Vapores GRIEG S.A.	Hellmann Worlwide Logistics do Brasil
Airlines Cargo	Logimasters Transportes Nacionais e internacionais Ltda.
ALL América Latina Logística S.A.	Maersk Sealand
Allink Transportes Internacionais Ltda	Mediterranean Shipping Company S.A.
APL	Mtsui Osk Lines (MOL)
Asia Shipping Transporte Internacionais Ltda	Navinter Shipping S.A.
Bax Global	Navisur, Naviera do Sur S.A.
CCNI -Compañía Chilena de Navegación Interoceánica S.A.	P&O NedLoyd
CMA CGM do Brasil Agência Marítima	Pacific Anchor Line Equador
CNPSA - Consorcio Naviero Peruano S.A.	Pacific Anchor Line Peru
Cosco Container Lines CO Ltda	Schenker do Brasil Ltda

CSAV - Companhia SudAmericana de Vapores	Skymaster Airlines Ltda
DFX Transporte Internacional	SkyNet Airlines
Evergreen Marine Corporation	Sysbrac Transportes Intermodais Ltda
Fiorde Assessoria e Despachos Ltda	Tecnolog Transporte Rodo Aéreo
Grupo Beagle	Total linhas Aéreas
Grupo Lachmann	Trans Lloyds
Grupo Wilson, Sons Ltda	Transoceanica Cia. Ltda.
Hamburg Süd S.A.	

De um total de 39 empresas contatadas, foram obtidas respostas satisfatórias de cinco empresas:

- Evergreen Marine Corporation – através de sua representante no Equador (Greenandes Ecuador S.A.);
- Hamburg Süd;
- Mediterranean Shipping Company S.A.;
- Remar S.A. – representante das companhias CMA-CGM e Mitsui OSK Lines;
- Total Linhas Aéreas.
- Transavia – representante da Transoceânica e da CSAV no Equador.

Com base nas informações obtidas foi calculado um custo médio aproximado para cada rota conforme apresentado no capítulo 4.

ANEXO D**Estatísticas Básicas de Comércio - Planilhas Sintéticas
Intercâmbio Comercial do Brasil**

Brasil: Exportações segundo destinos selecionados Milhares de dolares

Destino	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981
	Valor	Valor	Valor	Valor	Valor	Valor	Valor	Valor	Valor	Valor	Valor	Valor
Argentina	181.383	187.047	149.505	192.312	295.598	372.322	22.037	320.552	33.569	718.329	1.091.246	879.782
Bolívia	5.717	10.261	22.979	37.001	81.295	120.662	99.277	140.227	133.543	126.812	180.166	255.071
Chile	22.769	30.507	53.969	32.802	89.752	967	78.145	130.134	190.835	36.276	450.028	639.775
Colômbia	6.314	8.158	11.425	18.932	28.007	27.717	31.897	61.735	113.239	165.098	135.572	204.385
Equador	769	1.493	3.701	1.233	17.501	26.551	13.905	21.285	43.856	34.854	50.107	68.763
Guiana Francesa	79	120	221	467	356	427	314	654	822	202	1.292	1.023
Guiana	223	153	287	1.267	1.764	352	186	1.031	1.005	2.423	7.412	8.387
México	20.294	21.255	34.191	4.985	86.997	127.856	141.187	106.596	177.987	291.801	46.968	643.427
Paraguai	10.843	21.301	30.551	56.785	90.294	113.878	128.086	178.493	223.928	323.898	408.743	449.236
Perú	626	11	31.778	39.457	51.701	90.265	76.546	54.244	34.201	43.568	130.095	284.788
Suriname	689	686	822	1.462	2.057	3.374	3.556	6.696	8.062	749	12.128	15.948
Uruguai	30.557	32.123	35.185	39.724	69.811	72.378	79.643	108.746	103.551	20.783	310.406	373.022
Venezuela	8.104	11.518	22.958	62.888	86.183	109.266	124.436	199.631	218.399	198.357	229.981	408.386
Outros Países	2.420.431	2.478.593	3.554.562	5.520.309	6.919.299	7.375.370	8.831.418	10.593.105	10.986.480	12.720.126	16.602.621	18.868.405
TOTAL	2.714.432	2.814.215	3.952.134	6.065.586	7.820.615	8.540.286	9.830.640	11.923.129	12.571.598	15.205.366	20.079.477	23.100.398
	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
	Valor	Valor	Valor	Valor	Valor	Valor	Valor	Valor	Valor	Valor	Valor	Valor
Argentina	665.932	65.462	853.097	548.233	506.722	611.794	754.757	568.584	645.125	1.475.489	3.041.088	3.658.241
Bolívia	81.271	10.793	14.053	170.798	38.748	232.294	225.237	26.805	18.193	255.937	332.621	43.055
Chile	288.343	192.838	280.829	238.158	318.308	409.904	603.708	671.545	48.366	677.263	922.095	1.110.318
Colômbia	271.587	149.836	170.872	103.142	111.646	16.393	208.996	225.644	162.626	156.054	347.305	377.269
Equador	70.636	97.126	140.958	119.275	141.601	124.724	186.277	187.273	126.022	131.529	136.389	170.248
Guiana Francesa	925	765	745	800	7.657	8.846	11.759	8.218	293	56	5.993	7.395
Guiana	5.131	2.214	5.541	6.675	922	5.091	5.576	6.084	2.396	3.663	3.004	6.001
México	323.712	173.164	285.146	221.929	180.823	160.287	271.584	378.041	505.347	75.792	1.113.648	995.359
Paraguai	323.942	233.349	332.618	301.655	398.779	330.239	332.934	41.314	380.459	496.072	543.297	960.592
Perú	222.173	7.477	124.236	91.802	216.971	219.931	246.078	202.427	146.179	221.703	199.567	273.918
Suriname	1.479	1.516	26.309	15.397	20.549	17.401	2.717	23.865	16.773	1.439	10.329	6.928
Uruguai	136.922	104.026	135.809	140.327	309.172	363.915	473.653	510.984	294.594	336.998	514.119	77.578
Venezuela	473.617	268.903	364.975	295.124	307.602	40.951	43.063	354.663	267.554	428.709	44.227	392.928
Outros Países	17.255.289	19.824.150	24.142.964	23.384.914	19.465.271	23.170.256	29.981.059	30.474.344	28.194.881	26.659.116	28.362.607	29.429.239
TOTAL	20.134.270	21.898.851	27.004.629	25.638.229	22.381.801	26.228.122	33.759.418	34.292.862	31.410.476	31.620.443	35.974.332	38.594.766
	2.878.981	2.074.701	2.861.665	2.253.315	2.916.530	3.057.866	3.778.359	3.818.518	3.215.595	4.961.327	7.611.725	9.165.527

Fonte: BADECEL-CEPAL

Brasil: Exportações segundo destinos selecionados Milhares de dolares

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
	Valor	Valor	Valor	Valor	Valor	Valor	Valor	Valor	Valor	Valor	Valor
Argentina	4.135.649	4.041.097	5.170.018	6.767.173	6.747.114	5.363.910	6.232.722	5.002.461	2.341.836	4.561.117	7.373.169
Bolívia	46.994	530.045	531.649	719.102	675.774	442.958	364.296	333.408	420.568	359.724	535.303
Chile	998.913	1.210.460	1.055.247	1.195.903	1.022.976	89.623	1.246.242	1.351.904	1.460.898	1.880.247	2.545.901
Colômbia	400.895	457.203	431.909	507.873	467.686	402.928	514.738	606.212	636.605	748.708	1.037.992
Equador	272.718	208.473	172.026	171.605	20.358	104.447	133.279	210.596	388.311	355.096	492.563
Guiana Francesa	7.123	6.433	5.248	6.126	2.161	2.896	3.085	2.816	3.062	3.443	491
Guiana	7.635	12.099	8.121	8.224	6	4.622	462	6.157	8.716	9.643	13.581
México	1.049.952	496.053	679.301	828.338	1.001.771	1.068.095	1.711.336	1.868.248	2.342.352	2.741.304	3.947.563
Paraguai	1.053.609	1.300.683	1.324.545	1.406.450	1.249.391	744.228	831.736	72.015	558.412	707.138	871.798
Perú	34.966	43.827	297.921	361.764	368.704	265.007	352.975	286.239	436.084	487.844	631.363
Suriname	10.461	15.701	15.276	14.928	12.003	6.611	6.888	9.302	10.649	16.351	28.259
Uruguai	731.816	811.018	810.454	869.954	880.546	669.616	668.501	640.946	410.458	403.514	667.015
Venezuela	281.628	480.885	454.394	768.135	706.283	536.676	751.038	1.092.158	796.544	60.571	1.464.566
Outros Países	33.786.706	36.495.684	36.789.112	39.359.158	37.774.722	37.502.125	42.262.959	46.090.620	50.545.949	60.202.519	76.859.179
TOTAL	43.556.705	46.504.104	47.745.221	52.984.733	51.118.711	48.010.349	55.084.415	58.221.217	60.360.444	73.082.358	96.473.162
Fonte: BADECEL-CEPAL											

Brasil: Importações segundo procedências selecionadas Milhares de dólares

Procedencia	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981
	Valor	Valor	Valor	Valor	Valor	Valor	Valor	Valor	Valor	Valor	Valor	Valor
Argentina	166.115	126.703	208.772	33.541	375.229	252.145	47.282	515.255	603.161	1.011.404	874.463	66.462
Bolívia	150	1.468	11.641	20.571	31.615	17.295	15.998	24.474	39.241	89.966	51.491	28.963
Chile	35.672	3.198	21.566	35.008	145.214	111.988	286.131	338.011	294.917	409.872	465.503	329.606
Colômbia	2.399	4.083	4.729	6.285	17	13.166	11.611	7.538	5.982	9.395	128	7.227
Equador	1.452	1.394	3.531	3.675	2.967	5.965	6.216	6.233	17.372	8.224	37.369	26.236
Guiana Francesa	19	6	17	30	43	127	0	0	0	0	180	0
Guiana	363	247	511	568	1.384	13	1.766	1.638	1.027	2.794	3.111	3.633
México	17.129	31.874	43.752	563	90.973	116.894	20.269	229.868	218.958	273.859	469.144	84.032
Paraguai	1.033	2.402	5.884	22.904	34.488	27.962	27.591	38.895	49.007	74.761	102.414	217.819
Perú	10.117	14.536	1.477	19.657	21.022	47.119	64	72.433	64.448	128.232	147.019	94.896
Suriname	92	2	100	304	5.637	235	254	2.482	6.733	29.707	14.849	4.091
Uruguai	11.413	25.734	12.377	1.651	96.309	66.955	85.406	104.834	136.703	212.728	207.364	196.132
Venezuela	5.898	60.522	53.869	77.781	178.623	115.581	109.997	163.117	140.381	244.702	613.617	1.049.564
Outros Países	2.529.133	3.362.371	4.341.239	6.329.294	13.066.270	12.812.617	12.475.706	12.075.095	14.091.034	18.143.753	22.613.724	21.311.909
TOTAL	2.834.067	3.663.322	4.722.758	6.924.297	14.066.774	13.591.464	13.760.186	13.579.873	15.668.964	20.639.397	25.613.048	24.775.016
		1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Argentina	1982	373.207	538.615	493.107	782.323	60.569	738.645	1.294.160	1.514.407	1.746.539	1.832.900	2.816.155
Bolívia	Valor	20.049	16.212	1.002	1.422	15.847	11.653	2.694	36.119	2.234	18.303	19.125
Chile	616.484	17.709	240.236	228.361	299.862	375.709	367.004	542.923	524.923	528.142	503.589	470.578
Colômbia	30.935	2.033	5.834	5.353	7.758	20.294	14.027	22.168	34.416	60.365	61.732	63.924
Equador	335.607	71.754	2.199	6.228	20.536	20.455	12.174	8.481	6.525	7.834	21.277	30.158
Guiana Francesa	5.846	0	0	0	0	0	0	1	4	8	5	11
Guiana	25.467	587	2.176	1.237	193	221	210	223	490	22	1	31
México	1	760.847	681.312	413.462	175.742	240.678	135.136	208.457	202.346	22.665	37.961	329.696
Paraguai	10	32.878	40.567	75.931	15.266	67.412	117.823	359.852	334.807	22.339	191.362	282.042
Perú	84.939	60.395	51.229	59.471	81.533	120.662	88.871	170.026	141.339	126.213	165.369	132.605
Suriname	177.827	418	0	4.354	28.976	3.182	40.791	28.211	23.166	35.274	4.009	54.518
Uruguai	98.534	133.893	1.252	141.986	297.111	243.497	31.404	598.126	593.716	44.571	35.022	439.827
Venezuela	263	718.874	587.433	27.812	107.058	185.635	155.732	240.856	397.002	559.375	345.139	402.015
Outros Países	164.829	14.896.620	12.918.391	12.613.248	13.588.786	14.651.766	14.058.901	16.359.415	18.650.658	18.994.378	18.435.863	22.258.671
TOTAL	1.051.491	17.248.645	15.209.404	14.330.878	15.556.758	16.579.686	16.055.007	19.859.839	22.459.918	22.976.240	22.345.460	27.299.356

Fonte: BADECEL-CEPAL

Brasil: Importações segundo procedências selecionadas Milhares de dólares

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
	Valor	Valor	Valor	Valor	Valor	Valor	Valor	Valor	Valor	Valor	Valor
Argentina	3.828.407	5.749.913	7.131.011	8.287.188	8.420.558	6.110.111	7.197.770	6.533.333	5.019.880	4.949.490	5.904.776
Bolívia	20.734	24.703	64.833	28.261	238	27.879	178.166	305.489	463.567	652.566	875.863
Chile	63.545	1.183.292	1.000.492	1.051.400	881.152	774.724	1.042.868	918.565	701.199	84.893	1.465.610
Colômbia	66.842	111.788	118.002	133.926	114.945	198.534	440.228	204.732	116.049	105.849	156.356
Equador	9.235	51.894	55.539	30.522	36.852	20.826	20.582	19.405	15.704	19.757	86.505
Guiana Francesa	4	16		27	26	16	74	8	2	807	769
Guiana	1.235	245	48		10	11	79	26	31		14
México	360.242	840.571	1.034.204	1.258.128	1.057.766	665.168	80.858	73.662	611	563.179	742.833
Paraguai	374.581	530.911	568.482	536.191	361.148	26.732	360.211	306.009	390.422	484.221	305.506
Perú	196.141	218.032	273.337	279.758	229.586	20.316	22.371	248.463	229.571	245.065	363.074
Suriname	18.494	29.276	17.729	0	2.477	379	1	211	3		848
Uruguai	697.192	999.596	97.104	998.049	1.072.478	666.952	624.448	519.705	498.414	554.128	541.801
Venezuela	580.609	894.831	1.058.693	1.094.148	833.044	1.049.076	1.408.872	811.047	674.973	303.057	230.844
Outros Países	28.720.278	43.100.799	44.434.041	49.484.448	47.948.982	41.817.773	46.625.429	47.905.327	41.013.027	42.096.296	55.778.048
TOTAL	35.509.444	53.735.867	56.727.451	63.182.046	60.982.824	51.805.340	58.931.018	58.508.940	49.733.842	50.823.345	66.452.847
	6.789.166	10.635.068	12.293.410	13.697.598	13.033.842	9.987.567	12.305.589	10.603.613	8.720.815	8.727.049	10.674.799

30 Fonte: BADECEL-CEPAL

Argentina

Argentina

Exportação	645.125	1.475.489	3.041.088	3.658.241	4.135.649	4.041.097	5.170.018	6.767.173	6.747.114	5.363.910	6.232.722	5.002.461	2.341.836	4.561.117	7.373.169
Importação	1.514.407	1.746.539	1.832.900	2.816.155	3.828.407	5.749.913	7.131.011	8.287.188	8.420.558	6.110.111	7.197.770	6.533.333	5.019.880	4.949.490	5.904.776
Saldo	-869.282	-271.050	1.208.188	842.086	307.242	-1.708.816	-1.960.993	-1.520.015	-1.673.444	-746.201	-965.048	-1.530.872	-2.678.044	-388.373	1.468.393

ProdutosBasicos_Semelaborar_Balanço_Grupos de la CUCI rev.1

	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004
Exportação	144.149	216.975	286.935	346.111	318.954	359.309	431.597	471.912	501.925	281.362	392.963	421.151	274.559	406.158	245.594
Importação	439.872	814.973	863.384	530.097	1.330.463	1.508.248	2.781.215	2.791.508	2.064.092	1.380.773	2.840.533	2.319.260	1.747.817	1.398.775	1.840.503
Saldo	-295.723	-597.998	-576.449	-183.986	-1.011.509	-1.148.939	-2.349.618	-2.319.596	-1.562.167	-1.099.411	-2.447.570	-1.898.109	-1.473.258	-992.617	-1.594.909

ProdutosBasicos_SemiElaborados_Balanço_Grupos de la CUCI rev.1

	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004
Exportação	137.436	244.224	419.860	555.144	598.711	749.391	889.558	941.571	909.235	560.648	845.815	893.601	572.680	636.413	984.325
Importação	651.731	360.974	326.630	696.803	1.062.144	1.089.732	1.587.848	1.403.064	1.260.441	1.204.968	1.312.062	943.721	978.735	1.103.704	1.517.398
Saldo	-514.295	-116.750	93.230	-141.659	-463.433	-340.341	-698.290	-461.493	-351.206	-644.320	-466.247	-50.120	-406.055	-467.291	-533.073

Produtos_Manufaturados_InsumosBasicos_Balanço_Grupos de la CUCI rev.1

	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004
Exportação	88.035	245.208	477.117	423.494	410.932	581.667	518.201	487.708	701.173	394.694	420.186	577.569	343.545	609.585	988.953
Importação	45.180	71.668	79.355	81.118	110.813	196.925	231.854	272.567	333.787	261.273	355.897	490.414	489.958	484.354	619.047
Saldo	42.855	173.540	397.762	342.376	300.119	384.742	286.347	215.141	367.386	133.421	64.289	87.155	-146.413	125.231	369.906

Produtos_Manufaturados_Produtostradicionais_Balanço_Grupos de la CUCI rev.1

	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004
Exportação	18.174	103.949	232.967	274.634	225.145	275.597	436.954	493.973	580.497	537.865	577.788	563.903	125.437	387.474	552.740
Importação	74.555	176.627	144.703	176.187	197.282	423.638	367.442	422.240	315.040	291.026	318.891	196.998	191.781	121.823	200.126
Saldo	-56.381	-72.678	88.264	98.447	27.863	-148.041	69.512	71.733	265.457	246.839	258.897	366.905	-66.344	265.651	352.614

Produtos_Manufaturados_ProdutosNAOtradicionais_Balanço_Grupos de la CUCI rev.1															
	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004
Exportação	215.630	606.473	1.419.536	1.872.290	2.171.195	1.816.318	2.743.314	3.832.019	3.720.952	2.806.754	3.385.347	2.435.198	927.388	2.249.122	4.169.654
Importação	252.182	333.112	445.127	747.294	294.670	1.649.394	1.938.360	3.309.685	3.604.140	2.101.895	2.234.330	2.218.982	1.441.462	1.269.999	1.471.447
Saldo	-36.552	273.361	974.409	1.124.996	1.876.525	166.924	804.954	522.334	116.812	704.859	1.151.017	216.216	-514.074	979.123	2.698.207
Produtos_Manufaturados_OutrosProdutos_Balanço_Grupos de la CUCI rev.1															
	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004
Exportação	419	1.183	2.671	1.511	1.925	3.665	3.176	5.215	4.247	3.890	5.382	5.736	3.508	7.291	7.922
Importação	400	542	486	401	471	1.476	962	1.427	1.727	1.123	521	224	252	289	150
Saldo	19	641	2.185	1.110	1.454	2.189	2.214	3.788	2.520	2.767	4.861	5.512	3.256	7.002	7.772
Manufaturados															
IntensidadTecnologica_Baixa_Balanço_CUCI_Rev3															
	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004
Exportação	98.075	312.382	491.920	730.851	866.473	941.759	1.035.924	1.284.916	1.237.010	1.232.642	1.368.773	1.160.523	491.447	823.528	1.515.662
Importação	122.235	1.746.539	18.329	2.816.155	3.828.407	5.749.913	7.131.011	8.287.188	8.420.558	6.110.111	719.777	6.533.333	501.988	494.949	5.904.776
Saldo	-24.160	-1.434.157	473.591	-2.085.304	-2.961.934	-4.808.154	-6.095.087	-7.002.272	-7.183.548	-4.877.469	648.996	-5.372.810	-10.541	328.579	-4.389.114
IntensidadTecnologica_Media_Balanço_CUCI_Rev3															
	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004
Exportação	#REF!	176.364	492.741	1.381.368	1.544.452	1.742.286	1.533.664	2.234.708	3.195.366	3.065.675	2.148.780	2.139.139	1.583.052	709.468	1.391.586
Importação	#REF!	184.776	286.291	391.429	723.647	946.740	1.489.060	1.930.244	2.987.323	3.318.114	1.877.859	1.968.152	1.993.761	961.964	1.136.732
Saldo	#REF!	-8.412	206.450	989.939	820.805	795.546	44.604	304.464	208.043	-252.439	270.921	170.987	-410.709	-252.496	254.854
IntensidadTecnologica_Alta_Balanço_CUCI_Rev3															
	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004
Exportação	42.814	118.820	214.816	245.935	267.733	299.008	398.720	583.720	572.406	704.358	1.137.433	640.796	153.497	459.999	915.426
Importação	42.124	38.702	29.542	37.303	61.775	200.561	156.663	165.790	231.039	126.792	243.571	270.527	159.759	163.731	210.309
Saldo	690	80.118	185.274	208.632	205.958	98.447	242.057	417.930	341.367	577.566	893.862	370.269	-6.262	296.268	705.117

Bolívia

Bolivia

Exportação	18193	255937	332621	43055	46994	530045	531649	719102	675774	442958	364296	333408	420568	359724	535303
Importação	36119	2234	18303	19125	20734	24703	64833	28261	238	27879	178166	305489	463567	652566	875863
Saldo	-17.926	253.703	314.318	23.930	26.260	505.342	466.816	690.841	675.536	415.079	186.130	27.919	-42.999	-292.842	-340.560

ProdutosBasicos_Semelaborar_Balanco_Grupos de la CUCI rev.1

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Exportação	1837	3328	3631	5626	4526	6046	9117	18315	27450	16183	33105	31792	45109	41437	50197
Importação	26630	17003	12475	10044	12039	10596	53095	6989	5746	20979	155286	106682	455774	640080	856524
Saldo	-24793	-13675	-8844	-4418	-7513	-4550	-43978	11326	21704	-4796	-122181	-74890	-410665	-598643	-806327

ProdutosBasicos_SemiElaborados_Balanco_Grupos de la CUCI rev.1

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Exportação	14453	23258	31887	42290	47771	54112	41373	49579	58456	41862	50531	39475	42534	45685	66096
Importação	5707	2242	3562	3556	4535	7445	6319	12555	8962	4845	2011	2486	4424	9337	14557
Saldo	8746	21016	28325	38734	43236	46667	35054	37024	49494	37017	48520	36989	38110	36348	51539

Produtos_Manufaturados_InsumosBasicos_Balanco_Grupos de la CUCI rev.1

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Exportação	31698	42679	46426	69528	87743	92694	80171	174977	167184	99956	62962	67788	127005	67383	106523
Importação	0	2	21	9	52	186	3	30	40	26	26	689	21	1	63
Saldo	31698	42677	46405	69519	87691	92508	80168	174947	167144	99930	62936	67099	126984	67382	106460

Produtos_Manufaturados_Produtostradicionais_Balanco_Grupos de la CUCI rev.1

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Exportação	49720	50817	62135	108832	89988	126214	90537	101729	109294	71164	62957	56033	50831	42696	62899
Importação	3536	2151	393	4402	3857	3566	5040	5174	3326	1647	2943	2704	1158	1325	3862
Saldo	46184	48666	61742	104430	86131	122648	85497	96555	105968	69517	60014	53329	49673	41371	59037

Produtos_Manufaturados_ProdutosNAOtradicionais_Balanco_Grupos de la CUCI rev.1

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Exportação	60523	115950	158038	157037	170376	222540	245020	277583	231937	165827	117263	104345	116803	118297	203896
Importação	315	100	1771	868	498	2029	166	98	343	147	91	415	287	329	676
Saldo	60208	115850	156267	156169	169878	220511	244854	277485	231594	165680	117172	103930	116516	117968	203220

Produtos_Manufaturados_OutrosProdutos_Balanco_Grupos de la CUCI rev.1

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Exportação	416	890	989	2389	1337	2364	2356	3490	3152	2237	345	527	738	114	1742
Importação	0	72	81	222	35	131	184	67	64	235	295	246	327	216	181
Saldo	416	818	908	2167	1302	2233	2172	3423	3088	2002	50	281	411	-102	1561

Manufaturados

IntensidadTecnologica_Baixa_Balanco_CUCI_Rev3

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Exportação	84021	105406	138710	180285	169608	217940	158913	304596	274873	167944	111655	120530	181026	122526	180194
Importação	36119	2234	18303	19125	20734	24703	64833	28261	238	27879	178166	305489	463567	652566	875863
Saldo	47902	103172	120407	161160	148874	193237	94080	276335	274635	140065	-66511	-184959	-282541	-530040	-695669

IntensidadTecnologica_Media_Balanco_CUCI_Rev3

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Exportação	40794	70193	97463	122858	138247	169201	186682	213391	175364	106626	95789	81564	75922	108964	146260
Importação	300	21	1615	658	270	1578	23	2	188	7	67	261	185	130	24
Saldo	40494	70172	95848	122200	137977	167623	186659	213389	175176	106619	95722	81303	75737	108834	146236

IntensidadTecnologica_Alta_Balanco_CUCI_Rev3

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Exportação	23212	23269	22273	42565	37932	50061	66798	81413	49640	52232	35824	35994	25834	27208	39201
Importação	8	61	143	99	170	585	103	55	27	2	1	32	31	20	12
Saldo	23204	23208	22130	42466	37762	49476	66695	81358	49613	52230	35823	35962	25803	27188	39189

Chile

Chile															
Exportação	48.366	677.263	922.095	1.110.318	998.913	1.210.460	1.055.247	1.195.903	1.022.976	89.623	1.246.242	1.351.904	1.460.898	1.880.247	2.545.901
Importação	524.923	528.142	503.589	470.578	63.545	1.183.292	1.000.492	1.051.400	881.152	774.724	1.042.868	918.565	701.199	84.893	1.465.610
Saldo	-476.557	149.121	418.506	639.740	935.368	27.168	54.755	144.503	141.824	-685.101	203.374	433.339	759.699	1.795.354	1.080.291

ProdutosBasicos_Semelaborar_Balanço_Grupos de la CUCI rev.1

	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004
Exportação	10.984	14.442	25.318	20.195	36.625	42.761	46.451	34.806	31.024	29.308	82.174	199.637	224.689	406.769	571.267
Importação	218.369	237.709	217.832	217.274	251.312	467.825	405.381	288.131	258.469	120.956	348.777	133.938	219.827	302.002	570.620
Saldo	-207.385	-223.267	-192.514	-197.079	-214.687	-425.064	-358.930	-253.325	-227.445	-91.648	-266.603	65.699	4.862	104.767	647

ProdutosBasicos_SemiElaborados_Balanço_Grupos de la CUCI rev.1

	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004
Exportação	59.634	106.596	110.516	116.217	128.277	171.482	128.707	137.508	120.660	123.092	176.241	188.497	161.435	142.502	231.173
Importação	238.937	104.061	247.805	131.742	208.349	319.848	444.039	519.861	417.797	306.949	486.087	434.884	334.827	411.160	709.600
Saldo	-179.303	2.535	-137.289	-15.525	-80.072	-148.366	-315.332	-382.353	-297.137	-183.857	-309.846	-246.387	-173.392	-268.658	-478.427

Produtos_Manufaturados_InsumosBasicos_Balanço_Grupos de la CUCI rev.1

	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004
Exportação	90.130	138.914	190.636	236.585	200.702	221.337	180.020	240.576	158.725	84.009	103.823	153.934	176.660	190.507	310.996
Importação	993	706	1.264	2.118	5.314	8.682	5.135	12.614	6.634	8.786	12.185	15.525	13.293	18.963	34.960
Saldo	89.137	138.208	189.372	234.467	195.388	212.655	174.885	227.962	152.091	75.223	91.638	138.409	163.367	171.544	276.036

Produtos_Manufaturados_Produtostradicionais_Balanço_Grupos de la CUCI rev.1

	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004
Exportação	31.760	58.504	96.594	90.188	96.771	100.538	102.247	110.165	92.220	71.551	115.530	126.593	95.243	103.437	173.834
Importação	9.086	5.028	2.272	5.314	7.708	25.569	23.249	28.709	22.245	20.803	8.743	21.912	10.493	12.976	16.630
Saldo	22.674	53.476	94.322	84.874	89.063	74.969	78.998	81.456	69.975	50.748	106.787	104.681	84.750	90.461	157.204

Produtos_Manufaturados_ProdutosNAOtradicionais_Balanço_Grupos de la CUCI rev.1

	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004
Exportação	156.203	177.175	489.600	613.166	286.661	504.752	484.208	588.622	519.373	443.409	608.765	627.147	435.951	810.410	1.134.007
Importação	9.946	25.283	12.418	15.786	24.877	83.792	98.174	107.400	107.197	91.519	76.919	105.345	67.168	57.165	64.344
Saldo	146.257	151.892	477.182	597.380	261.784	420.960	386.034	481.222	412.176	351.890	531.846	521.802	368.783	753.245	1.069.663

Produtos_Manufaturados_OutrosProdutos_Balanço_Grupos de la CUCI rev.1

	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004
Exportação	2.132	2.966	3.644	7.409	3.351	187	3.045	4.426	5.133	1.521	4.341	2.509	3.002	2.008	2.386
Importação	4	40	2	21	73	100	18	502	25	53	14	145	53	216	729
Saldo	2.128	2.926	3.642	7.388	3.278	87	3.027	3.924	5.108	1.468	4.327	2.364	2.949	1.792	1.657

Manufaturados

IntensidadTecnologica_Baixa_Balanço_CUCI_Rev3

	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004
Exportação	125.834	151.092	275.860	327.050	300.439	342.860	267.697	327.277	256.511	196.583	273.278	271.591	312.728	396.633	563.692
Importação	17.043	26.626	8.706	18.732	29.537	98.773	107.412	121.500	111.031	76.082	32.729	68.338	34.156	32.767	53.050
Saldo	108.791	124.466	267.154	308.318	270.902	244.087	160.285	205.777	145.480	120.501	240.549	203.253	278.572	363.866	510.642

IntensidadTecnologica_Media_Balanço_CUCI_Rev3

	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004
Exportação	218.587	289.587	298.033	479.373	425.950	506.788	460.575	415.505	414.427	308.000	471.200	451.862	411.513	549.398	832.635
Importação	1.642	3.812	7.325	4.669	7.979	19.286	11.042	18.640	15.577	15.445	28.211	33.657	28.160	31.554	34.704
Saldo	216.945	285.775	290.708	474.704	417.971	487.502	449.533	396.865	398.850	292.555	442.989	418.205	383.353	517.844	797.931

IntensidadTecnologica_Alta_Balanço_CUCI_Rev3

	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004
Exportação	38.060	49.677	58.053	70.248	56.966	65.695	68.433	99.858	106.874	108.063	122.904	133.741	161.559	180.997	221.157
Importação	1.341	609	186	731	1.085	5.232	2.512	12.062	22.787	30.868	44.308	45.162	26.571	20.086	26.400
Saldo	36.719	49.068	57.867	69.517	55.881	60.463	65.921	87.796	84.087	77.195	78.596	88.579	134.988	160.911	194.757

Colômbia

Colombia

Exportação	162.626	156.054	347.305	377.269	400.895	457.203	431.909	507.873	467.686	402.928	514.738	606.212	636.605	748.708	1.037.992
Importação	34.416	60.365	61.732	63.924	66.842	111.788	118.002	133.926	114.945	198.534	440.228	204.732	116.049	105.849	156.356
Saldo	128.210	95.689	285.573	313.345	334.053	345.415	313.907	373.947	352.741	204.394	74.510	401.480	520.556	642.859	881.636

ProdutosBasicos_Semelaborar_Balanco_Grupos de la CUCI rev.1

	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004
Exportação	6.300	8.052	8.136	9.847	13.211	19.779	16.860	24.726	16.565	19.725	23.108	30.496	27.622	34.587	59.597
Importação	14.039	14.873	8.245	5.155	6.482	9.791	19.287	15.364	6.860	84.337	269.252	21.735	9.516	13.622	57.008
Saldo	-7.739	-6.821	-109	4.692	6.729	9.988	-2.427	9.362	9.705	-64.612	-246.144	8.761	18.106	20.965	2.589

ProdutosBasicos_SemiElaborados_Balanco_Grupos de la CUCI rev.1

	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004
Exportação	27.932	26.522	48.987	53.867	65.951	75.614	44.452	61.793	64.001	79.250	92.485	81.071	88.689	85.233	140.910
Importação	3.530	19.353	32.444	31.758	29.545	16.309	28.287	50.478	38.659	43.905	22.912	74.557	32.850	32.545	27.406
Saldo	24.402	7.169	16.543	22.109	36.406	59.305	16.165	11.315	25.342	35.345	69.573	6.514	55.839	52.688	113.504

Produtos_Manufaturados_InsumosBasicos_Balanco_Grupos de la CUCI rev.1

	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004
Exportação	44.096	36.985	107.187	55.446	94.696	81.035	62.604	58.911	51.953	32.026	99.323	66.896	93.750	108.164	192.431
Importação	7.444	14.880	11.049	13.759	16.946	24.646	2.516	21.546	26.098	31.682	70.847	68.958	14.702	12.546	38.942
Saldo	36.652	22.105	96.138	41.687	77.750	56.389	60.088	37.365	25.855	344	28.476	-2.062	79.048	95.618	153.489

t

	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004
Exportação	4.593	8.888	52.561	24.378	41.202	44.017	65.790	51.171	69.969	68.681	72.360	73.480	81.918	53.781	100.301
Importação	7.293	6.224	5.712	8.602	1.830	27.449	22.981	19.548	12.271	10.967	7.761	7.644	9.218	8.202	6.265
Saldo	-2.700	2.664	46.849	15.776	39.372	16.568	42.809	31.623	57.698	57.714	64.599	65.836	72.700	45.579	94.036

Produtos_Manufaturados_ProdutosNAOtradicionais_Balanco_Grupos de la CUCI rev.1

	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004
Exportação	81.352	64.203	128.881	182.900	184.175	230.063	234.417	250.497	257.710	166.273	163.351	300.139	275.141	391.081	427.362
Importação	2.034	1.970	4.881	4.123	4.299	5.901	24.616	13.703	18.777	26.038	20.896	20.802	25.887	17.137	12.406
Saldo	79.318	62.233	124.000	178.777	179.876	224.162	209.801	236.794	238.933	140.235	142.455	279.337	249.254	373.944	414.956

Produtos_Manufaturados_OutrosProdutos_Balanco_Grupos de la CUCI rev.1

	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004
Exportação	75	83	347	333	874	697	1.088	1.247	1.351	928	1.114	1.568	940	122	2.147
Importação	10	0	87	199	24	131	63	23	63	106	367	245	103	105	47
Saldo	65	83	260	134	850	566	1.025	1.224	1.288	822	747	1.323	837	17	2.100

Manufaturados

IntensidadTecnologica_Baixa_Balanco_CUCI_Rev3

	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004
Exportação	53.211	49.359	160.438	106.831	125.348	125.335	123.074	107.893	108.727	98.041	158.664	147.682	160.434	157.682	282.197
Importação	11.177	17.846	10.456	23.455	19.162	60.150	43.470	40.095	52.859	43.576	58.458	55.906	44.775	33.297	46.383
Saldo	42.034	31.513	149.982	83.376	106.186	65.185	79.604	67.798	55.868	54.465	100.206	91.776	115.659	124.385	235.814

IntensidadTecnologica_Media_Balanco_CUCI_Rev3

	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004
Exportação	47.840	55.104	79.550	142.560	131.041	151.278	155.895	141.035	151.075	93.274	141.447	260.449	212.290	246.225	264.509
Importação	4.596	6.080	3.249	1.915	2.226	5.187	4.692	5.466	4.248	8.698	25.029	19.975	2.796	13.122	14.147
Saldo	43.244	49.024	76.301	140.645	128.815	146.091	151.203	135.569	146.827	84.576	116.418	240.474	209.494	233.103	250.362

IntensidadTecnologica_Alta_Balanco_CUCI_Rev3

	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004
Exportação	14.578	13.472	44.148	38.152	42.726	64.319	63.464	84.013	104.467	82.944	70.991	70.209	117.853	134.049	118.925
Importação	942	2.059	485	1.468	3.313	6.882	8.897	12.170	11.221	11.377	16.247	20.775	12.542	9.074	6.332
Saldo	13.636	11.413	43.663	36.684	39.413	57.437	54.567	71.843	93.246	71.567	54.744	49.434	105.311	124.975	112.593

Equador

Exportação	126.022	131.529	136.389	170.248	272.718	208.473	172.026	171.605	20.358	104.447	133.279	210.596	388.311	355.096	492.563
Importação	6.525	7.834	21.277	30.158	9.235	51.894	55.539	30.522	36.852	20.826	20.582	19.405	15.704	19.757	86.505
Saldo	119.497	123.695	115.112	140.090	263.483	156.579	116.487	141.083	-16.494	83.621	112.697	191.191	372.607	335.339	

ProdutosBasicos_Semelaborar_Balanco_Grupos de la CUCI rev.1

	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004
Exportação	614	626	410	301	1.258	872	1.164	1.921	3.426	1.663	2.464	2.917	5.663	6.820	6.794
Importação	0	45	7.976	13.115	108	29.468	26.070	3.178	9.248	3.532	2.263	2.002	1.025	2.821	65.367
Saldo	614	581	-7.566	-12.814	1.150	-28.596	-24.906	-1.257	-5.822	-1.869	201	915	4.638	3.999	-58.573

ProdutosBasicos_Semi-elaborados_Balanco_Grupos de la CUCI rev.1

	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004
Exportação	12.916	21.320	14.527	13.527	21.042	21.516	16.020	16.071	13.677	8.910	13.717	17.267	24.315	21.202	52.245
Importação	2.964	1.078	9.090	2.042	1.402	14.044	17.535	11.350	17.036	6.835	9.850	9.311	3.560	2.931	4.182
Saldo	9.952	20.242	5.437	11.485	19.640	7.472	-1.515	4.721	-3.359	2.075	3.867	7.956	20.755	18.271	48.063

Produtos_Manufaturados_InsumosBasicos_Balanco_Grupos de la CUCI rev.1

	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004
Exportação	39.799	24.198	33.064	52.137	66.431	29.948	27.860	17.611	41.669	13.841	22.815	53.106	110.576	67.839	89.742
Importação	0	35	71	166	53	801	1.197	639	1.459	1.051	636	137	0	126	129
Saldo	39.799	24.163	32.993	51.971	66.378	29.147	26.663	16.972	40.210	12.790	22.179	52.969	110.576	67.713	89.613

Produtos_Manufaturados_Produtostradicionais_Balanco_Grupos de la CUCI rev.1

	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004
Exportação	1.924	2.777	3.498	4.494	6.946	10.811	6.655	13.873	9.825	4.364	6.508	11.697	18.497	20.891	30.309
Importação	3.266	1.940	1.315	50	1.736	3.122	2.123	3.821	3.003	3.432	1.191	1.825	1.133	347	209
Saldo	-1.342	837	2.183	4.444	5.210	7.689	4.532	10.052	6.822	932	5.317	9.872	17.364	20.544	30.100

Produtos_Manufaturados_ProdutosNAOtradicionais_Balanco_Grupos de la CUCI rev.1

	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004
Exportação	69.278	74.781	78.255	74.954	159.982	142.032	103.683	70.041	113.572	65.078	80.373	115.072	220.949	197.183	296.914
Importação	266	3.602	357	1.542	761	1.161	1.818	1.914	1.320	1.560	749	256	4.671	10.726	1.345
Saldo	69.012	71.179	77.898	73.412	159.221	140.871	101.865	68.127	112.252	63.518	79.624	114.816	216.278	186.457	295.569

Produtos_Manufaturados_OutrosProdutos_Balanco_Grupos de la CUCI rev.1

	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004
Exportação	661	483	637	774	801	943	1.015	1.169	890	1.073	1.298	985	711	539	975
Importação	0	0	0	22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo	661	483	637	752	801	943	1.015	1.169	890	1.073	1.298	985	711	539	975

Manufaturados

IntensidadTecnologica_Baixa_Balanço_CUCI_Rev3

	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004
Exportação	49.494	29.103	40.738	58.561	80.402	52.704	42.983	38.210	62.332	29.180	29.650	59.360	128.317	100.154	85.108
Importação	3.266	1.961	1.375	213	1.831	3.918	2.542	4.397	4.518	5.132	1.917	2.086	1.156	475	366
Saldo	46.228	27.142	39.363	58.348	78.571	48.786	40.441	33.813	57.814	24.048	27.733	57.274	127.161	99.679	84.742

IntensidadTecnologica_Media_Balanço_CUCI_Rev3

	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004
Exportação	49.648	49.344	56.201	77.181	131.433	103.716	65.658	90.557	70.580	44.949	57.496	87.137	187.706	174.082	234.571
Importação	10	3.236	330	3.182	649	676	2.084	1.530	986	628	444	92	64	204	186
Saldo	49.638	46.108	55.871	73.999	130.784	103.040	63.574	89.027	69.594	44.321	57.052	87.045	187.642	173.878	234.385

	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004
Exportação	13.570	26.628	23.417	12.395	27.224	19.339	17.689	11.955	19.145	12.228	16.908	14.971	34.393	26.920	42.401
Importação	256	380	38	181	70	490	512	447	278	283	215	40	4.584	10.520	1.131
Saldo	13.314	26.248	23.379	12.214	27.154	18.849	17.177	11.508	18.867	11.945	16.693	14.931	29.809	16.400	41.270

Guiana

Exportação	2396	3663	3004	6001	7635	12099	8121	8224	6	4622	462	6157	8716	9643	13581
Importação	490	22	1	31	1235	245	48	0	10	11	79	26	31	0	14
Saldo	1906	3641	3003	5970	6400	11854	8073	8224-4	4611	383	6131	8685	9643	13567	

ProdutosBasicos_Semelaborar_Balanço_Grupos de la CUCI rev.1

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Exportação	20	28	35	69	7	3	5	78	109	150	68		148	70	141
Importação	490	1	0 28	218	220	37	0	0	0	22	0	28	0	0	13
Saldo	-470	27	35	-22	-209	-213-34	5	78	109	128	68	120	70	128	

ProdutosBasicos_Semi-elaborados_Balanço_Grupos de la CUCI rev.1

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Exportação	1086	503	474	323	387	828	1442	2794 779	270	360	768	1505	1723	1277	
Importação	0	1	0	0	0	0	0	10	11	19	4	3	0	0	
Saldo	1086	502	474	323	387	828	1442	2794 769	259	341	764	1502	1723	1277	

Produtos_Manufaturados_InsumosBasicos_Balanço_Grupos de la CUCI rev.1

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Exportação	345	454	262	129	120	302	68 237	153	173	208	200	261	153	506	
Importação	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15	0	0	0
Saldo	345	454	262	129	120	302	68 237	153	173	208	185	261	153	506	

Produtos_Manufaturados_Produtostradicionais_Balanço_Grupos de la CUCI rev.1

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Exportação	139	151	48	120	88	381	655	705 394	624	714	787	1440	2005	2114	
Importação	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0
Saldo	139	151	48	120	88	381	655	705 394	624	714	783	1440	2005	2114	

Produtos_Manufaturados_ProdutosNAOtradicionais_Balanço_Grupos de la CUCI rev.1

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Exportação	770	2506	2148	5300	5921	8169	5892	4376	4564	3427	3095	4092	5023	3708	7124
Importação	0	21	1	3	5	8	11	0	0	0	38	3	0	0	1
Saldo	770	2485	2147	5297	5916	8161	5881	4376	4564	3427	3057	4089	5023	3708	7123

Produtos_Manufaturados_OutrosProdutos_Balanço_Grupos de la CUCI rev.1

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Exportação	0	0	0	0	12	0	0	13	1	0	0	7	0	0	0
Importação	0	0	0	0	1012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo	0	0	0	0	-1000	0	0	13	1	0	0	7	0	0	0

Manufaturados

IntensidadTecnologica_Baixa_Balanço_CUCI_Rev3

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Exportação	211	1025	158	387	518	929	1250	1348	806	1292	1275	1269	2519	3109	3978
Importação	0	0	0	0	1,012	0	0	0	0	0	0	0,019	0	0	0
Saldo	211	1025	158	387	516,988	929	1250	1348	806	1292	1275	1268,981	2519	3109	3978

IntensidadTecnologica_Media_Balanço_CUCI_Rev3

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Exportação	1066	1974	2267	5083	5353	9943	4948	3037	4112	2746	2259	3776	2835	3881	7532
Importação	0	19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0
Saldo	1066	1955	2267	5083	5353	9943	4948	3037	4112	2746	2259	3773	2835	3881	7532

IntensidadTecnologica_Alta_Balanço_CUCI_Rev3

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Exportação	13000	116000	36000	180000	278000	392000	456000	1020000	223000	200000	525000	202000	1685000	565000	582000
Importação	0	2	1	3	5	8	11	0	0	0	38	0	0	0	1
Saldo	13000	115998	35999	179997	277995	391992	455989	1020000	223000	200000	524962	202000	1685000	565000	581999

Guiana Francesa

Guiana Francesa															
Exportação	293	56	5993	7395	7123	6433	5248	6126	2161	2896	3085	2816	3062	3443	491
Importação	4	8	5	11	4	16		27	26	16	74	8	2	807	769
Saldo	289	48	5988	7384	7119	6417	5248	6099	2135	2880	3011	2808	3060	2636	-278

ProdutosBasicos_Semelaborar_Balanço_Grupos de la CUCI rev.1

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Exportação	76	112	91	9	55	48	42	90	34	43	20	30	65	94	80
Importação	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	802	752
Saldo	76	112	91	9	55	48	42	90	34	43	20	30	65	-708	-672

ProdutosBasicos_SemiElaborados_Balanço_Grupos de la CUCI rev.1

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Exportação	1155	1588	1670	1710	1410	1268	1081	1218	486	840	561	620	469	814	1062
Importação	0	0	0	0	0	0	0	10	18	1	0	0	0	807	752
Saldo	1155	1588	1670	1710	1410	1268	1081	1208	468	839	561	620	469	7	310

Produtos_Manufaturados_InsumosBasicos_Balanço_Grupos de la CUCI rev.1

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Exportação	114	457	329	191	130	138	64	124	33	40	68	45	35	74	111
Importação	4	6	2	0	0	0	0	0	0	13	0	0	0	0	0
Saldo	110	451	327	191	130	138	64	124	33	27	68	45	35	74	111

Produtos_Manufaturados_Produtostradicionais_Balanço_Grupos de la CUCI rev.1

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Exportação	194	227	332	587	402	671	730	571	371	387	297	284	223	370	950
Importação	0	0	0	1	0	3	0	16	1	0	1	0	0	0	17
Saldo	194	227	332	586	402	668	730	555	370	387	296	284	223	370	933

Produtos_Manufaturados_ProdutosNAOtradicionais_Balanço_Grupos de la CUCI rev.1

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Exportação	1366	3214	3564	1674	3632	4288	3285	4116	1233	1584	2138	1833	2259	2046	1172
Importação	0	2	3	10	4	13	0	1	6	2	11	8	2	0	0
Saldo	1366	3212	3561	1664	3628	4275	3285	4115	1227	1582	2127	1825	2257	2046	1172

Produtos_Manufaturados_OutrosProdutos_Balanço_Grupos de la CUCI rev.1

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Exportação	8	2	7	10	5	17	43	1	0	0	1	0	0	0	0
Importação	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo	8	2	7	10	5	17	43	1	0	0	1	0	0	0	0

Manufaturados

IntensidadTecnologica_Baixa_Balanço_CUCI_Rev3

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Exportação	602	1561	2524	1256	2529	2803	1790	2227	890	1224	1166	1293	1527	1917	2843
Importação	0	0	0	2	3	4	0	17	1	13	4	0	0	0	17
Saldo	602	1561	2524	1254	2526	2799	1790	2210	889	1211	1162	1293	1527	1917	2826

IntensidadTecnologica_Media_Balanço_CUCI_Rev3

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Exportação	1027	2288	1624	1104	1550	2263	2285	2502	743	783	1063	857	938	457	733
Importação	4	8	5	7	1	12	0	0	6	2	8	0	0	0	0
Saldo	1023	2280	1619	1097	1549	2251	2285	2502	737	781	1055	857	938	457	733

IntensidadTecnologica_Alta_Balanço_CUCI_Rev3

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Exportação	53	51	75	81	73	18	47	83	4	4	275	12	52	115	133
Importação	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	8	2	0	0
Saldo	53	51	75	79	73	18	47	83	4	4	275	4	50	115	133

México

Exportação	505.347	75.792	1.113.648	995.359	1.049.952	496.053	679.301	828.338	1.001.771	1.068.095	1.711.336	1.868.248	2.342.352	2.741.304	3.947.563
Importação	202.346	22.665	37.961	329.696	360.242	840.571	1.034.204	1.258.128	1.057.766	665.168	80.858	73.662	611	563.179	742.833
Saldo	303.001	53.127	1.075.687	665.663	689.710	-344.518	-354.903	-429.790	-55.995	402.927	1.630.478	1.794.586	2.341.741	2.178.125	3.204.730

ProdutosBasicos_Semelaborar_Balanco_Grupos de la CUCI rev.1

	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004
Exportação	27.965	35.725	24.053	21.746	36.334	48.350	65.970	86.943	97.371	68.854	106.088	83.477	93.173	117.187	200.270
Importação	20.275	35.486	152.647	72.748	22.867	55.524	37.289	23.460	11.659	14.629	26.711	11.955	9.321	13.103	14.234
Saldo	7.690	239	-128.594	-51.002	13.467	-7.174	28.681	63.483	85.712	54.225	79.377	71.522	83.852	104.084	186.036

miElaborados_Balanco_Grupos de la CUCI rev.1

	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004
Exportação	67.002	95.042	58.384	91.826	100.431	60.101	60.243	43.516	49.731	84.645	86.263	90.604	91.546	116.839	167.047
Importação	66.624	62.585	89.667	113.691	83.473	128.889	191.215	253.474	286.711	102.718	152.443	91.463	47.703	58.235	84.610
Saldo	378	32.457	-31.283	-21.865	16.958	-68.788	-130.972	-209.958	-236.980	-18.073	-66.180	-859	43.843	58.604	82.437

Produtos_Manufaturados_InsumosBasicos_Balanco_Grupos de la CUCI rev.1

	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004
Exportação	43.179	105.916	162.168	121.900	124.339	105.160	111.770	159.461	102.224	159.224	169.111	182.402	259.557	248.726	405.036
Importação	6.277	20.202	22.847	33.853	12.908	50.736	59.794	93.142	105.297	26.967	95.007	53.451	32.829	40.968	54.252
Saldo	36.902	85.714	139.321	88.047	111.431	54.424	51.976	66.319	-3.073	132.257	74.104	128.951	226.728	207.758	350.784

Produtos_Manufaturados_Produtostradicionais_Balanco_Grupos de la CUCI rev.1

	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004
Exportação	14.887	13.197	39.600	46.224	51.145	17.636	35.266	54.317	43.357	37.414	51.251	74.595	104.275	129.140	166.744
Importação	7.580	5.636	3.599	7.619	12.489	52.562	36.839	30.447	33.252	21.794	28.099	24.735	20.516	18.774	16.530
Saldo	7.307	7.561	36.001	38.605	38.656	-34.926	-1.573	23.870	10.105	15.620	23.152	49.860	83.759	110.366	150.214

Produtos_Manufaturados_ProdutosNAOtradicionais_Balanço_Grupos de la CUCI rev.1

	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004
Exportação	311.794	444.873	817.342	569.703	713.024	213.365	228.723	418.879	542.255	641.987	1.255.474	1.390.998	1.682.489	2.050.615	2.868.451
Importação	94.618	97.408	100.832	96.169	211.126	481.658	621.312	761.583	595.119	417.954	480.920	545.567	488.281	424.787	483.753
Saldo	217.176	347.465	716.510	473.534	501.898	-268.293	-392.589	-342.704	-52.864	224.033	774.554	845.431	1.194.208	1.625.828	2.384.698

Produtos_Manufaturados_OutrosProdutos_Balanço_Grupos de la CUCI rev.1

	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004
Exportação	105	245	385	744	618	650	1.665	2.637	2.229	1.089	1.170	1.325	3.064	2.033	3.087
Importação	55	52	82	216	63	208	116	908	617	619	381	885	3.970	2.561	2.166
Saldo	50	193	303	528	555	442	1.549	1.729	1.612	470	789	440	-906	-528	921

Manufaturados

IntensidadTecnologica_Baixa_Balanço_CUCI_Rev3

	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004
Exportação	60.432	123.875	184.150	167.670	198.318	122.856	213.938	226.624	186.251	208.511	235.896	227.215	335.174	381.362	584.195
Importação	14.568	18.877	16.700	26.528	31.915	99.557	127.180	158.574	143.842	111.244	120.750	80.817	63.897	64.296	82.872
Saldo	45.864	104.998	167.450	141.142	166.403	23.299	86.758	68.050	42.409	97.267	115.146	146.398	271.277	317.066	501.323

IntensidadTecnologica_Media_Balanço_CUCI_Rev3

	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004
Exportação	255.540	368.315	629.075	388.256	531.576	152.997	183.871	364.349	336.148	556.580	1.098.803	1.198.913	1.290.315	1.810.460	2.284.270
Importação	57.009	54.331	58.170	62.809	135.183	306.069	339.389	287.086	265.838	164.655	217.893	269.928	227.403	188.147	206.961
Saldo	198.531	313.984	570.905	325.447	396.393	-153.072	-155.518	77.263	70.310	391.925	880.910	928.985	1.062.912	1.622.313	2.077.309

IntensidadTecnologica_Alta_Balanço_CUCI_Rev3

	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004
Exportação	59.043	72.801	82.492	88.792	90.810	43.397	62.452	74.105	74.092	110.810	153.287	208.495	160.598	205.382	503.784
Importação	34.751	46.318	38.400	28.706	75.374	172.173	263.569	444.533	303.746	207.941	235.042	235.364	249.645	211.517	332.718
Saldo	24.292	26.483	44.092	60.086	15.436	-128.776	-201.117	-370.428	-229.654	-97.131	-81.755	-26.869	-89.047	-6.135	171.066

Paraguai

Exportação	380.459	496.072	543.297	960.592	1.053.609	1.300.683	1.324.545	1.406.450	1.249.391	744.228	831.736	72.015	558.412	707.138	871.798
Importação	334.807	22.339	191.362	282.042	374.581	530.911	568.482	536.191	361.148	26.732	360.211	306.009	390.422	484.221	305.506
Saldo	45.652	473.733	351.935	678.550	679.028	769.772	756.063	870.259	888.243	717.496	471.525	-233.994	167.990	222.917	566.292

ProdutosBasicos_Semelaborar_Balanço_Grupos de la CUCI rev.1

	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004
Exportação	7.835	8.306	9.451	13.346	15.453	21.434	40.054	42.717	51.508	30.251	33.755	20.429	21.269	19.255	32.708
Importação	273.862	171.650	123.828	173.631	223.631	233.886	220.615	354.696	212.420	118.629	253.634	226.461	85.709	383.168	127.278
Saldo	-266.027	-163.344	-114.377	-160.285	-208.178	-212.452	-180.561	-311.979	-160.912	-88.378	-219.879	-206.032	-64.440	-363.913	-94.570

ProdutosBasicos_Semi-elaborados_Balanço_Grupos de la CUCI rev.1

	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004
Exportação	68.055	111.026	120.027	195.113	273.443	349.597	261.837	356.772	424.343	183.554	169.431	192.283	153.674	172.036	227.888
Importação	51	62	5	4	14	81	17	18	31	14	65	0	0	0	8
Saldo	68.004	110.964	120.022	195.109	273.429	349.516	261.820	356.754	424.312	183.540	169.366	169.366	169.366	169.366	227.880

Produtos_Manufaturados_InsumosBasicos_Balanço_Grupos de la CUCI rev.1

	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004
Exportação	53.967	74.610	74.006	135.205	159.621	167.254	188.818	174.816	155.151	88.162	97.485	96.895	46.313	89.059	133.845
Importação	13	9	399	227	368	1.310	4.014	2.380	1.093	1.133	4.007	2.927	2.749	2.836	5.516
Saldo	53.954	74.601	73.607	134.978	159.253	165.944	184.804	172.436	154.058	87.029	93.478	93.968	43.564	86.223	128.329

Produtos_Manufaturados_Produtostradicionais_Balanço_Grupos de la CUCI rev.1

	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004
Exportação	85.968	68.016	83.715	164.912	153.462	154.219	170.746	182.739	142.527	111.244	132.322	97.325	62.035	62.667	79.989
Importação	6.761	6.518	3.552	14.515	24.156	27.955	22.884	16.862	17.707	5.830	21.417	7.613	5.824	6.418	12.973
Saldo	79.207	61.498	80.163	150.397	129.306	126.264	147.862	165.877	124.820	105.414	110.905	89.712	56.211	56.249	67.016

Produtos_Manufaturados_ProdutosNAOtradicionais_Balanço_Grupos de la CUCI rev.1

	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004
Exportação	118.981	144.873	161.617	327.715	392.409	482.946	518.498	473.005	375.580	266.351	285.823	211.885	201.277	271.255	335.176
Importação	14.976	9.331	7.719	4.979	20.039	6.767	3.466	5.893	3.948	2.782	4.650	7.307	13.001	10.851	7.187
Saldo	104.005	135.542	153.898	322.736	372.370	476.179	515.032	467.112	371.632	263.569	281.173	204.578	188.276	260.404	327.989

Produtos_Manufaturados_OutrosProdutos_Balanço_Grupos de la CUCI rev.1

	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004
Exportação	673	670	1.228	1.211	1.902	1.832	2.509	2.815	3.321	1.298	218	2.149	1.572	1.928	2.164
Importação	0	11	1	3	5	38	3	33	0	9	72	0	0	0	0
Saldo	673	659	1.227	1.208	1.897	1.794	2.506	2.782	3.321	1.289	146	2.149	1.572	1.928	2.164

Manufaturados

IntensidadTecnologica_Baixa_Balanço_CUCI_Rev3

	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004
Exportação	133.616	170.801	152.005	230.836	259.629	253.179	276.938	319.791	275.456	198.173	222.310	183.612	124.306	132.698	183.670
Importação	7.011	6.874	4.381	15.170	24.916	29.675	31.550	26.358	19.597	6.890	25.538	10.965	8.603	9.156	18.118
Saldo	126.605	163.927	147.624	215.666	234.713	223.504	245.388	293.433	255.859	191.283	196.772	172.647	115.703	123.542	165.552

IntensidadTecnologica_Media_Balanço_CUCI_Rev3

	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004
Exportação	113.504	131.354	161.587	273.197	311.827	422.381	453.287	379.792	336.871	201.571	165.506	204.171	172.784	243.311	293.843
Importação	14.695	8.794	6.586	3.659	3.791	4.389	2.687	2.985	2.508	2.798	4.545	5.023	5.943	10.415	7.338
Saldo	98.809	122.560	155.001	269.538	308.036	417.992	450.600	376.807	334.363	198.773	160.961	199.148	166.841	232.896	286.505

IntensidadTecnologica_Alta_Balanço_CUCI_Rev3

	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004
Exportação	37.904	44.631	43.089	76.889	94.080	100.264	115.195	106.756	94.888	74.285	70.759	64.531	38.135	47.736	58.623
Importação	44	192	701	892	15.852	1.948	272	97	638	66	63	1.859	7.028	534	220
Saldo	37.860	44.439	42.388	75.997	78.228	98.316	114.923	106.659	94.250	74.219	70.696	62.672	31.107	47.202	58.403

Peru

Exportação	146.179	221.703	199.567	273.918	34.966	43.827	297.921	361.764	368.704	265.007	352.975	286.239	436.084	487.844	631.363
Importação	141.339	126.213	165.369	132.605	196.141	218.032	273.337	279.758	229.586	20.316	22.371	248.463	229.571	245.065	363.074
Saldo	4.840	95.490	34.198	141.313	-161.175	-174.205	24.584	82.006	139.118	244.691	330.604	37.776	206.513	242.779	268.289

ProdutosBasicos_Semelaborar_Balanco_Grupos de la CUCI rev.1

	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004
Exportação	1.960	2.374	2.078	4.347	3.855	3.736	4.770	4.068	7.227	7.612	7.491	12.350	9.876	20.975	59.924
Importação	69.376	68.131	99.300	49.372	84.699	81.840	133.182	144.542	113.509	103.664	90.661	78.565	68.092	64.538	94.138
Saldo	-67.416	-65.757	-97.222	-45.025	-80.844	-78.104	-128.412	-140.474	-106.282	-96.052	-83.170	-66.215	-58.216	-43.563	-34.214

ProdutosBasicos_SemiElaborados_Balanco_Grupos de la CUCI rev.1

	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004
Exportação	13.370	23.431	33.268	52.194	45.268	67.597	48.887	50.573	72.238	46.235	48.206	47.356	54.621	59.945	56.276
Importação	63.153	13.875	59.158	74.705	102.053	112.518	122.845	118.821	75.013	90.133	94.020	109.346	136.802	167.358	255.804
Saldo	-49.783	9.556	-25.890	-22.511	-56.785	-44.921	-73.958	-68.248	-2.775	-43.898	-45.814	-61.990	-82.181	-107.413	-199.528

Produtos_Manufaturados_InsumosBasicos_Balanco_Grupos de la CUCI rev.1

	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004
t	14.811	25.139	23.359	49.502	73.379	62.793	28.033	41.677	39.932	25.981	56.024	43.886	49.454	79.962	86.699
Importação	45	142	606	315	48	409	489	1.073	1.492	2.125	2.206	1.585	4.329	980	506
Saldo	14.766	24.997	22.753	49.187	73.331	62.384	27.544	40.604	38.440	23.856	53.818	42.301	45.125	78.982	86.193

Produtos_Manufaturados_Produtostradicionais_Balanco_Grupos de la CUCI rev.1

	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004
Exportação	3.635	12.654	5.949	10.732	13.984	18.248	13.435	23.004	17.586	17.279	22.268	33.275	34.989	50.157	55.095
Importação	8.261	6.627	2.639	1.361	3.651	8.754	3.980	3.665	4.182	3.196	1.989	3.659	2.363	4.551	6.372
Saldo	-4.626	6.027	3.310	9.371	10.333	9.494	9.455	19.339	13.404	14.083	20.279	29.616	32.626	45.606	48.723

Produtos_Manufaturados_ProdutosNAOtradicionais_Balanço_Grupos de la CUCI rev.1

	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004
Exportação	107.530	153.416	122.971	122.483	200.236	278.211	177.791	222.803	179.899	129.034	158.819	135.994	201.040	189.698	224.528
Importação															
Saldo	500	3.216	1.014	2.170	3.475	5.812	8.603	8.680	5.274	1.980	5.447	23.784	17.837	7.396	4.462

Produtos_Manufaturados_OutrosProdutos_Balanço_Grupos de la CUCI rev.1

	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004
Exportação	39	92	716	376	1.002	1.182	955	1.314	1.806	1.174	2.457	2.531	2.721	2.918	3.527
Importação	4	4	8	2	1	23	4	2	47	181	126	118	148	242	271
Saldo	35	88	708	374	1.001	1.159	951	1.312	1.759	993	2.331	2.413	2.573	2.676	3.256

Manufaturados

IntensidadTecnologica_Baixa_Balanço_CUCI_Rev3

	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004
Exportação	16.241	31.357	29.165	60.371	90.562	96.981	59.133	71.596	61.948	30.581	80.361	76.326	81.601	143.345	183.242
Importação	8.310	6.906	3.278	2.413	4.070	9.694	6.033	6.345	6.959	5.536	4.505	13.337	19.421	9.459	8.145
Saldo	7.931	24.451	25.887	57.958	86.492	87.287	53.100	65.251	54.989	25.045	75.856	62.989	62.180	133.886	175.097

IntensidadTecnologica_Media_Balanço_CUCI_Rev3

	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004
Exportação	93.565	96.332	96.046	121.469	168.448	211.435	133.312	157.397	155.571	112.516	138.269	87.737	130.080	162.535	205.572
Importação	500	878	892	1.070	2.237	4.150	6.018	5.412	3.921	918	2.370	3.220	3.726	3.193	3.420
Saldo	93.065	95.454	95.154	120.399	166.211	207.285	127.294	151.985	151.650	111.598	135.899	84.517	126.354	159.342	202.152

IntensidadTecnologica_Alta_Balanço_CUCI_Rev3

	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004
Exportação	12.053	54.839	17.359	22.404	18.962	35.703	34.941	36.541	29.803	40.916	72.802	41.922	54.301	63.436	65.144
Importação	0	2.206	97	365	869	1.154	1.074	2.679	194	925	2.869	12.541	1.530	519	46
Saldo	12.053	52.633	17.262	22.039	18.093	34.549	33.867	33.862	29.609	39.991	69.933	29.381	52.771	62.917	65.098

Suriname

Suriname															
Exportação	16.773	1.439	10.329	6.928	10.461	15.701	15.276	14.928	12.003	6.611	6.888	9.302	10.649	16.351	28.259
Importação	23.166	35.274	4.009	54.518	18.494	29.276	17.729	0	2.477	379	1	211	3	0	848
Saldo	-6.393	-33.835	6.320	-47.590	-8.033	-13.575	-2.453	14.928	9.526	6.232	6.887	9.091	10.646	16.351	27.411

ProdutosBasicos_Semelaborar_Balanco_Grupos de la CUCI rev.1

	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004
Exportação	231	146	31	13	40	89	495	1.073	1.101	294	222	534	1.078	2.042	8.135
Importação	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	848
Saldo	231	146	31	13	40	89	495	1.073	1.101	294	222	534	1.078	2.042	7.287

ProdutosBasicos_SemiElaborados_Balanco_Grupos de la CUCI rev.1

	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004
Exportação	5.756	7.342	3.770	3.844	6.450	8.394	5.888	7.574	2.739	1.956	1.589	1.163	1.505	2.658	4.112
Importação	23.166	35.274	40.090	54.518	18.485	29.252	17.722	0	2.477	3.789	0	206	2	0	848
Saldo	-17.410	-27.932	-36.320	-50.674	-12.035	-20.858	-11.834	7.574	262	-1.833	1.589	957	1.503	2.658	3.264

Produtos_Manufaturados_InsumosBasicos_Balanco_Grupos de la CUCI rev.1

	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004
Exportação	1.549	1.160	1.373	570	243	220	303	737	360	161	161	130	205	344	1.602
Importação	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
Saldo	1.549	1.160	1.373	570	243	220	303	737	360	161	160	130	205	344	1.602

Produtos_Manufaturados_Produtostradicionais_Balanco_Grupos de la CUCI rev.1

	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004
Exportação	430	319	398	368	263	423	654	1.240	2.056	1.753	2.127	3.246	4.263	5.569	5.310
Importação	0	0	0	0	0	19	2	0	0	1	0	0	0	0	0
Saldo	430	319	398	368	263	404	652	1.240	2.056	1.752	2.127	3.246	4.263	5.569	5.310

Produtos_Manufaturados_ProdutosNAOtradicionais_Balanco_Grupos de la CUCI rev.1

	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004
Exportação	8.747	5.386	3.388	2.077	3.343	6.448	7.636	4.097	5.452	2.283	2.613	4.047	3.252	5.282	7.574
Importação	0	0	0	0	9	0	5	0	0	0	0	5	1	0	0
Saldo	8.747	5.386	3.388	2.077	3.334	6.448	7.631	4.097	5.452	2.283	2.613	4.042	3.251	5.282	7.574

Produtos_Manufaturados_OutrosProdutos_Balanco_Grupos de la CUCI rev.1

	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004
Exportação	0	3	13	18	5	6	10	6	20	16	8	13	5	9	34
Importação	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo	0	3	13	18	5	1	10	6	20	16	8	13	5	9	34

Manufaturados

IntensidadTecnologica_Baixa_Balanco_CUCI_Rev3

	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004
Exportação	2.425	2.014	2.167	922	784	1.189	1.616	2.422	2.945	2.673	2.940	4.485	5.279	7.021	8.126
Importação	0	0	0	0	2	19	2	0	0	1	1	0	0	0	0
Saldo	2.425	2.014	2.167	922	782	1.170	1.614	2.422	2.945	2.672	2.939	4.485	5.279	7.021	8.126

IntensidadTecnologica_Media_Balanco_CUCI_Rev3

	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004
Exportação	4.121	3.560	2.744	1.612	1.650	4.518	5.467	1.983	1.827	1.256	1.293	2.020	2.222	3.777	6.172
Importação	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo	4.121	3.560	2.744	1.612	1.650	4.518	5.466	1.983	1.827	1.256	1.293	2.020	2.222	3.777	6.172

IntensidadTecnologica_Alta_Balanco_CUCI_Rev3

	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004
Exportação	4.185	1.307	265	499	1.420	1.392	1.520	1.675	3.116	284	676	974	434	684	585
Importação	0	0	0	0	7	0	4	0	0	0	0	5	1	0	0
Saldo	4.185	1.307	265	499	1.413	1.392	1.516	1.675	3.116	284	676	969	433	684	585

Uruguai

Exportação	294.594	336.998	514.119	77.578	731.816	811.018	810.454	869.954	880.546	669.616	668.501	640.946	410.458	403.514	667.015
Importação	593.716	44.571	35.022	439.827	697.192	999.596	97.104	998.049	1.072.478	666.952	624.448	519.705	498.414	554.128	541.801
Saldo	-299.122	292.427	479.097	-362.249	34.624	-188.578	713.350	-128.095	-191.932	2.664	44.053	121.241	-87.956	-150.614	125.214

ProdutosBasicos_Semelaborar_Balanço_Grupos de la CUCI rev.1

	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004
Exportação	15.557	25.885	29.563	41.035	35.532	55.484	56.204	79.894	45.411	44.320	37.890	25.582	36.227	38.704	62.382
Importação	238.014	174.102	134.533	67.219	268.543	174.919	122.342	381.343	397.151	172.761	179.527	157.242	131.527	200.426	153.795
Saldo	-222.457	-148.217	-104.970	-26.184	-233.011	-119.435	-66.138	-301.449	-351.740	-128.441	-141.637	-131.660	-95.300	-161.722	-91.413

ProdutosBasicos_SemiElaborados_Balanço_Grupos de la CUCI rev.1

	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004
Exportação	52.309	45.210	95.063	182.244	211.111	104.859	201.591	213.726	220.384	168.076	172.282	144.794	115.571	107.177	164.446
Importação	154.135	209.499	144.731	92.880	281.339	336.501	317.355	307.022	558.998	319.072	267.229	234.359	263.550	328.498	218.676
Saldo	-101.826	-164.289	-49.668	89.364	-70.228	-231.642	-115.764	-93.296	-338.614	-150.996	-94.947	-89.565	-147.979	-221.321	-54.230

Produtos_Manufaturados_InsumosBasicos_Balanço_Grupos de la CUCI rev.1

	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004
Exportação	54.418	52.489	71.137	83.892	50.568	93.361	103.044	104.910	93.355	39.646	65.322	63.495	43.621	53.472	89.554
Importação	41.488	25.545	27.973	26.103	41.942	63.676	33.488	54.711	54.653	29.443	19.683	27.299	19.893	21.428	31.305
Saldo	12.930	26.944	43.164	57.789	8.626	29.685	69.556	50.199	38.702	10.203	45.639	36.196	23.728	32.044	58.249

Produtos_Manufaturados_Produtostradicionais_Balanço_Grupos de la CUCI rev.1

	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004
Exportação	19.694	27.000	38.242	74.553	52.342	66.485	65.209	68.430	90.840	88.745	97.383	110.155	76.919	57.372	80.736
Importação	50.636	83.736	47.620	89.908	113.904	185.131	98.005	157.249	132.990	122.144	77.672	98.842	90.125	95.541	106.510
Saldo	-30.942	-56.736	-9.378	-15.355	-61.562	-118.646	-32.796	-88.819	-42.150	-33.399	19.711	11.313	-13.206	-38.169	-25.774

Produtos_Manufaturados_ProdutosNAOtradicionais_Balanço_Grupos de la CUCI rev.1

	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004
Exportação	129.844	142.971	267.192	311.246	316.089	264.901	283.036	325.453	374.298	273.639	237.417	210.129	122.292	115.104	185.573
Importação	66.388	43.221	37.856	42.277	93.852	156.252	106.018	77.342	133.450	114.383	107.580	69.537	65.327	49.850	65.035
Saldo	63.456	99.750	229.336	268.969	222.237	108.649	177.018	248.111	240.848	159.256	129.837	140.592	56.965	65.254	120.538

Produtos_Manufaturados_OutrosProdutos_Balanço_Grupos de la CUCI rev.1

	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004
Exportação	589	842	933	995	1.043	733	919	3.847	874	1.090	1.134	851	798	677	878
Importação	1.066	360	263	237	372	694	52	78	117	196	414	278	316	597	613
Saldo	-477	482	670	758	671	39	867	3.769	757	894	720	573	482	80	265

Manufaturados

IntensidadTecnologica_Baixa_Balanço_CUCI_Rev3

	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004
Exportação	75.406	68.926	103.034	167.554	158.777	244.321	191.096	150.931	185.682	184.575	200.296	159.239	130.606	110.756	179.298
Importação	98.971	89.352	63.524	102.476	133.802	201.101	185.877	180.266	153.567	125.239	100.752	109.898	89.968	44.781	107.251
Saldo	-23.565	-20.426	39.510	65.078	24.975	43.220	5.219	-29.335	32.115	59.336	99.544	49.341	40.638	65.975	72.047

IntensidadTecnologica_Media_Balanço_CUCI_Rev3

	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004
Exportação	101.239	108.280	231.621	298.471	196.575	169.804	172.918	294.040	276.407	140.100	154.893	137.674	78.115	89.623	179.766
Importação	73.946	49.987	41.156	49.988	93.286	119.397	89.555	75.529	92.236	110.228	102.561	49.784	77.237	53.403	82.288
Saldo	27.293	58.293	190.465	248.483	103.289	50.407	83.363	218.511	184.171	29.872	52.332	87.890	878	36.220	97.478

IntensidadTecnologica_Alta_Balanço_CUCI_Rev3

	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004
Exportação	35.185	22.779	34.558	48.320	62.496	46.821	57.890	55.293	37.756	48.651	67.646	73.332	38.700	30.773	44.811
Importação	5.147	12.193	14.941	11.451	19.945	48.304	28.350	61.636	50.766	14.604	23.409	25.917	15.751	14.127	12.854
Saldo	30.038	10.586	19.617	36.869	42.551	-1.483	29.540	-6.343	-13.010	34.047	44.237	47.415	22.949	16.646	31.957

Venezuela

Exportação	267.554	428.709	44.227	392.928	281.628	480.885	454.394	768.135	706.283	536.676	751.038	1.092.158	796.544	60.571	1.464.566
Importação	397.002	559.375	345.139	402.015	580.609	894.831	1.058.693	1.094.148	833.044	1.049.076	1.408.872	811.047	674.973	303.057	230.844
Saldo	-129.448	-130.666	-300.912	-9.087	-298.981	-413.946	-604.299	-326.013	-126.761	-512.400	-657.834	281.111	121.571	-242.486	1.233.722

ProdutosBasicos_Semelaborar_Balanco_Grupos de la CUCI rev.1

	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004
Exportação	12.644	67.501	37.581	44.421	17.438	42.481	41.907	45.904	33.890	10.721	47.048	41.531	30.315	31.330	114.477
Importação	217.166	346.741	241.191	78.544	44.447	384.378	540.021	660.492	406.615	410.541	201.890	277.189	143.807	39.659	68.737
Saldo	-204.522	-279.240	-203.610	-34.123	-27.009	-341.897	-498.114	-614.588	-372.725	-399.820	-154.842	-235.658	-113.492	-8.329	45.740

ProdutosBasicos_SemiElaborados_Balanco_Grupos de la CUCI rev.1

	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004
Exportação	36.457	52.381	58.507	72.749	44.110	89.069	74.589	109.773	130.938	100.774	123.904	117.160	121.667	128.385	214.800
Importação	147.399	195.518	87.533	283.170	268.047	392.357	388.478	316.078	320.532	89.901	729.876	454.663	464.020	210.829	48.996
Saldo	-110.942	-143.137	-29.026	-210.421	-223.937	-303.288	-313.889	-206.305	-189.594	10.873	-605.972	-337.503	-342.353	-82.444	165.804

Produtos_Manufaturados_InsumosBasicos_Balanco_Grupos de la CUCI rev.1

	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004
Exportação	33.084	116.712	59.726	64.314	53.252	106.891	54.483	126.905	94.245	56.853	77.140	74.047	67.398	36.395	103.392
Importação	25.632	11.396	6.182	24.764	28.181	68.383	76.167	75.800	40.093	44.186	57.635	51.467	31.234	14.839	23.950
Saldo	7.452	105.316	53.544	39.550	25.071	38.508	-21.684	51.105	54.152	12.667	19.505	22.580	36.164	21.556	79.442

Produtos_Manufaturados_Produtostradicionais_Balanco_Grupos de la CUCI rev.1

	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004
Exportação	10.618	16.167	26.036	24.321	12.369	27.511	17.829	24.386	28.740	25.693	33.449	80.249	49.761	37.239	71.482
Importação	157	548	1.039	4.815	4.790	9.178	7.494	7.896	3.893	4.288	2.876	2.894	3.137	2.316	5.071
Saldo	10.461	15.619	24.997	19.506	7.579	18.333	10.335	16.490	24.847	21.405	30.573	77.355	46.624	34.923	66.411

Produtos_Manufaturados_ProdutosNAOtradicionais_Balanco_Grupos de la CUCI rev.1

	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004
Exportação	119.842	167.475	192.439	185.332	118.791	206.147	214.289	184.724	388.434	292.839	454.895	711.688	491.398	337.189	867.742
Importação	5.065	4.336	5.681	10.678	12.968	11.753	9.132	19.058	35.848	15.852	13.091	17.622	20.203	26.970	8.724
Saldo	114.777	163.139	186.758	174.654	105.823	194.394	205.157	165.666	352.586	276.987	441.804	694.066	471.195	310.219	859.018

Produtos_Manufaturados_OutrosProdutos_Balanco_Grupos de la CUCI rev.1

	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004
Exportação	412	270	735	230	693	642	935	469	679	968	394	869	795	2.733	
Importação	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Saldo	412	270	735	230	693	642	935	469	679	968	394	869	795	2.733	

Manufaturados

IntensidadTecnologica_Baixa_Balanco_CUCI_Rev3

	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004
Exportação	51.749	129.723	123.579	92.759	45.939	133.495	121.184	150.822	119.723	91.610	101.798	176.209	133.185	101.646	173.382
Importação	25.814	11.854	7.479	28.282	33.001	54.150	82.966	77.824	51.037	35.876	58.412	56.313	48.460	25.564	29.103
Saldo	25.935	117.869	116.100	64.477	12.938	79.345	38.218	72.998	68.686	55.734	43.386	119.896	84.725	76.082	144.279

IntensidadTecnologica_Media_Balanco_CUCI_Rev3

	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004
Exportação	1.027	2.288	1.624	1.104	1.550	2.263	2.285	2.502	743	783	1.063	857	938	457	733
Importação	4	8	5	7	1	12	0	0	6	2	8	0	0	0	0
Saldo	1.023	2.280	1.619	1.097	1.549	2.251	2.285	2.502	737	781	1.055	857	938	457	733

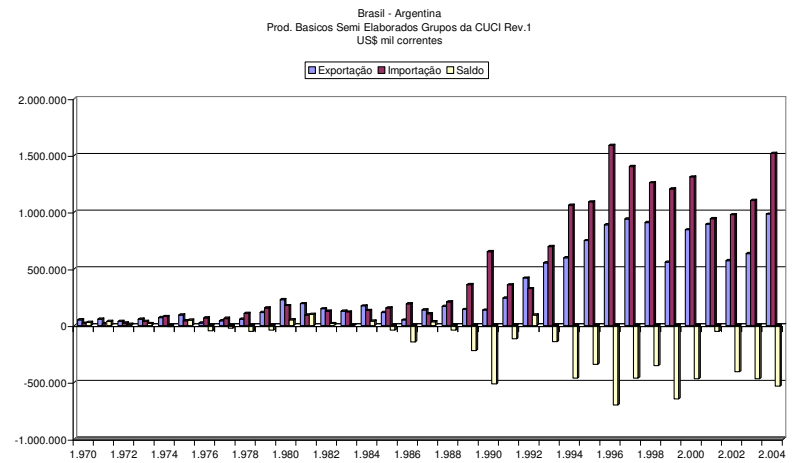
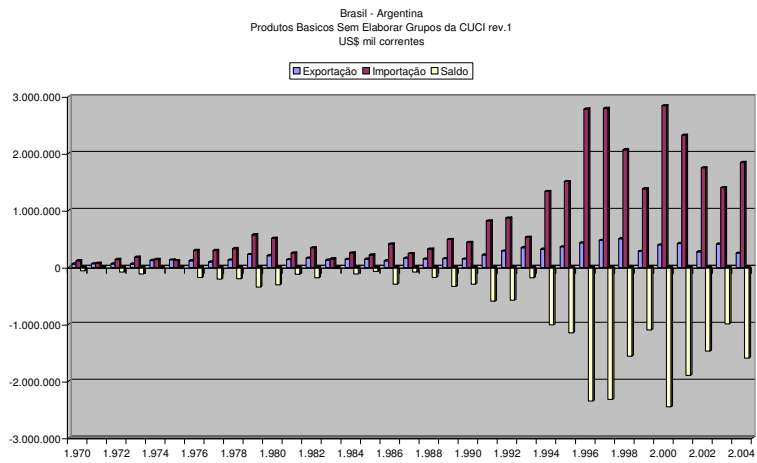
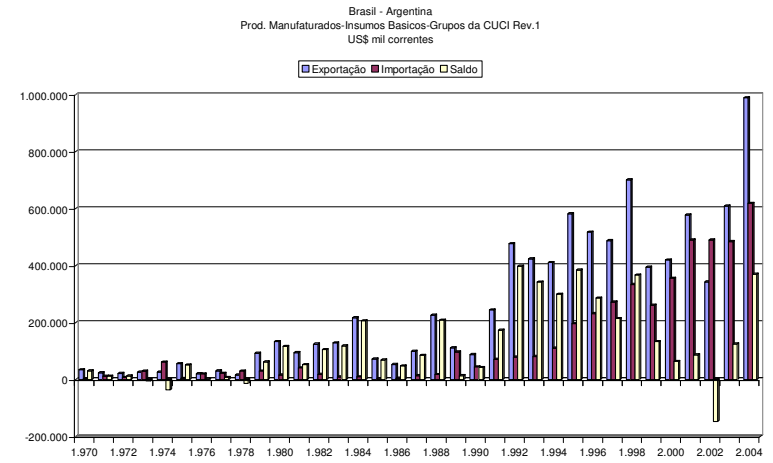
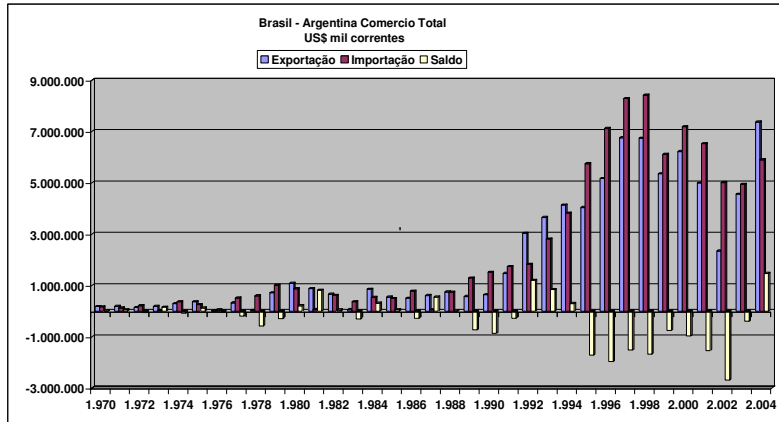
IntensidadTecnologica_Alta_Balanco_CUCI_Rev3

	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004
Exportação	14.742	22.975	40.090	31.048	34.808	58.763	68.250	99.635	78.874	125.652	161.361	139.126	110.639	63.640	161.879
Importação	1.189	1.044	1.258	1.173	1.456	2.839	1.640	3.214	5.404	2.158	2.921	7.574	794	5.475	3.245
Saldo	13.553	21.931	38.832	29.875	33.352	55.924	66.610	96.421	73.470	123.494	158.440	131.552	109.845	58.165	158.634

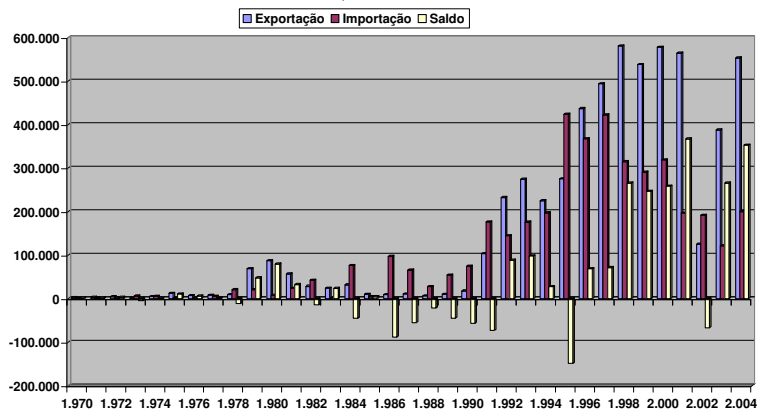
ANEXO E

Intercâmbio Comercial do Brasil Gráficos da Análise de Classificação de Comércio

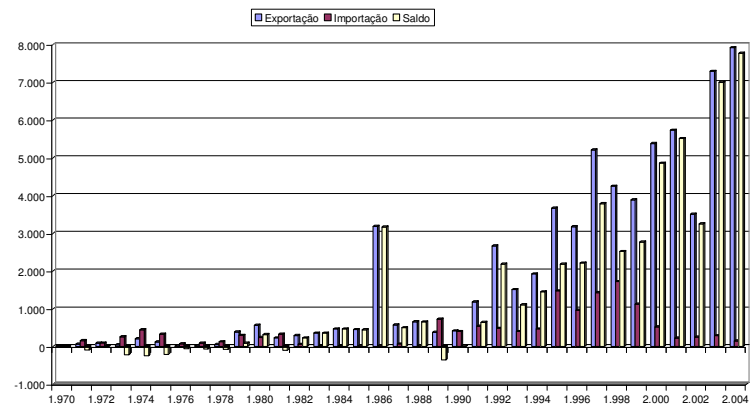
Argentina



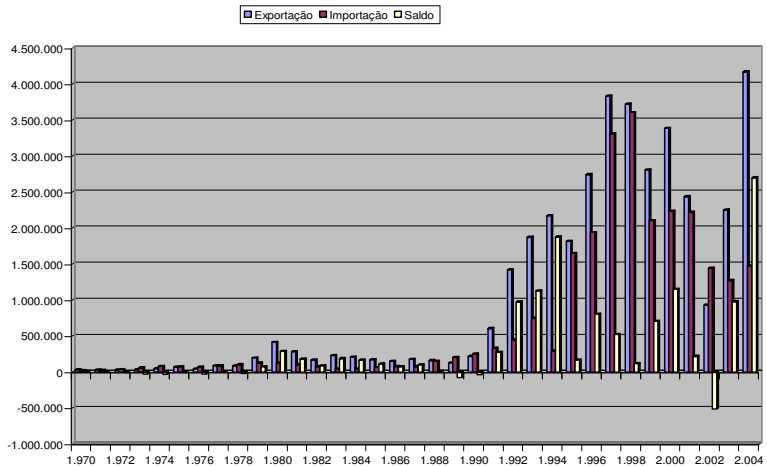
Brasil - Argentina
Prod. Manuf. Tradicionais Grupos da CUCI Rev.1
US\$ mil correntes



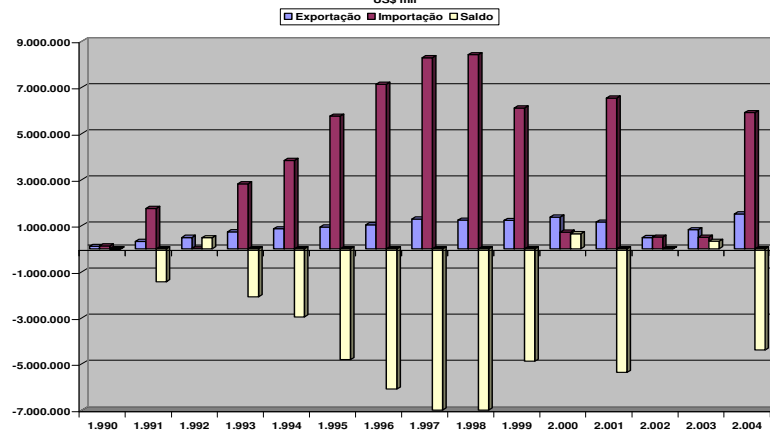
Brasil - Argentina
Prod. Manuf. Outros Produtos Grupos da CUCI Rev.1
US\$ mil correntes



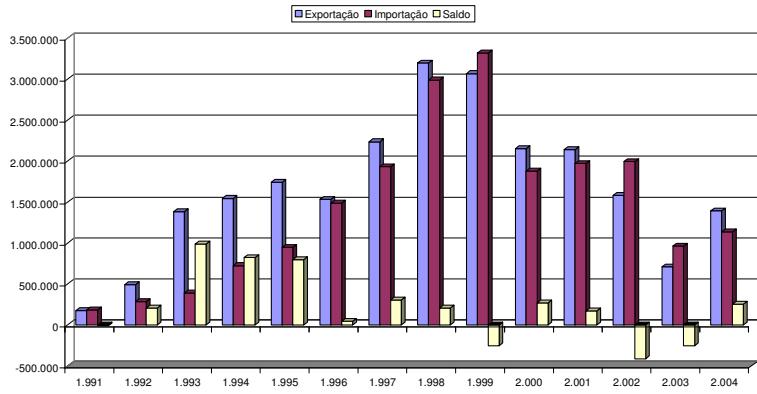
Brasil - Argentina
Prod. Manuf. NÃO Tradicionais Grupos da CUCI Rev.1
US\$ mil correntes



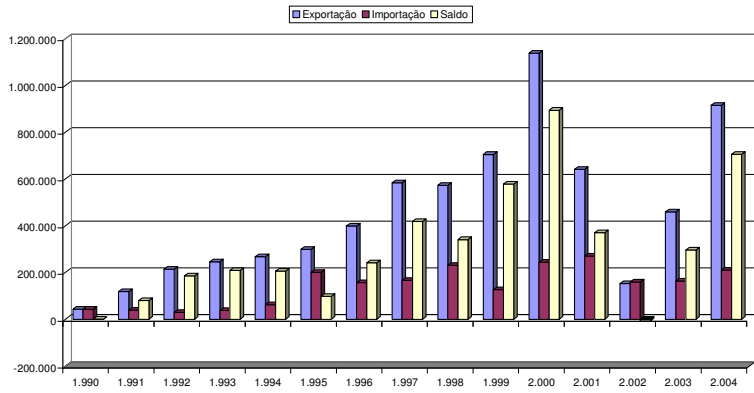
Comércio Brasil Argentina - Intensidade Tecnológica Baixa - CUCI Rev.3
US\$ mil



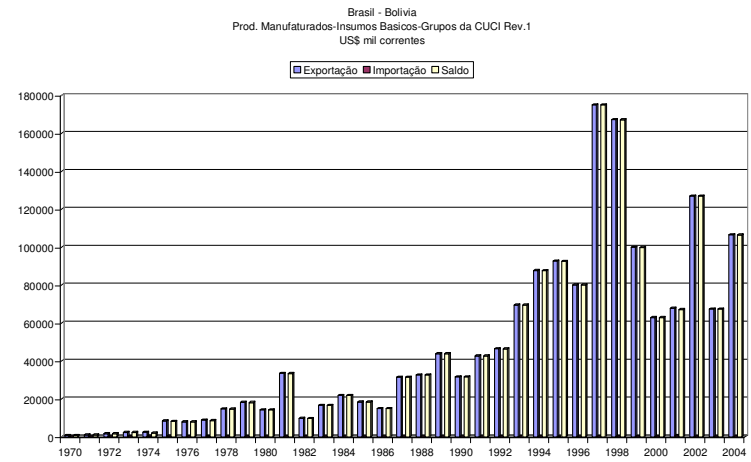
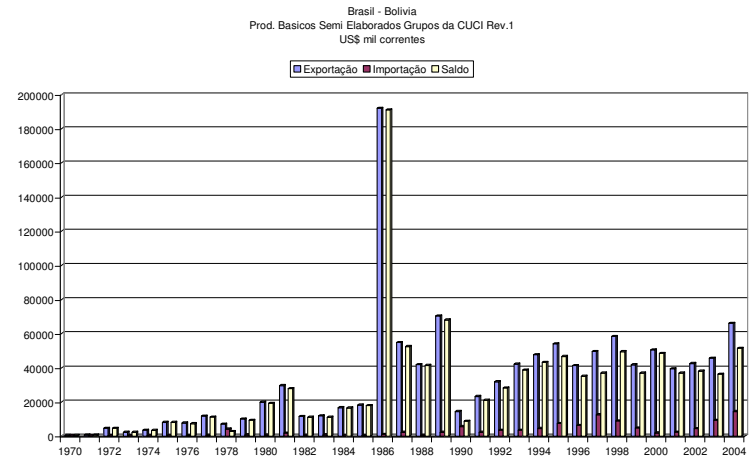
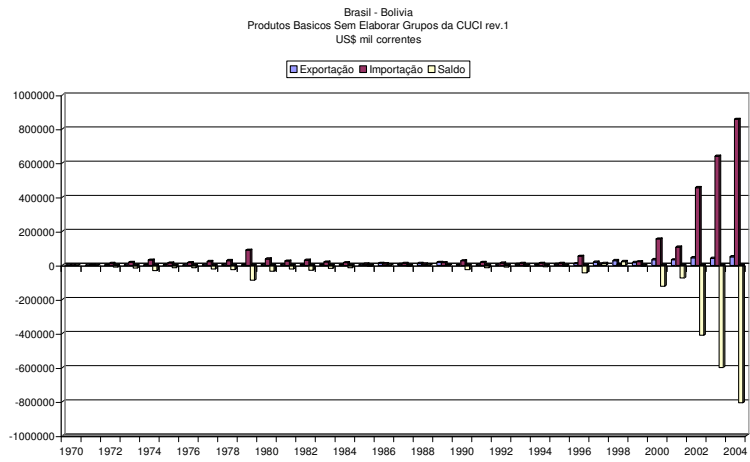
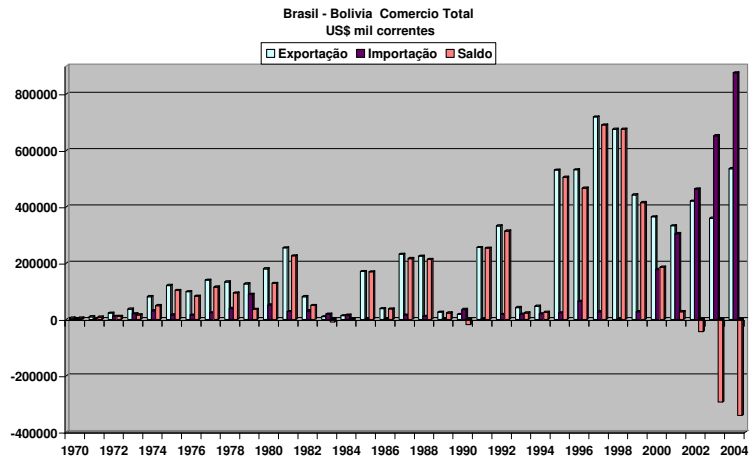
Comércio Brasil Argentina
Intensidade Tecnológica Média CUCI_Rev3
US\$ mil



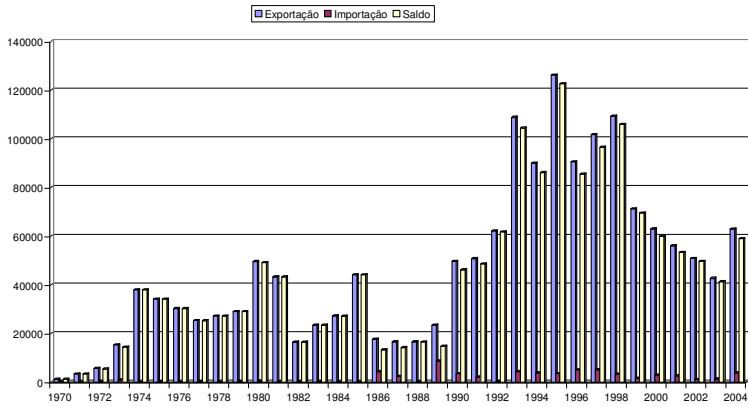
Comércio Brasil Argentina
Intensidade Tecnológica Alta CUCI_Rev3
US\$ mil



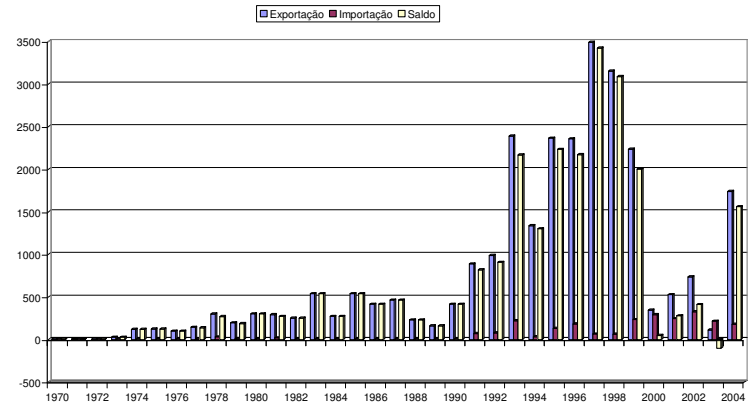
Bolívia



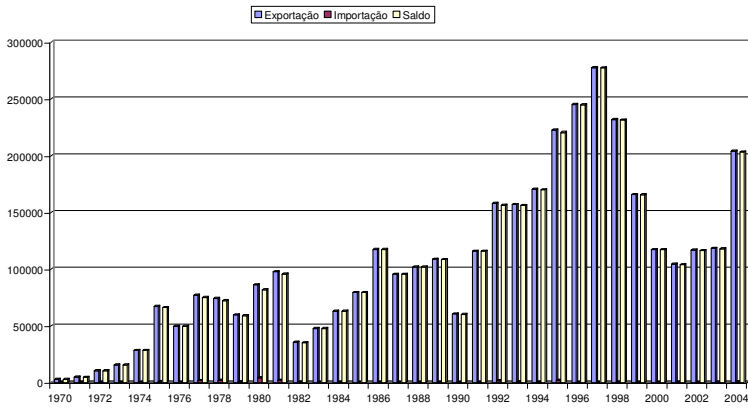
Brasil - Bolívia
Prod. Manufaturados Tradicionais Grupos da CUCI Rev.1
US\$ mil correntes



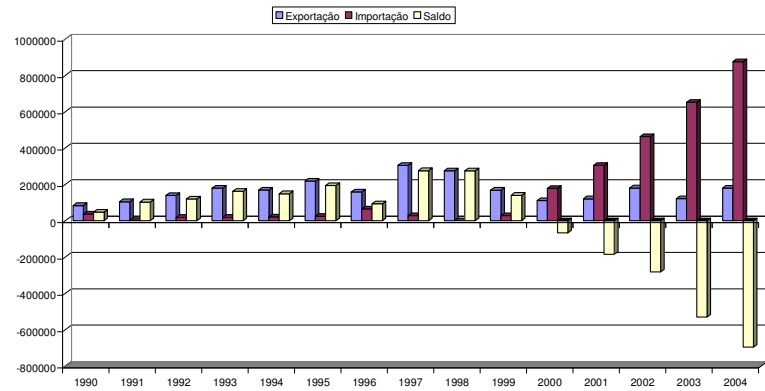
Brasil - Bolívia
Prod. Manuf. Outros Produtos Grupos da CUCI Rev.1
US\$ mil correntes



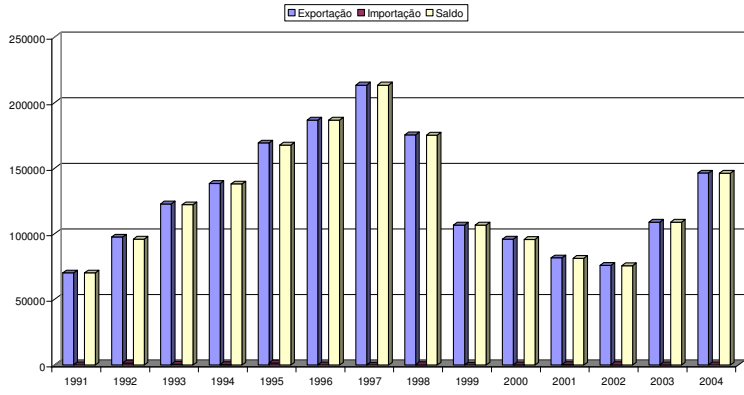
Brasil - Bolívia
Prod. Manuf. NÃO Tradicionais Grupos da CUCI Rev.1
US\$ mil correntes



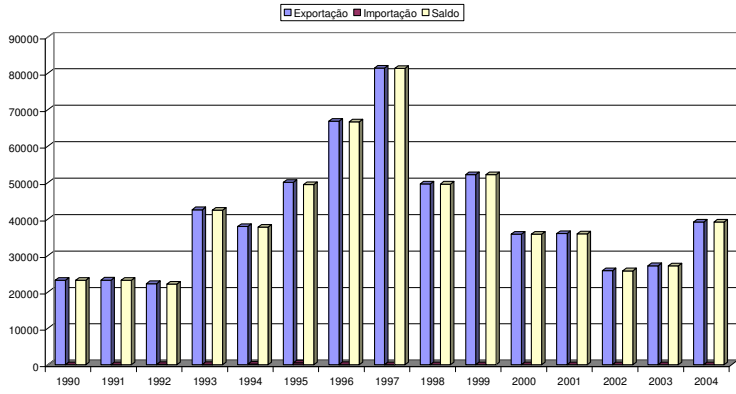
Comércio Brasil Bolívia
Intensidade Tecnológica Baixa - CUCI Ver.3
US\$ mil



Comércio Brasil Bolívia
Intensidade Tecnológica Média CUCI_Rev3
US\$ mil

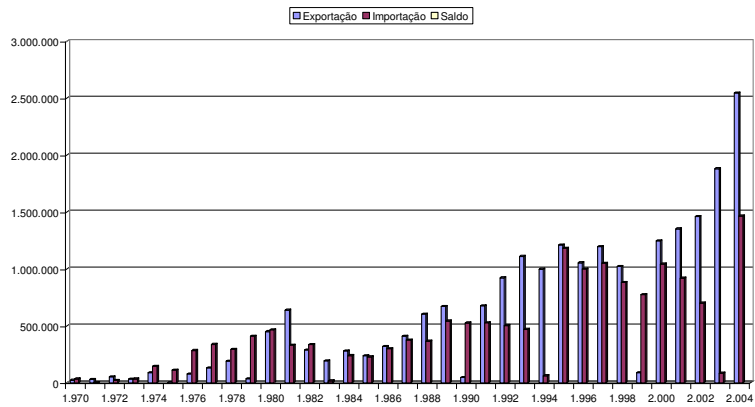


Comércio Brasil Bolívia
Intensidade Tecnológica Alta CUCI_Rev3
US\$ mil

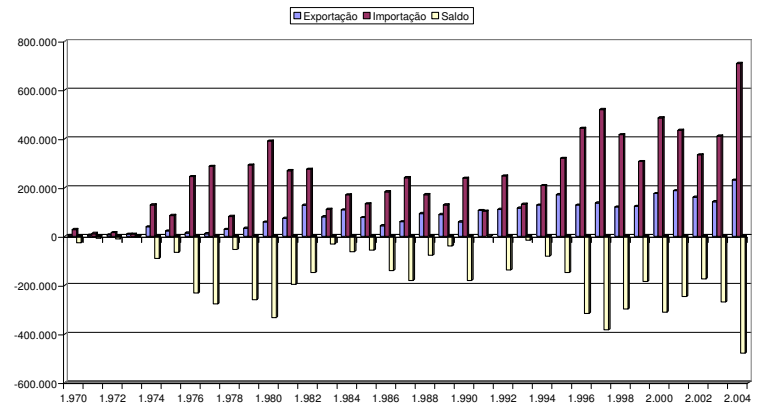


Chile

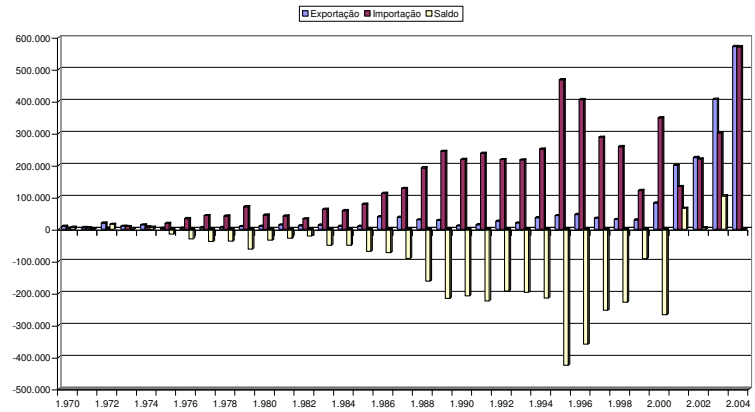
Brasil - Chile
Comercio Total
US\$ mil correntes



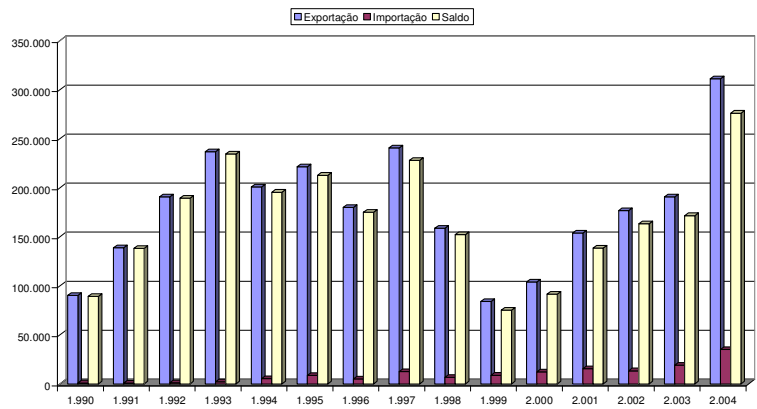
Brasil - Chile
Prod. Basicos Semi Elaborados Grupos da CUCI Rev.1
US\$ mil correntes



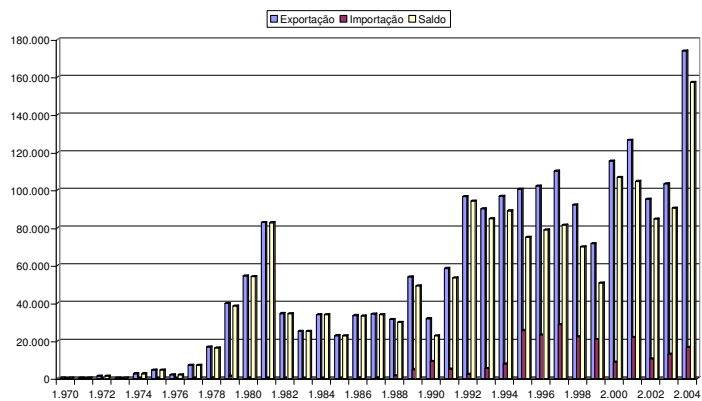
Brasil - Chile
Produtos Basicos Sem Elaborar Grupos da CUCI rev.1
US\$ mil correntes



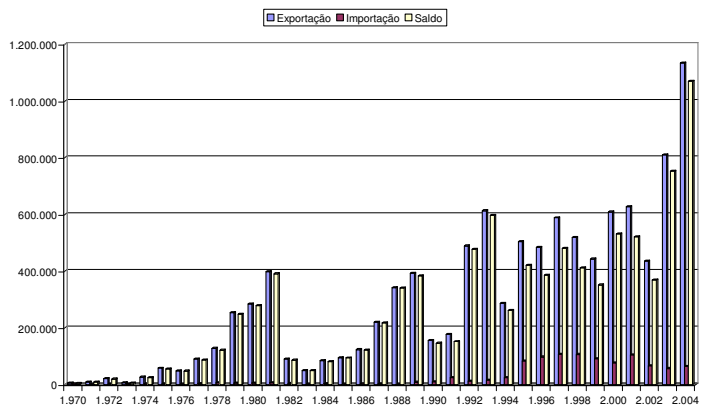
Brasil - Chile
Prod. Manufaturados-Insumos Basicos-Grupos da CUCI Rev.1
US\$ mil correntes



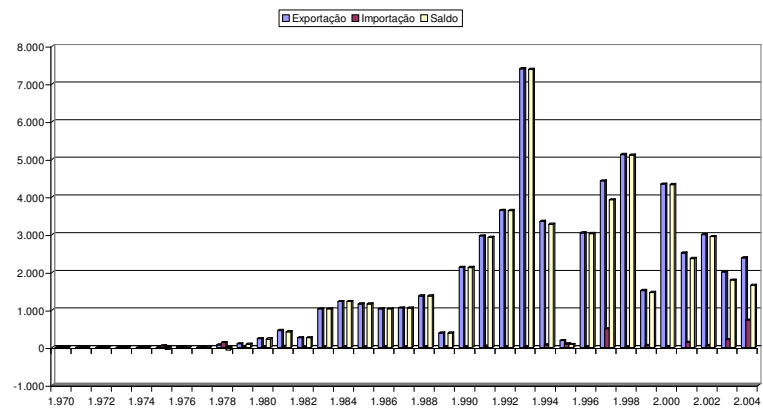
Brasil - Chile
Prod. Manuf. Tradicionais Grupos da CUCI Rev.1
US\$ mil correntes



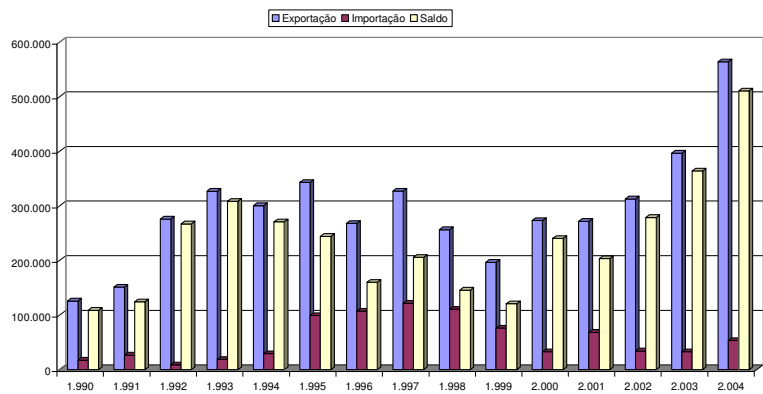
Brasil - Chile
Prod. Manuf. NÃO Tradicionais Grupos da CUCI Rev.1
US\$ mil correntes



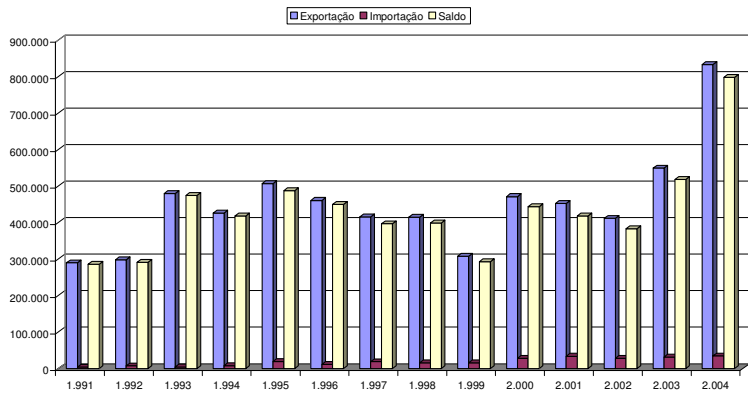
Brasil - Chile
Prod. Manuf. Outros Produtos Grupos da CUCI Rev.1
US\$ mil correntes



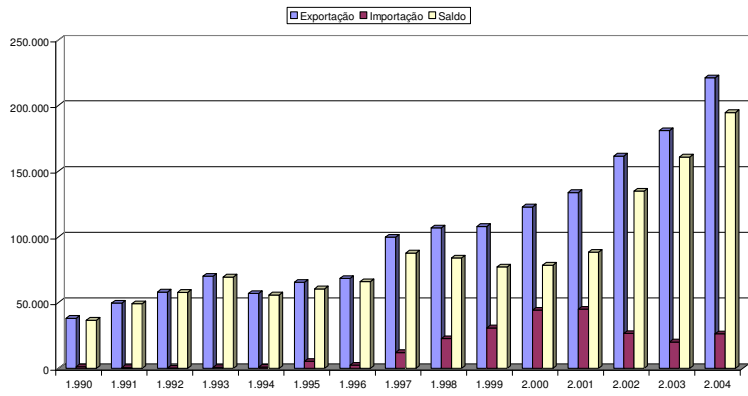
Comércio Brasil Chile
Intensidade Tecnológica Baixa - CUCI Ver.3
US\$ mil



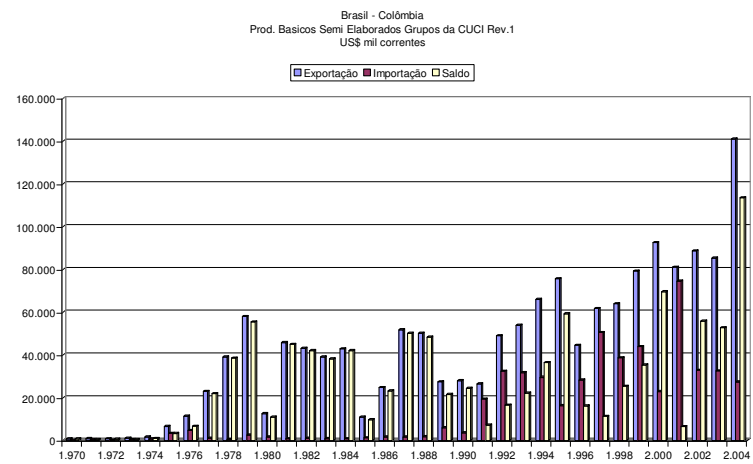
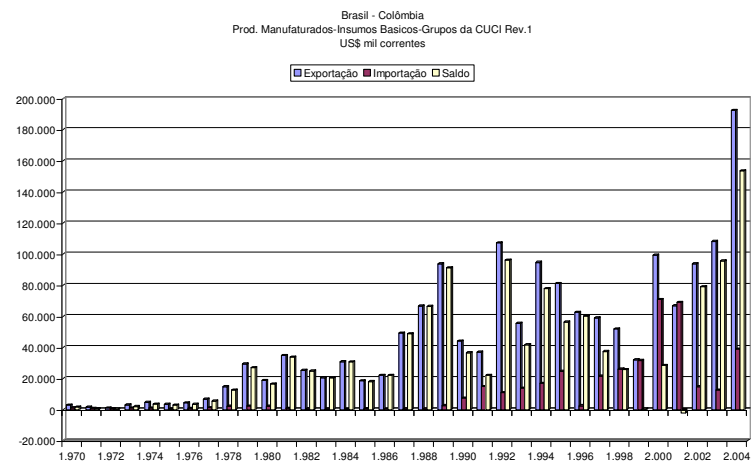
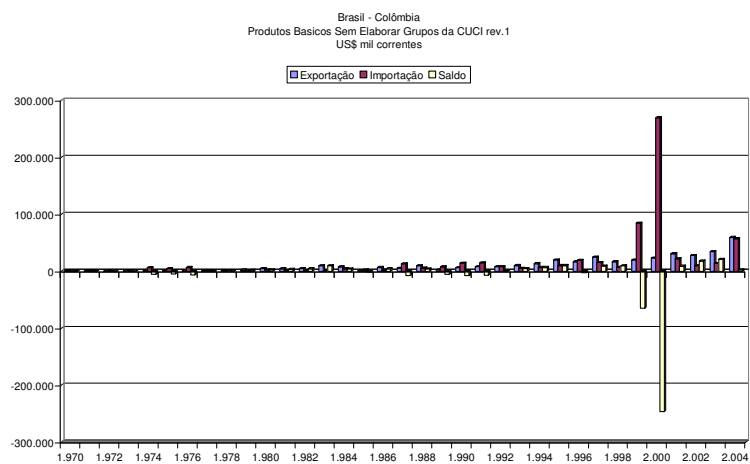
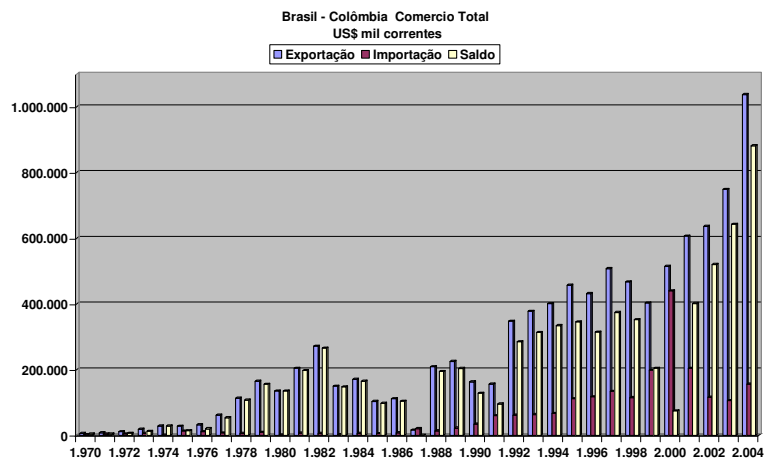
Comércio Brasil Chile
Intensidade Tecnológica Média CUCI_Rev3
US\$ mil



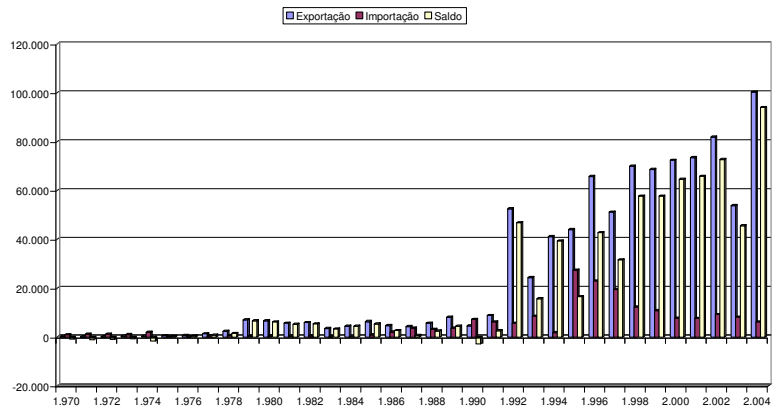
Comércio Brasil Chile
Intensidade Tecnológica Alta CUCI_Rev3
US\$ mil



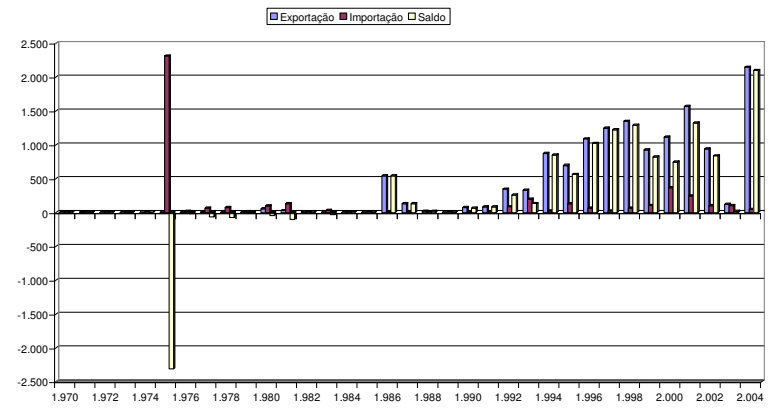
Colômbia



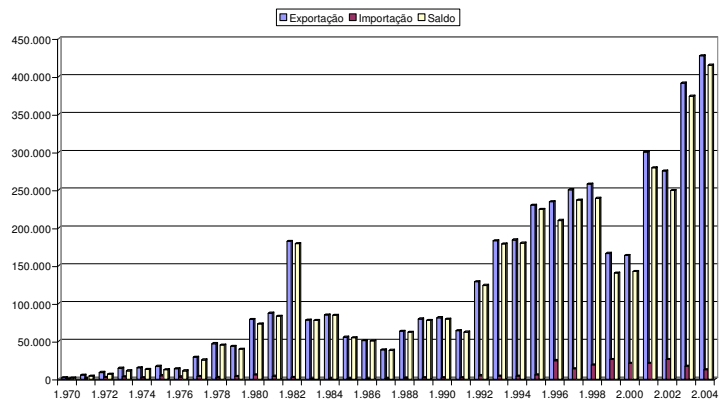
Brasil - Colômbia
Prod. Manufaturados Tradicionais Grupos da CUCI Rev.1
US\$ mil correntes



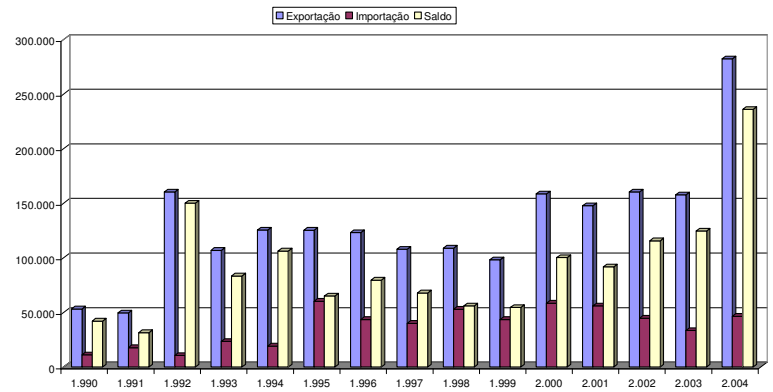
Brasil - Colômbia
Prod. Manuf. Outros Produtos Grupos da CUCI Rev.1
US\$ mil correntes



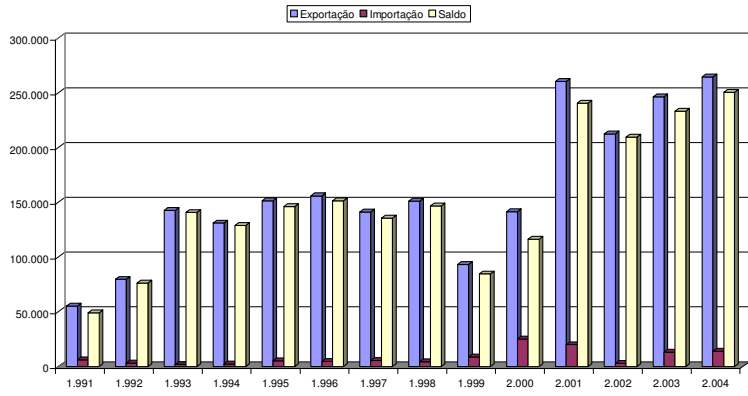
Brasil - Colômbia
Prod. Manuf. NÃO Tradicionais Grupos da CUCI Rev.1
US\$ mil correntes



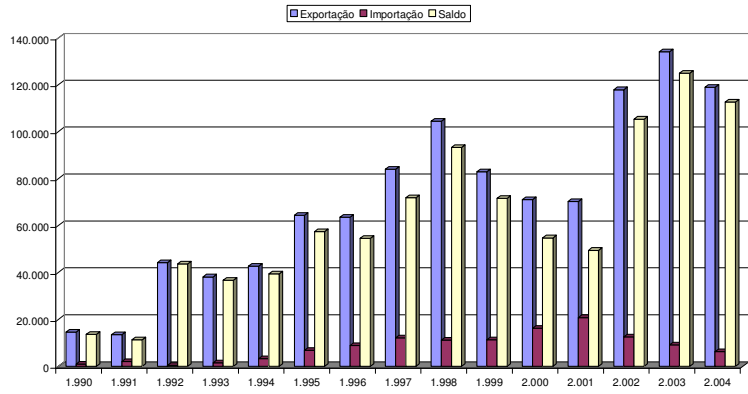
Comércio Brasil Colombia
Intensidade Tecnológica Baixa - CUCI Ver.3
US\$ mil



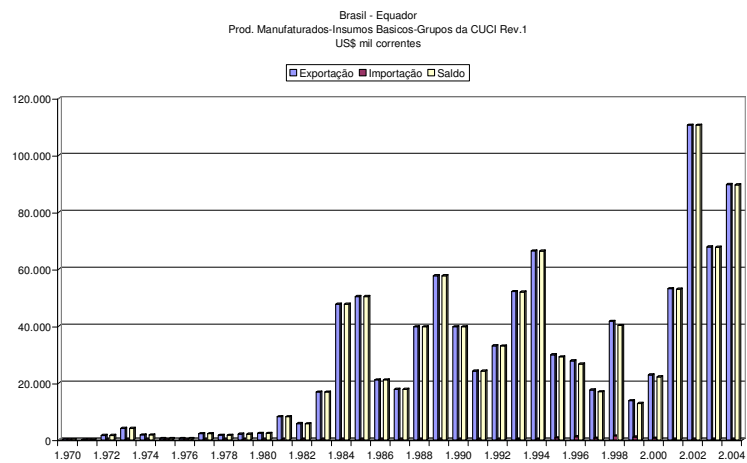
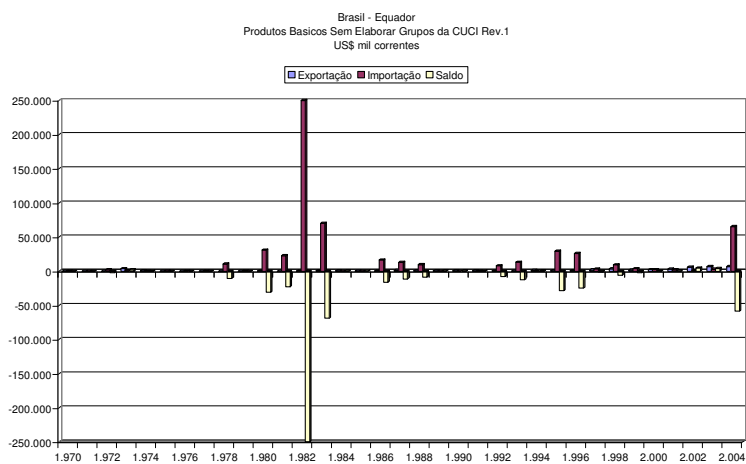
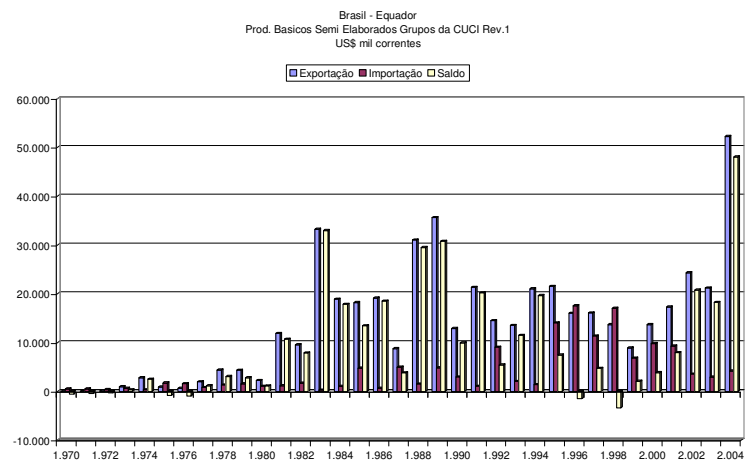
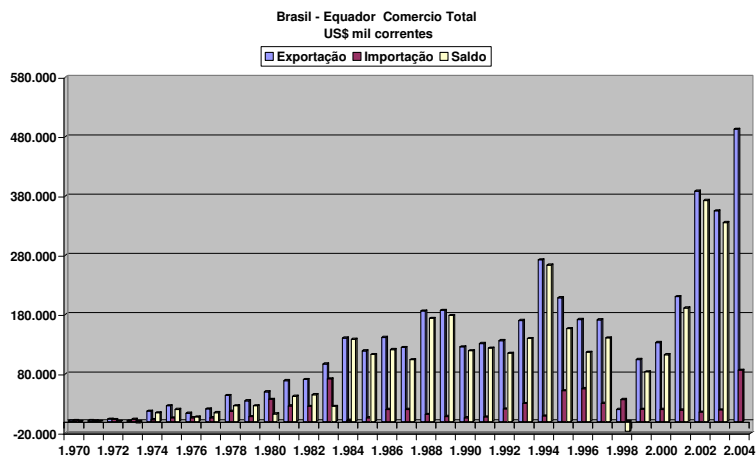
Comércio Brasil Colombia
Intensidade Tecnológica Média CUCI_Rev3
US\$ mil



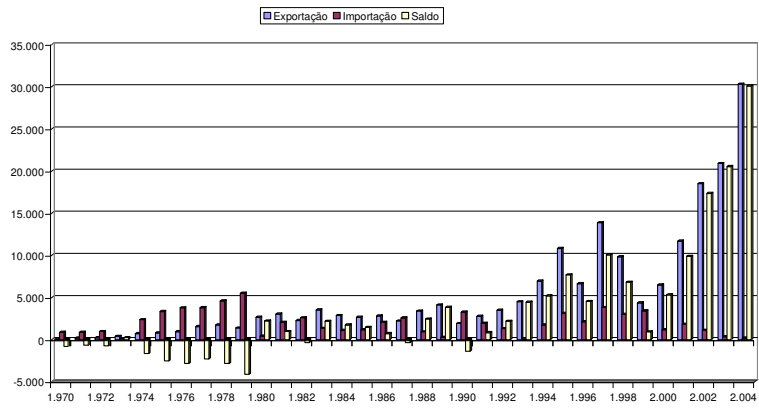
Comércio Brasil Colombia
Intensidade Tecnológica Alta CUCI_Rev3
US\$ mil



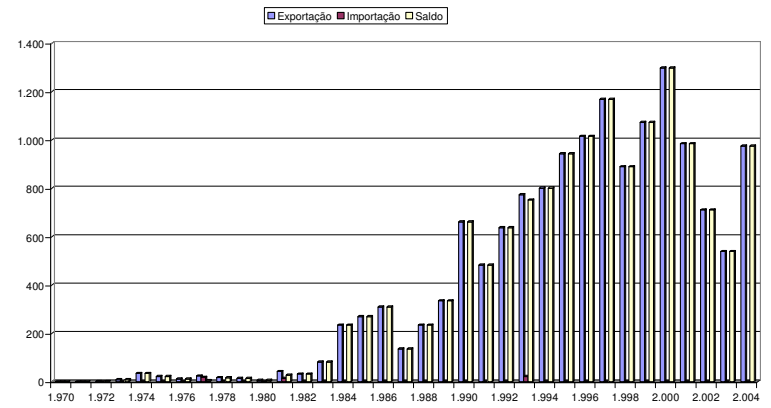
Equador



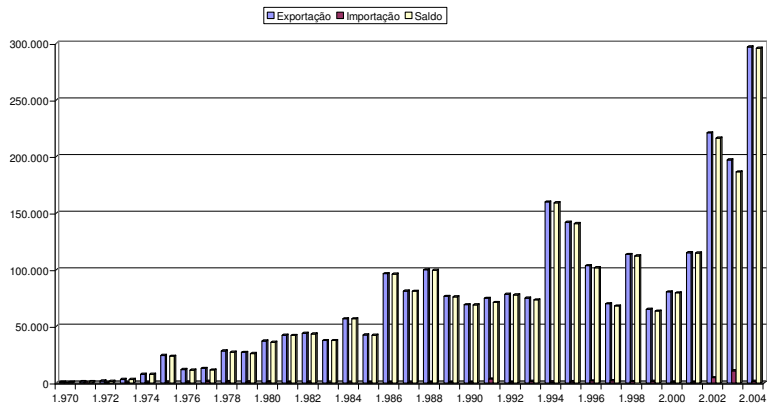
Brasil - Equador
Prod. Manufaturados Tradicionais Grupos da CUCI Rev.1
US\$ mil correntes



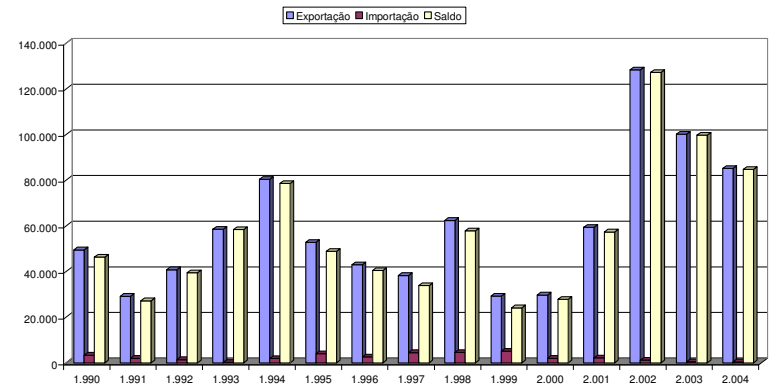
Brasil - Equador
Prod. Manuf. Outros Produtos Grupos da CUCI Rev.1
US\$ mil correntes



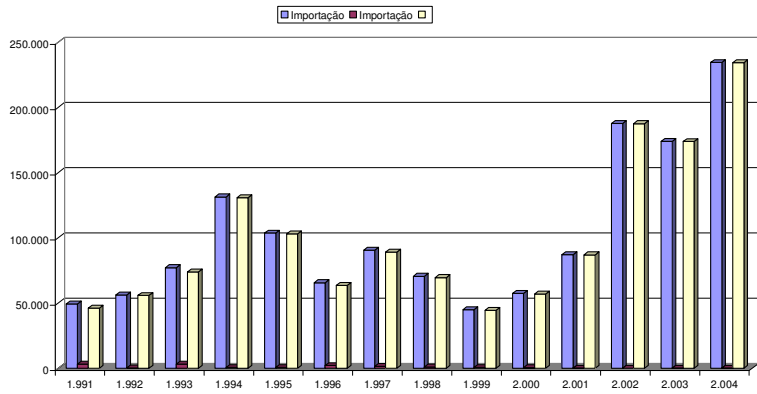
Brasil - Equador
Prod. Manuf. NÃO Tradicionais Grupos da CUCI Rev.1
US\$ mil correntes



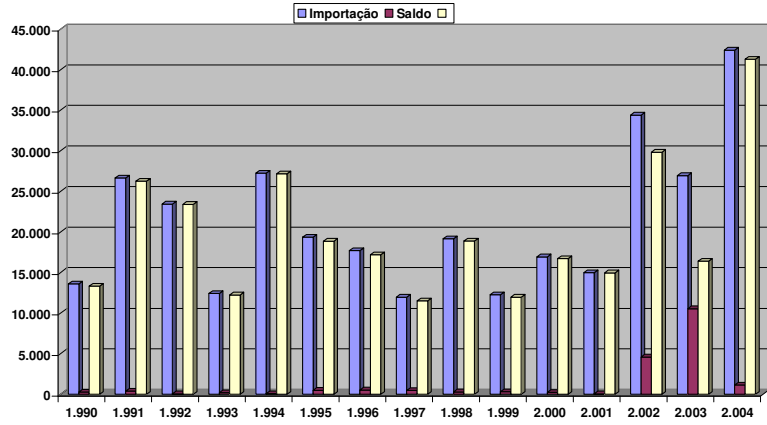
Comércio Brasil Equador
Intensidade Tecnológica Baixa - CUCI Ver.3
US\$ mil



Comércio Brasil Equador
Intensidade Tecnológica Média CUCI_Rev3
US\$ mil

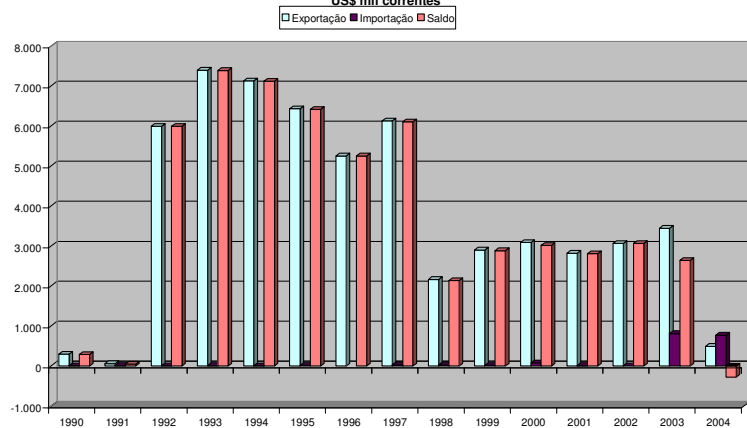


Comércio Brasil Equador Intensidade Tecnológica Alta CUCI_Rev3
US\$ mil

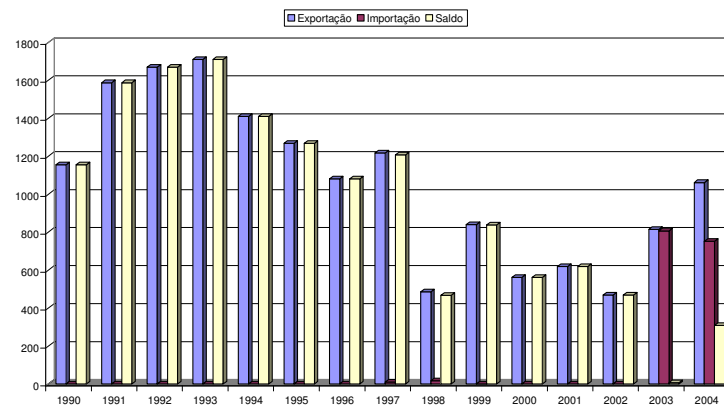


Guiana Francesa

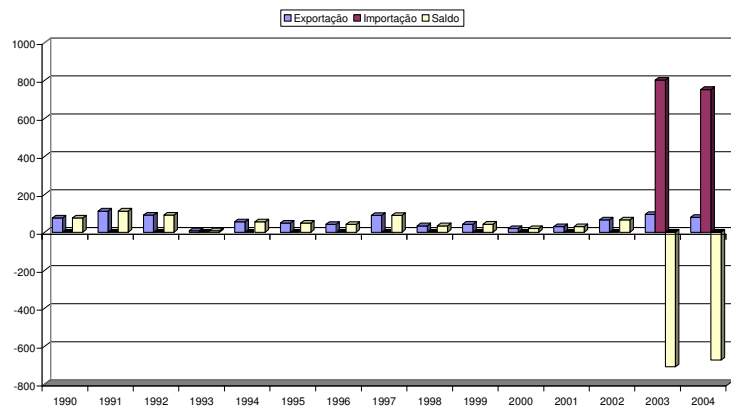
Brasil - Guiana Francesa Comercio Total
US\$ mil correntes



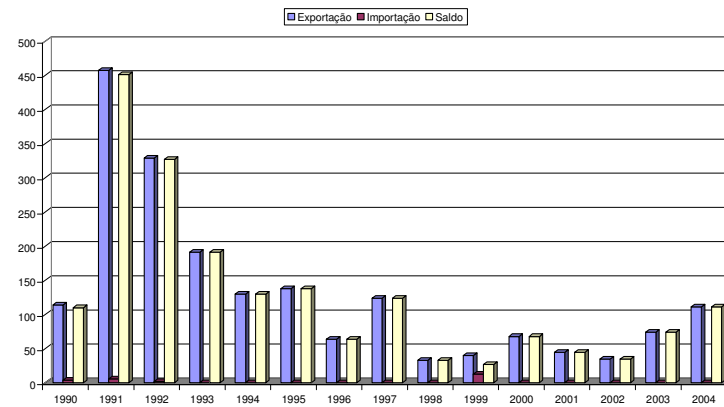
Brasil - Guiana Francesa
Prod. Basicos Sem Elaborados Grupos da CUCI Rev.1
US\$ mil correntes



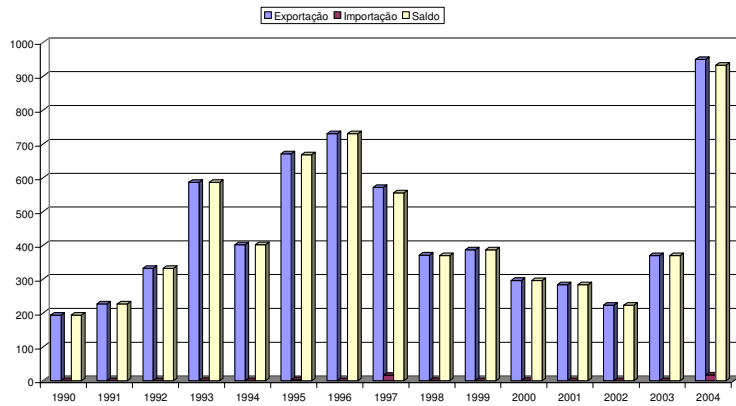
Brasil - Guiana Francesa
Produtos Basicos Sem Elaborar Grupos da CUCI rev.1
US\$ mil correntes



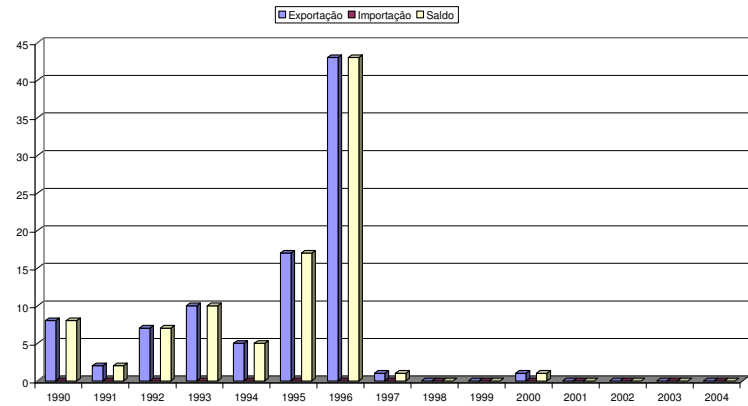
Brasil - Guiana Francesa
Prod. Manufaturados-Insumos Basicos-Grupos da CUCI Rev.1
US\$ mil correntes



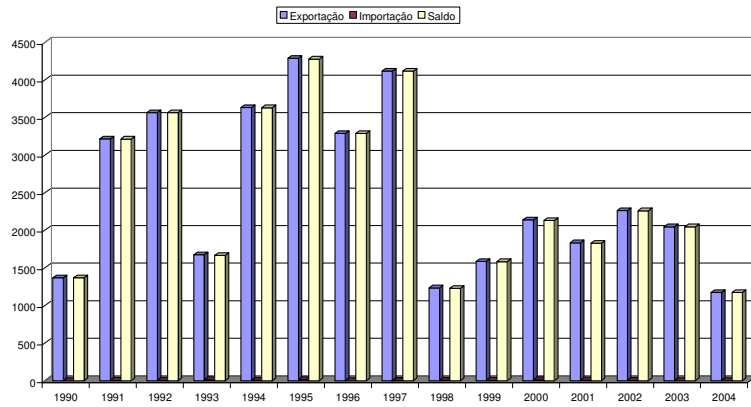
Brasil - Guiana Francesa
Prod. Manuf. Tradicionais Grupos da CUCI Rev.1
US\$ mil correntes



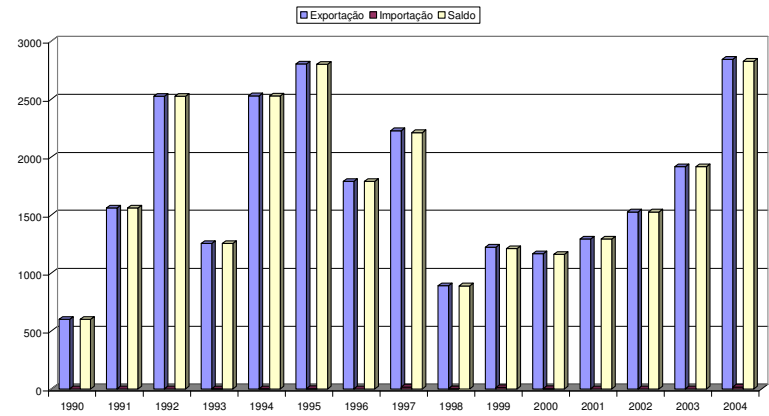
Brasil - Guiana Francesa
Prod. Manuf. Outros Produtos Grupos da CUCI Rev.1
US\$ mil correntes

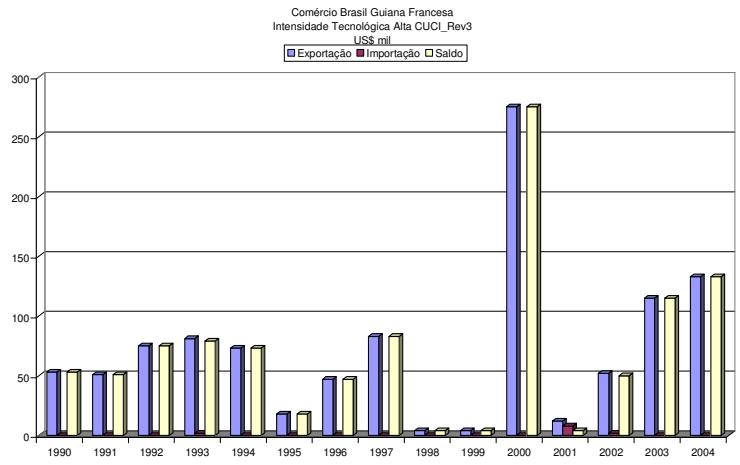
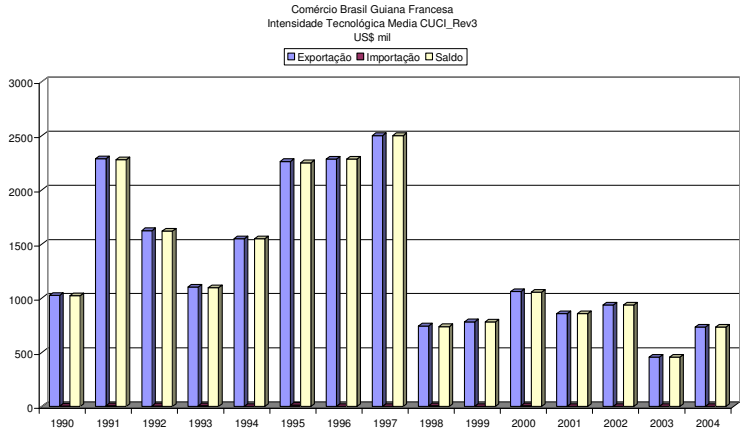


Brasil - Guiana Francesa
Prod. Manuf. NÃO Tradicionais Grupos da CUCI Rev.1
US\$ mil correntes



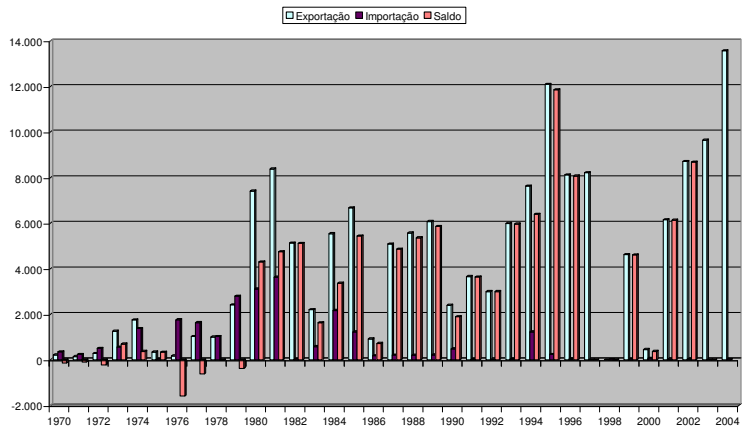
Comércio Brasil Guiana Francesa
Intensidade Tecnológica Baixa - CUCI Ver.3
US\$ mil



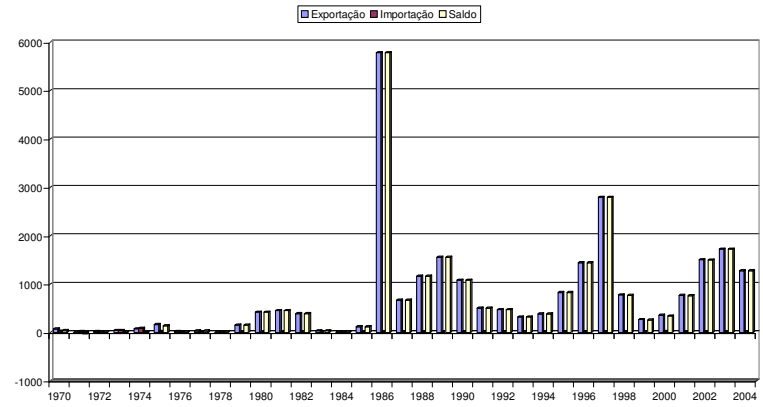


Guiana

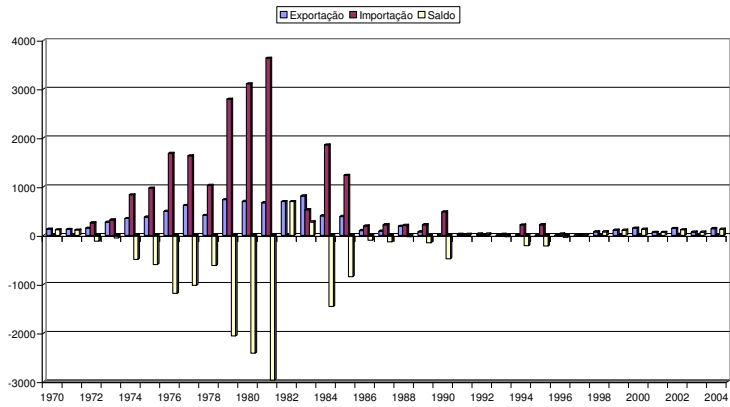
Brasil Guiana Comércio Total US\$ mil



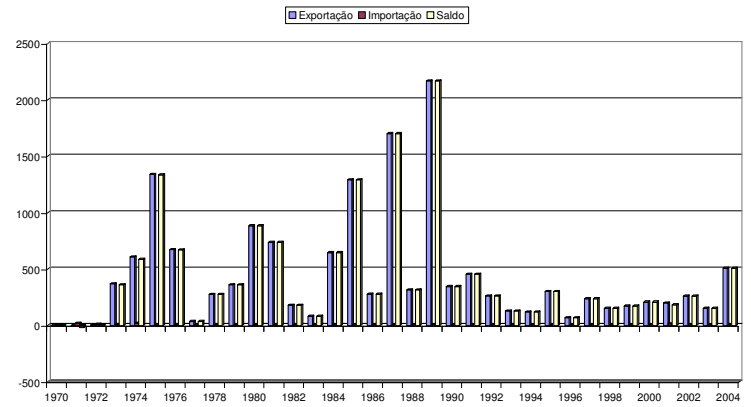
Brasil - Guiana
Prod. Basicos Sem Elaborados Grupos da CUCI Rev.1
US\$ mil correntes



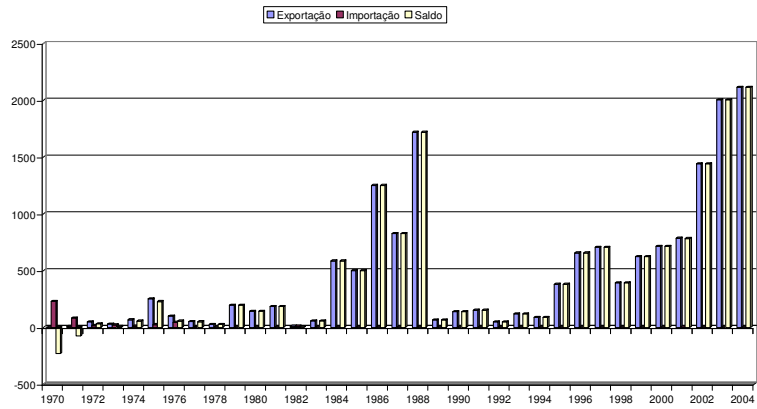
Brasil - Guiana
Produtos Basicos Sem Elaborar Grupos da CUCI rev.1
US\$ mil correntes



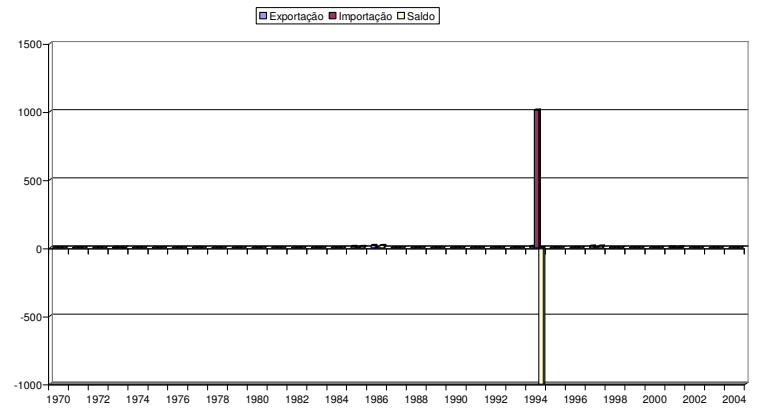
Brasil - Guiana
Prod. Manufaturados-Insumos Basicos-Grupos da CUCI Rev.1
US\$ mil correntes



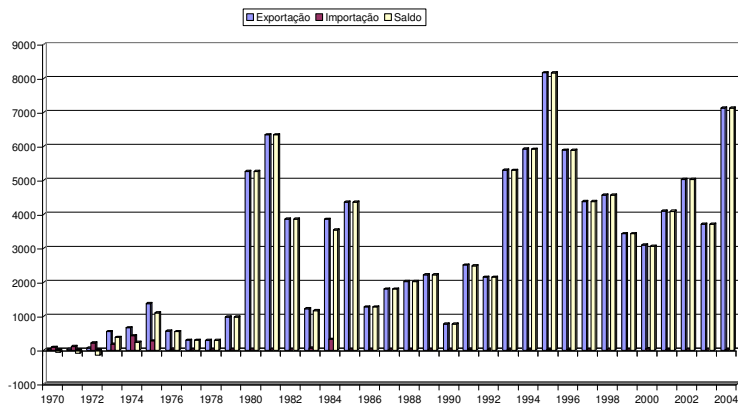
Brasil - Guiana
Prod. Manufaturados Tradicionais Grupos da CUCI Rev.1
US\$ mil correntes



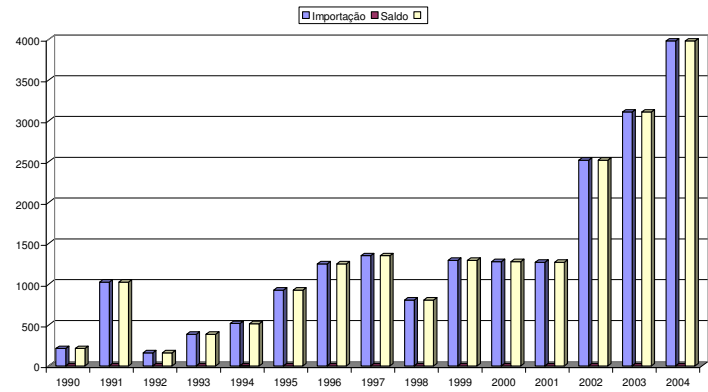
Brasil - Guiana
Prod. Manuf. Outros Produtos Grupos da CUCI Rev.1
US\$ mil correntes



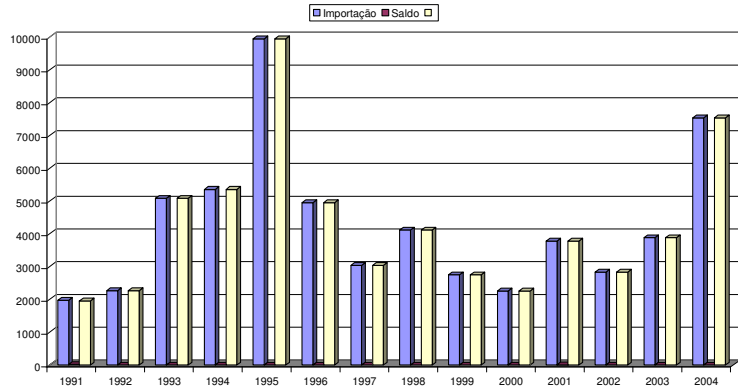
Brasil - Guiana
Prod. Manuf. NÃO Tradicionais Grupos da CUCI Rev.1
US\$ mil correntes



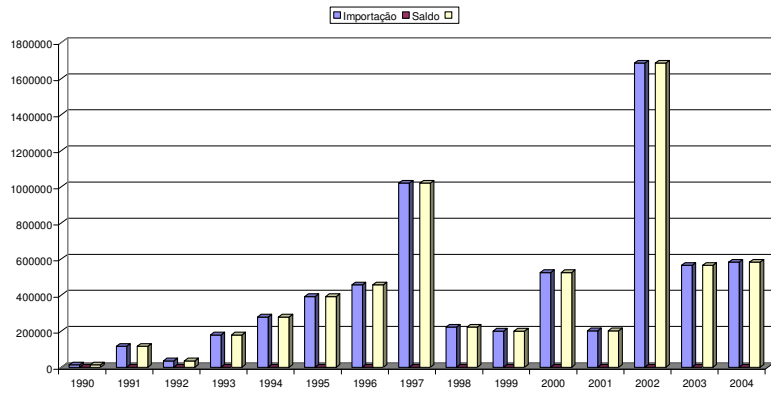
Comércio Brasil Guiana
Intensidade Tecnológica Baixa - CUCI Ver.3
US\$ mil



Comércio Brasil Guiana
Intensidade Tecnológica Média CUCI_Rev3
US\$ mil

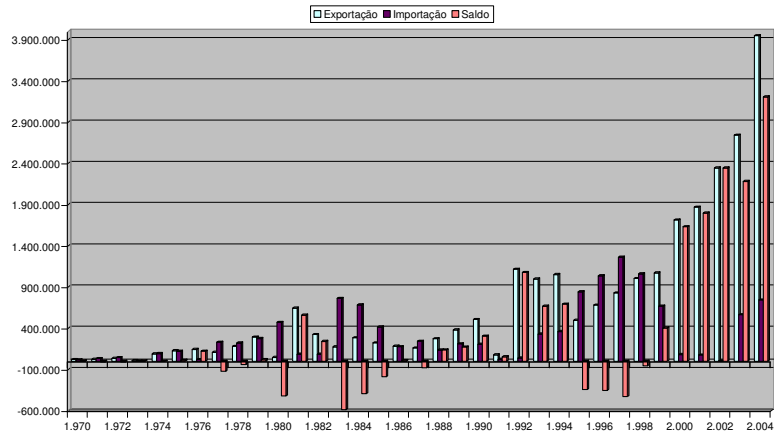


Comércio Brasil Guiana
Intensidade Tecnológica Alta CUCI_Rev3
US\$ mil

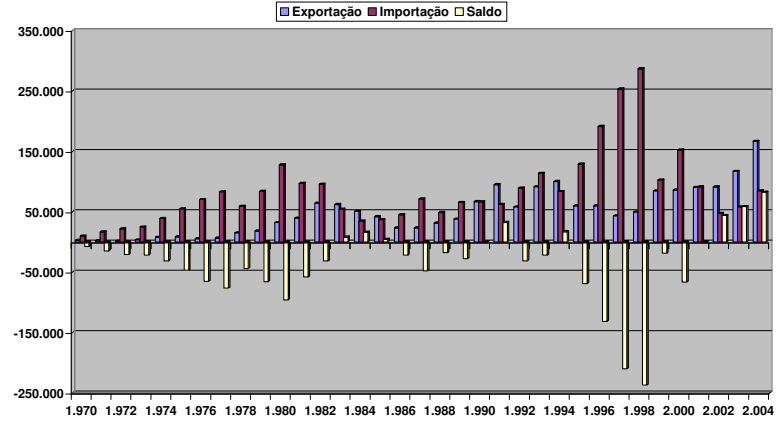


México

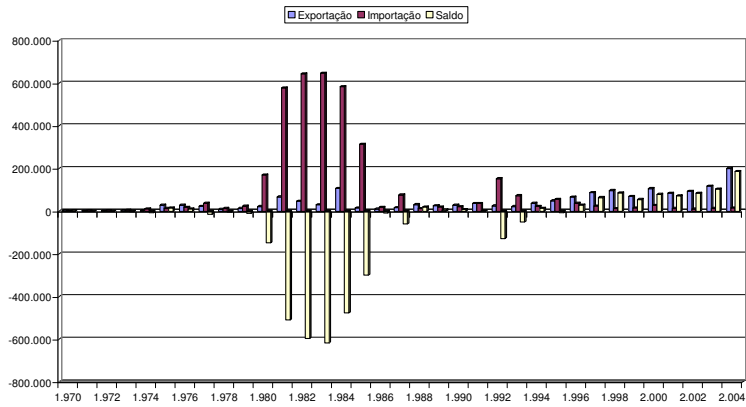
Brasil México comércio total US\$ mil



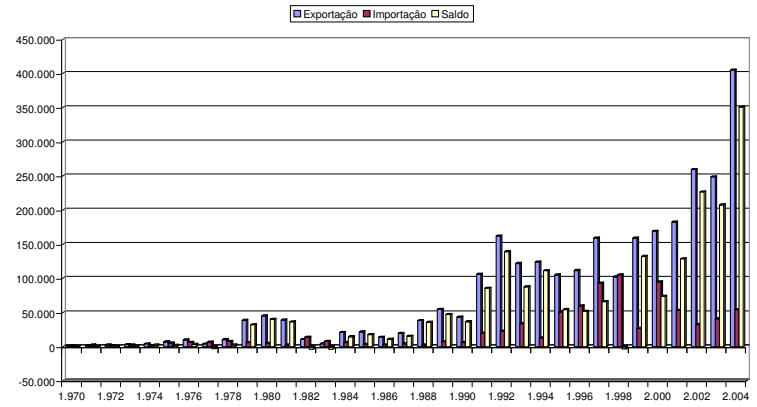
Brasil - México - Prod. Basicos Semi Elaborados Grupos da CUCI Rev.1
US\$ mil correntes



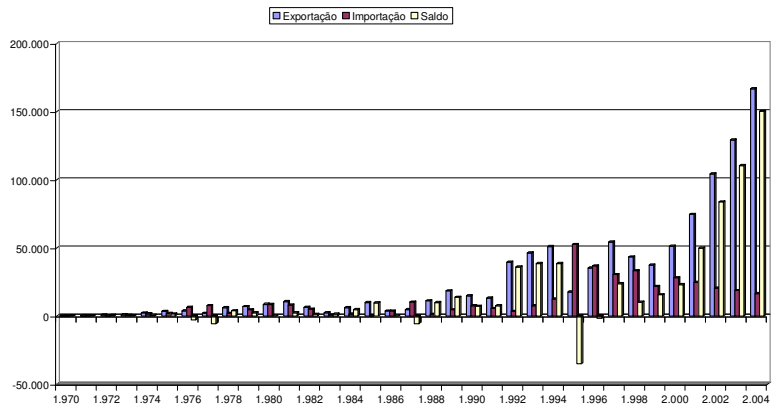
Brasil - México
Produtos Basicos Sem Elaborar Grupos da CUCI rev.1
US\$ mil correntes



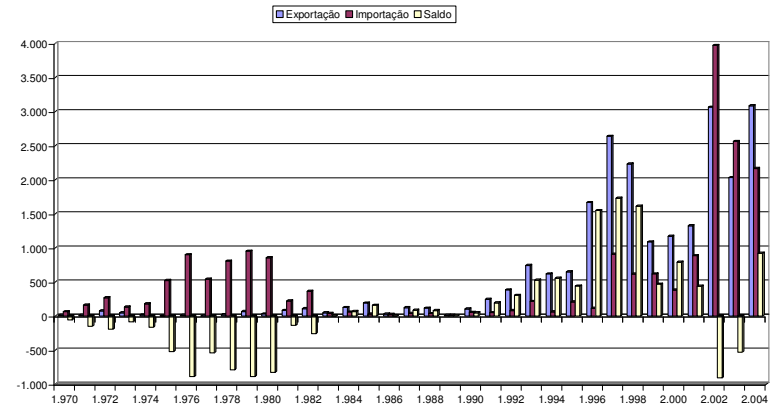
Brasil - México
Prod. Manufaturados-Insumos Basicos-Grupos da CUCI Rev.1
US\$ mil correntes



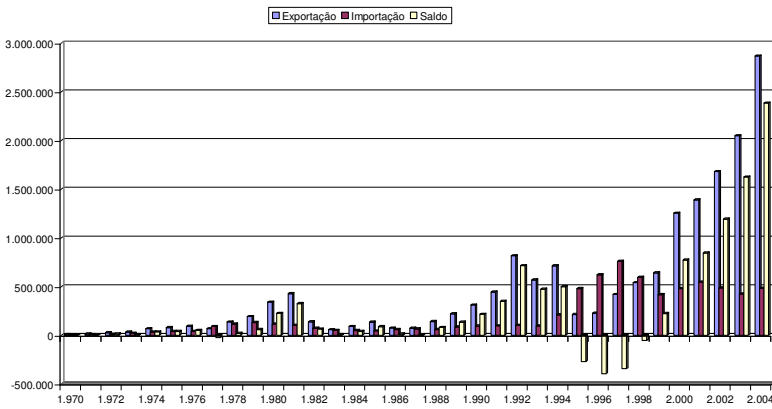
Brasil - México
Prod. Manuf. Tradicionais Grupos da CUCI Rev.1
US\$ mil correntes



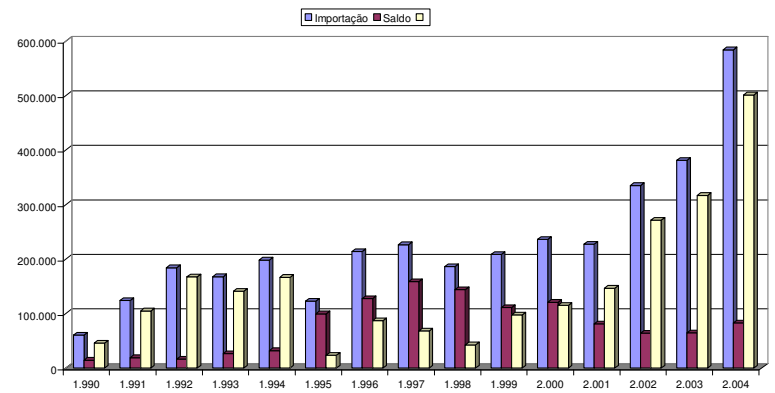
Brasil - México
Prod. Manuf. Outros Produtos Grupos da CUCI Rev.1
US\$ mil correntes



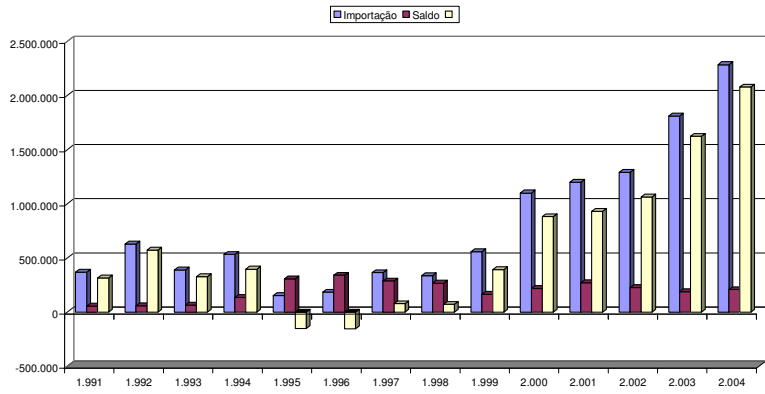
Brasil - México
Prod. Manuf. NÃO Tradicionais Grupos da CUCI Rev.1
US\$ mil correntes



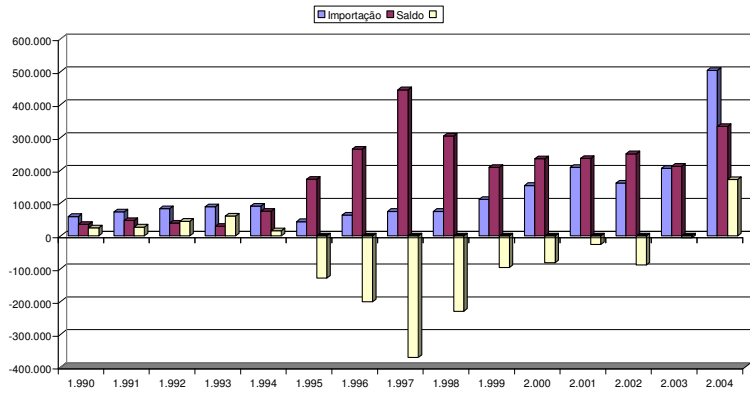
Comércio Brasil México
Intensidade Tecnológica Baixa - CUCI Ver.3
US\$ mil



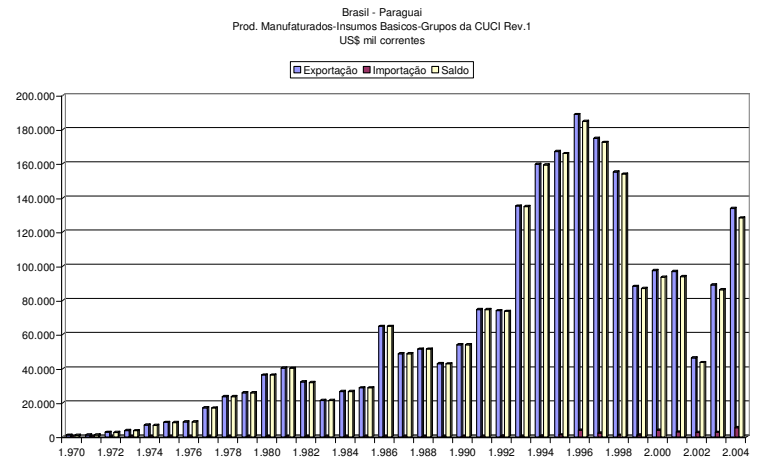
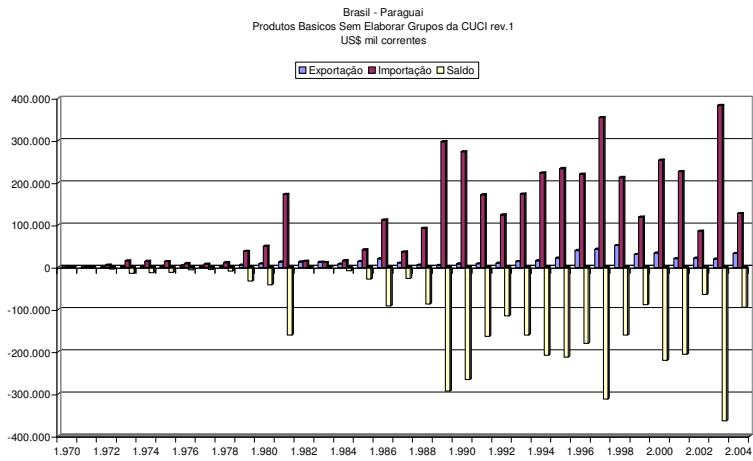
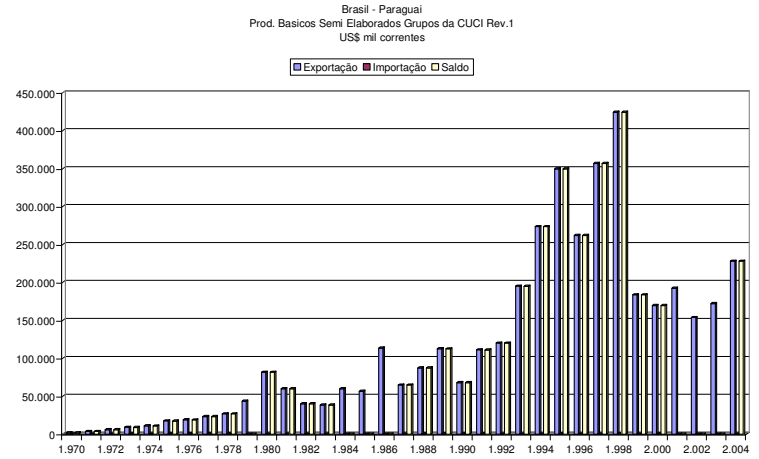
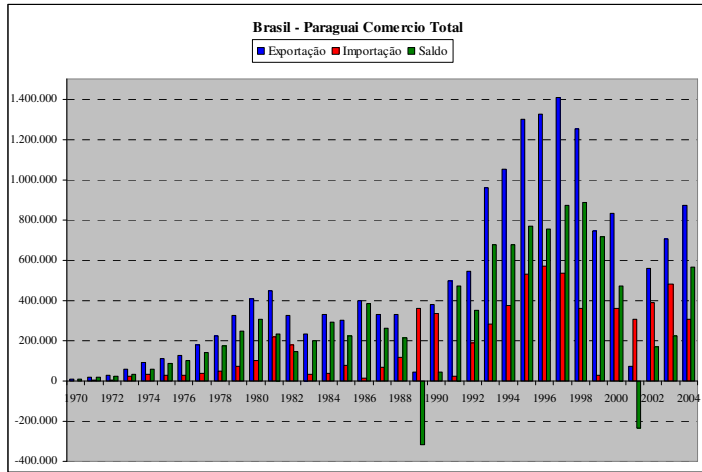
Comércio Brasil Mexico
Intensidade Tecnológica Média CUCI_Rev3
US\$ mil



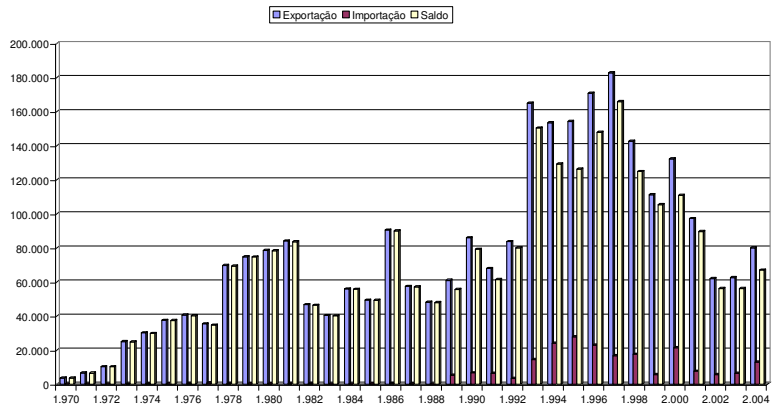
Comércio Brasil Mexico
Intensidade Tecnológica Alta CUCI_Rev3
US\$ mil



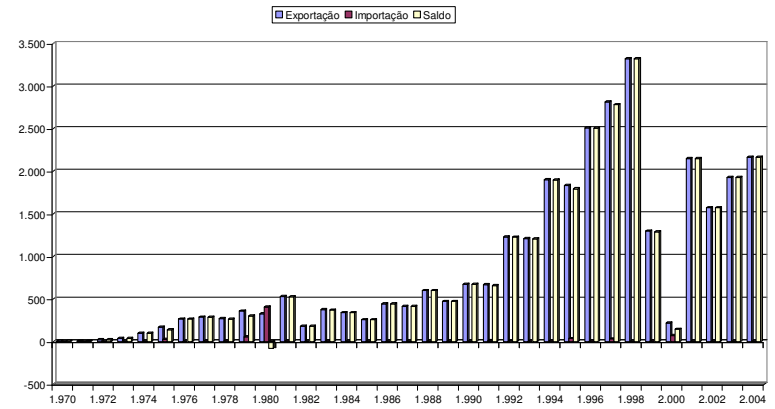
Paraguai



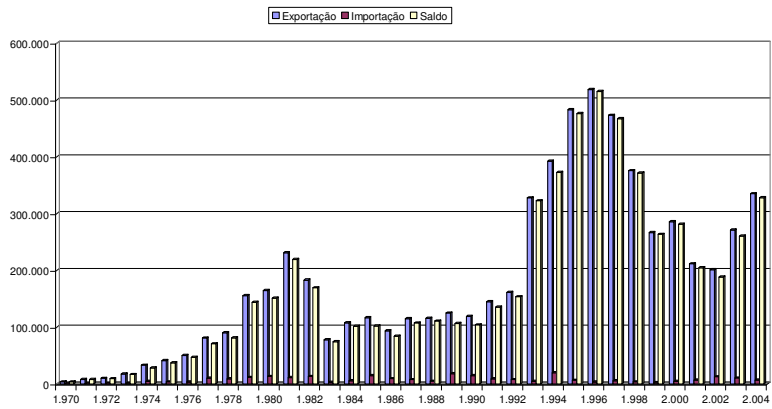
Brasil - Paraguai
Prod. Manufaturados Tradicionais Grupos da CUCI Rev.1
US\$ mil correntes



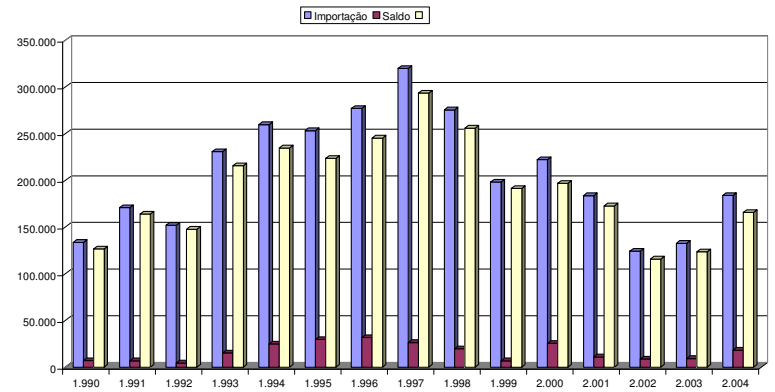
Brasil - Paraguai
Prod. Manuf. Outros Produtos Grupos da CUCI Rev.1
US\$ mil correntes



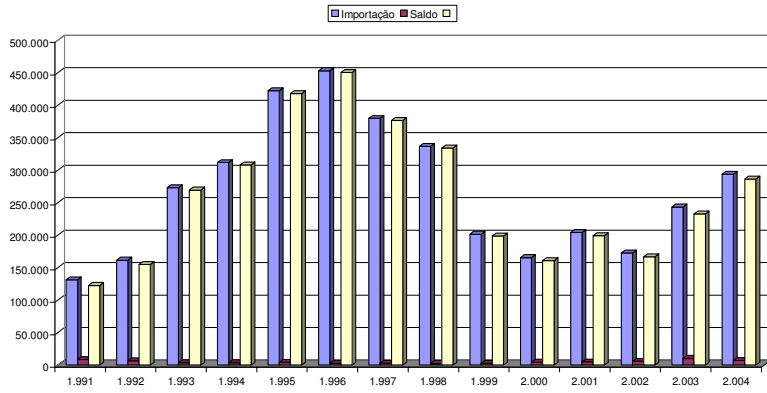
Brasil - Paraguai
Prod. Manuf. NÃO Tradicionais Grupos da CUCI Rev.1
US\$ mil correntes



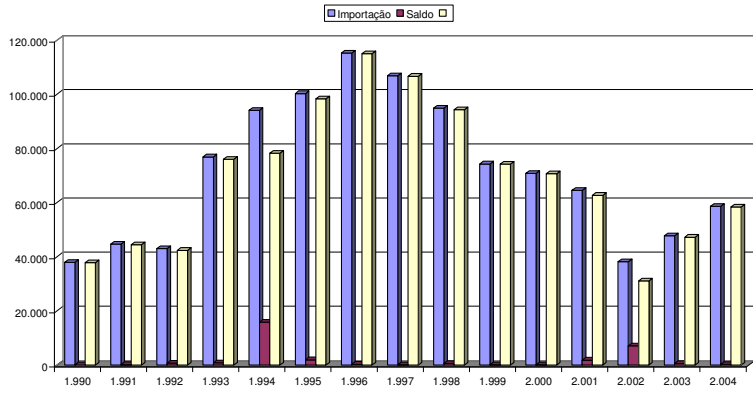
Comércio Brasil Paraguai
Intensidade Tecnológica Baixa - CUCI Ver.3
US\$ mil



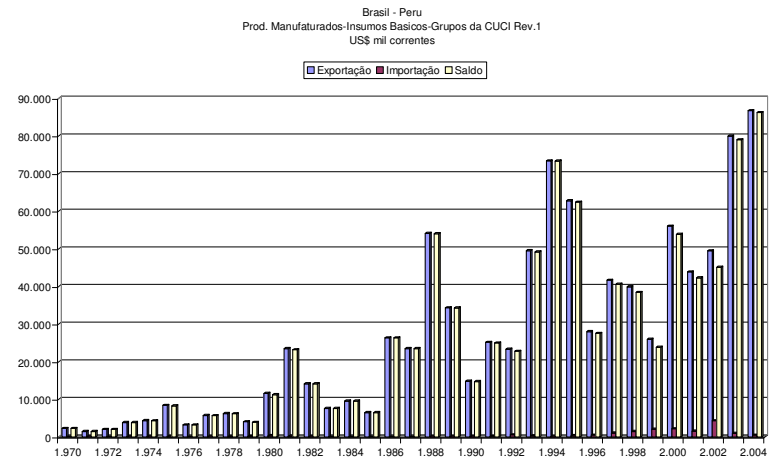
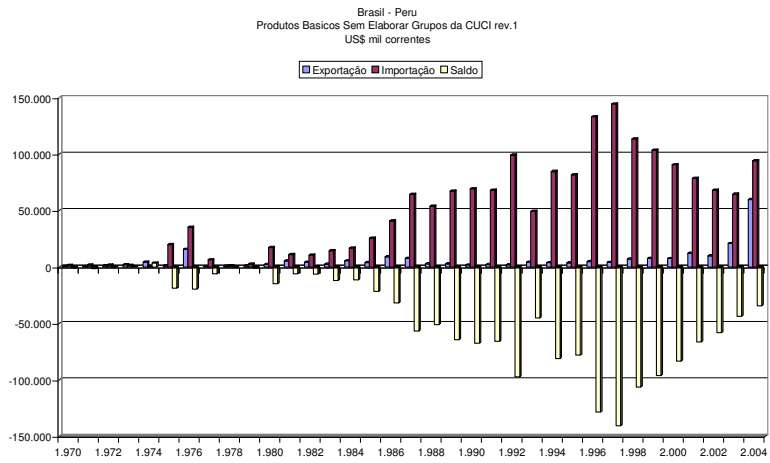
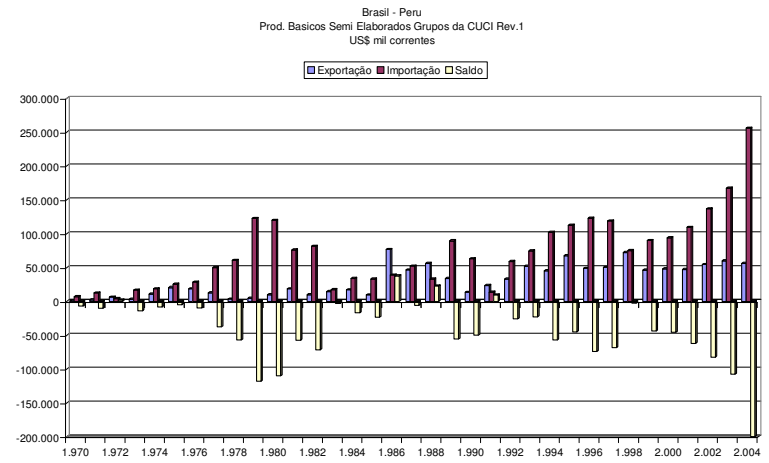
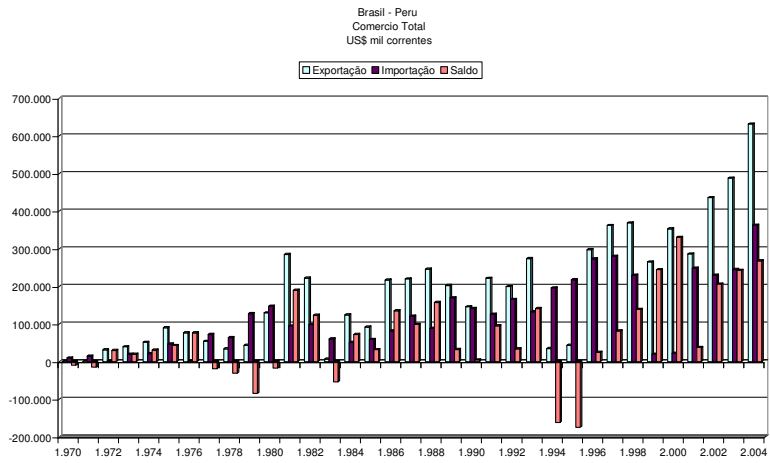
Comércio Brasil Paraguai
Intensidade Tecnológica Média CUCI_Rev3
US\$ mil

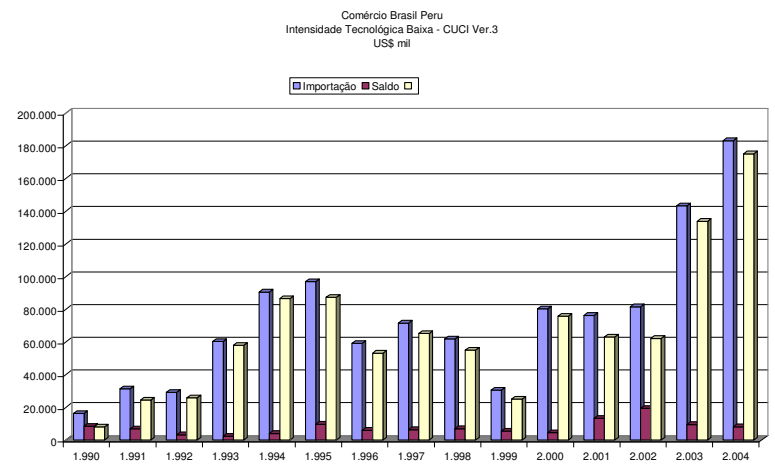
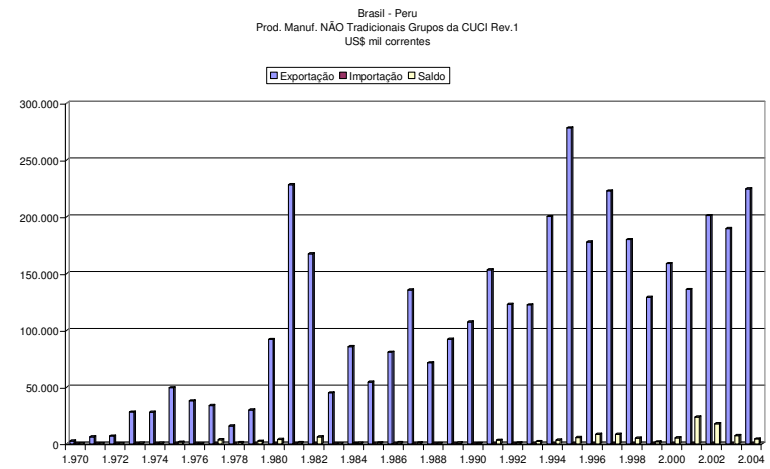
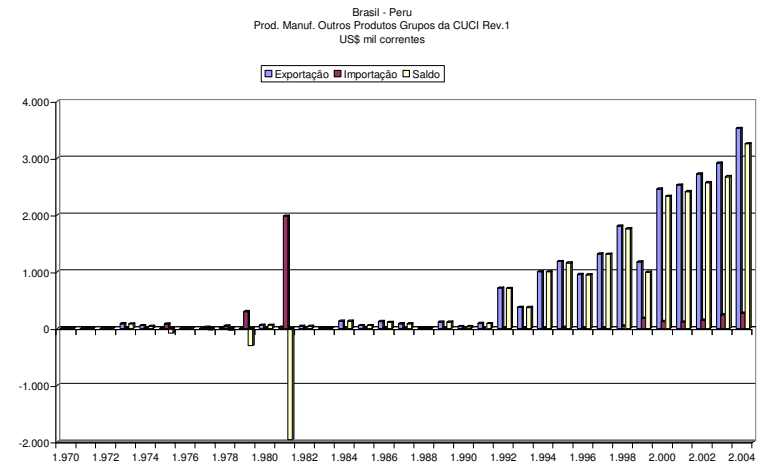
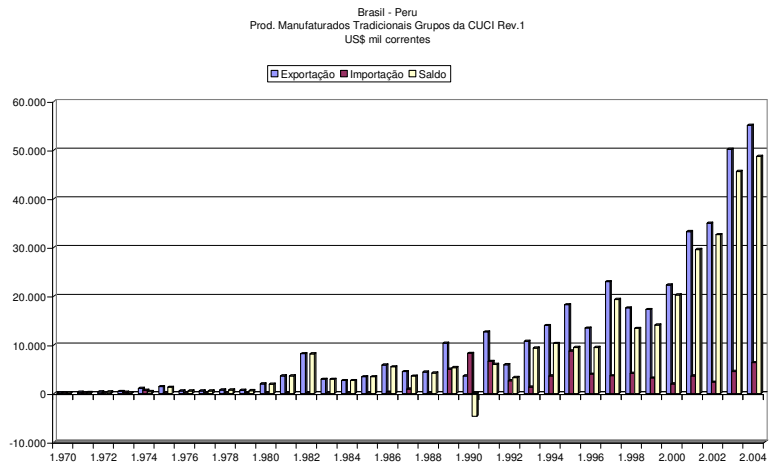


Comércio Brasil Paraguai
Intensidade Tecnológica Alta CUCI_Rev3
US\$ mil

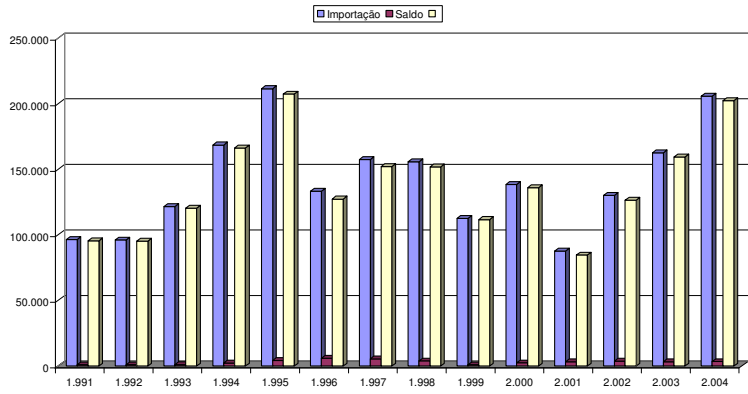


Peru

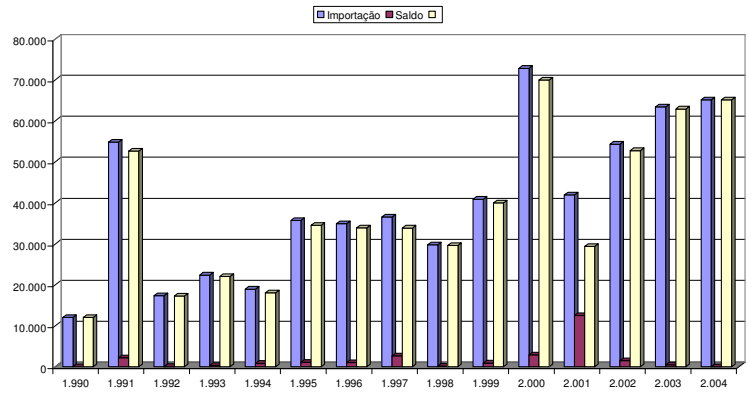




Comércio Brasil Peru
Intensidade Tecnológica Média CUCI_Rev3
US\$ mil

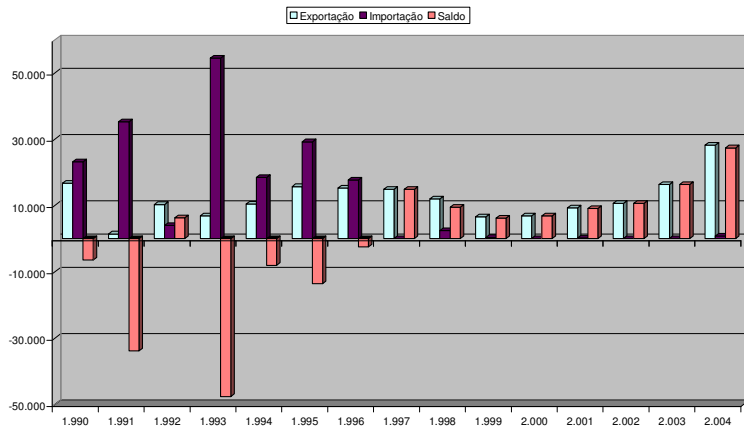


Comércio Brasil Peru
Intensidade Tecnológica Alta CUCI_Rev3
US\$ mil

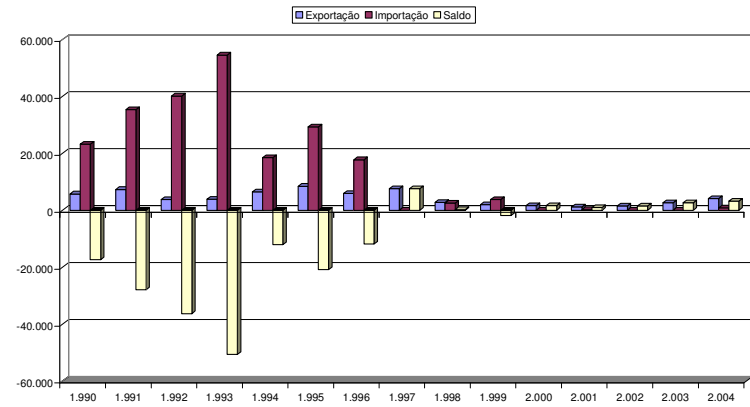


Suriname

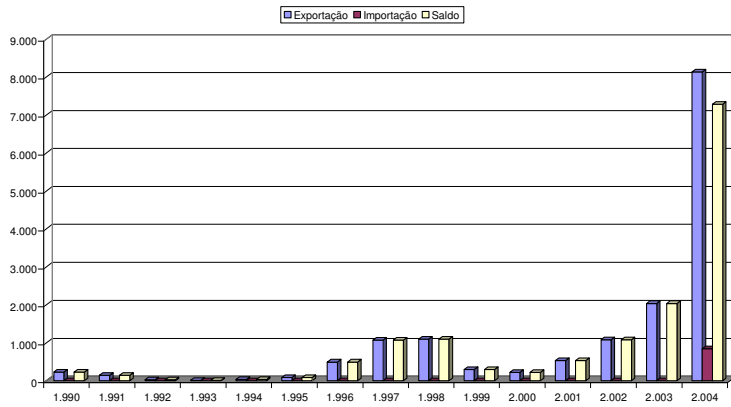
Brasil Suriname Comércio total US\$ mil



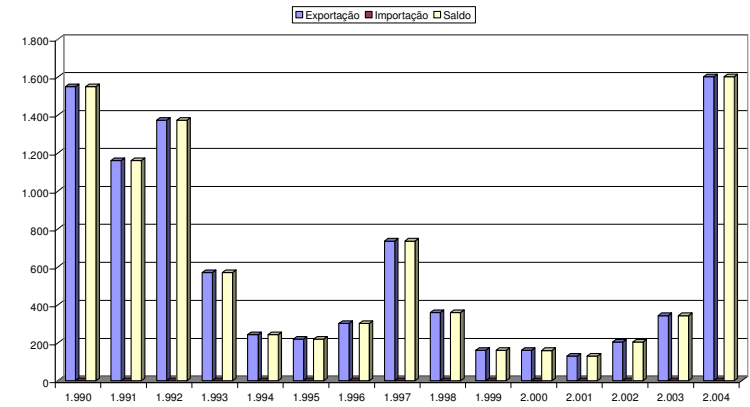
Brasil - Suriname
Prod. Basicos Semi Elaborados Grupos da CUCI Rev.1
US\$ mil correntes



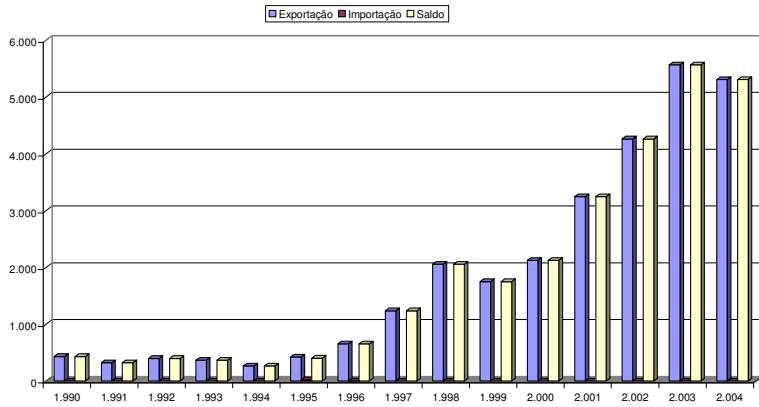
Brasil - Suriname
Produtos Basicos Sem Elaborar Grupos da CUCI rev.1
US\$ mil correntes



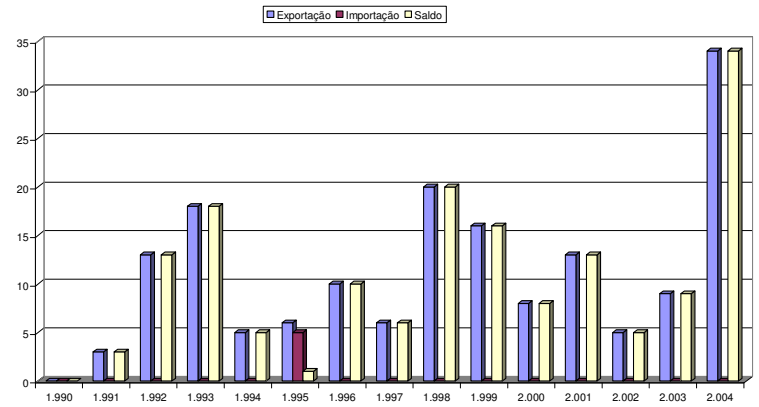
Brasil - Suriname
Prod. Manufaturados-Insumos Basicos-Grupos da CUCI Rev.1
US\$ mil correntes



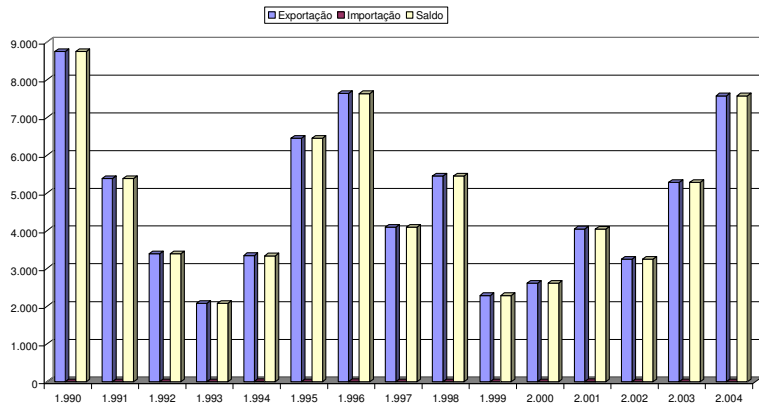
Brasil - Suriname
Prod. Manuf. Tradicionais Grupos da CUCI Rev.1
US\$ mil correntes



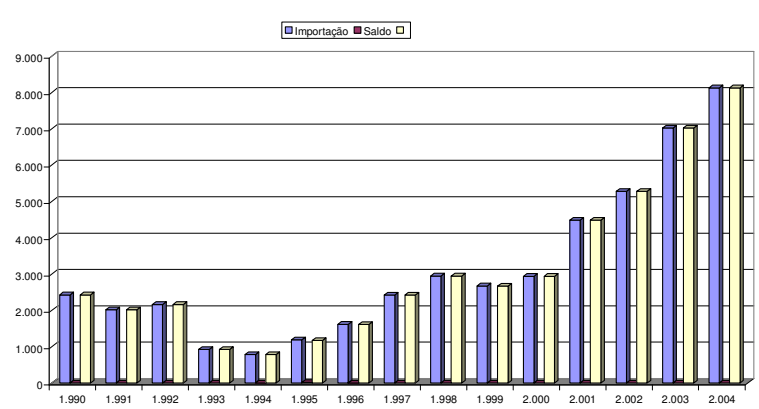
Brasil - Suriname
Prod. Manuf. Outros Produtos Grupos da CUCI Rev.1
US\$ mil correntes



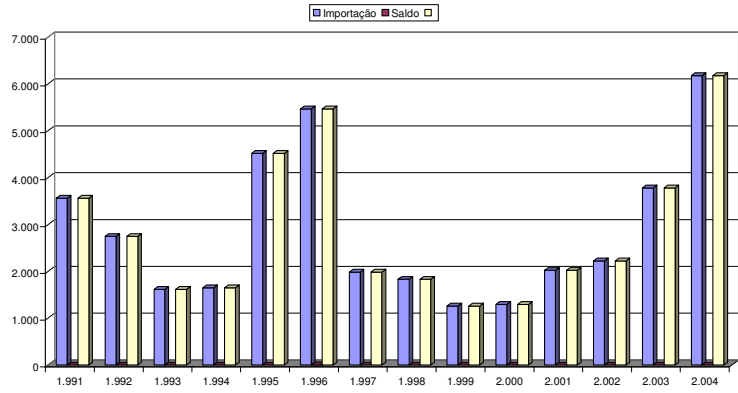
Brasil - Suriname
Prod. Manuf. NÃO Tradicionais Grupos da CUCI Rev.1
US\$ mil correntes



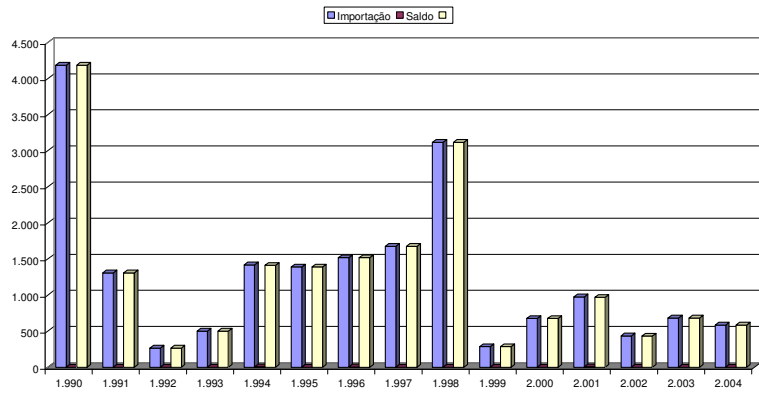
Comércio Brasil Suriname
Intensidade Tecnológica Baixa - CUCI Ver.3
US\$ mil



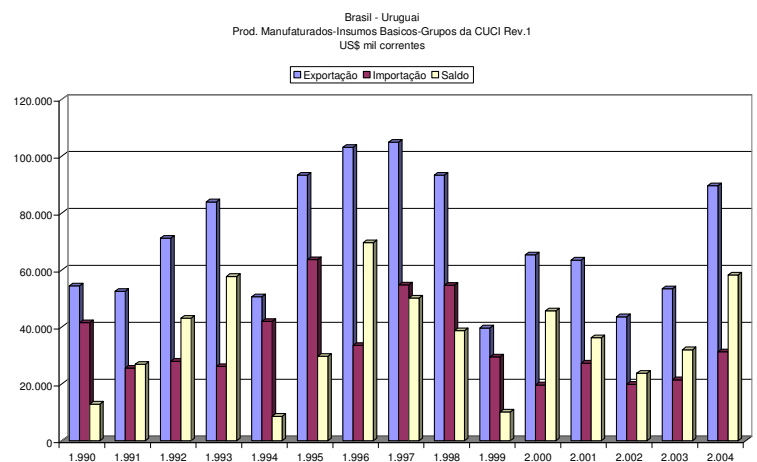
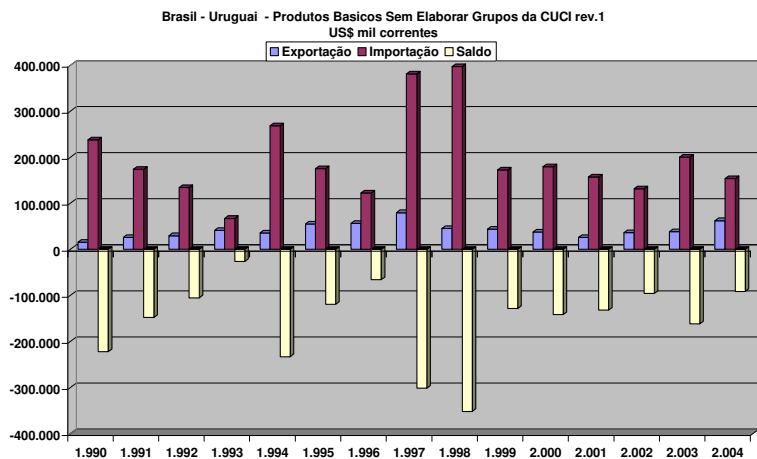
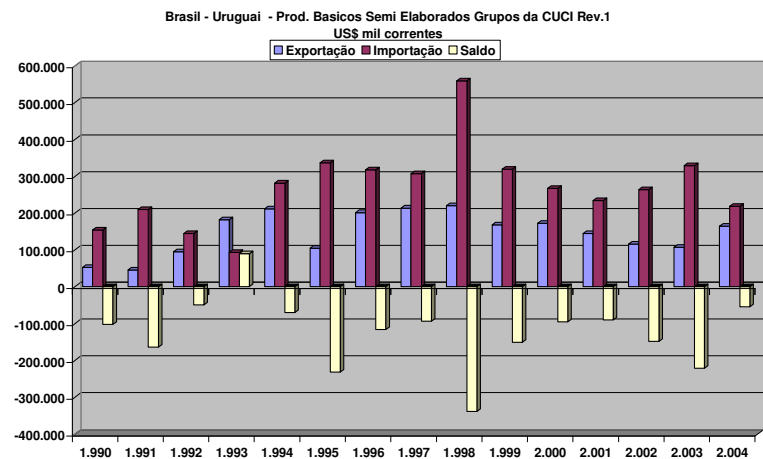
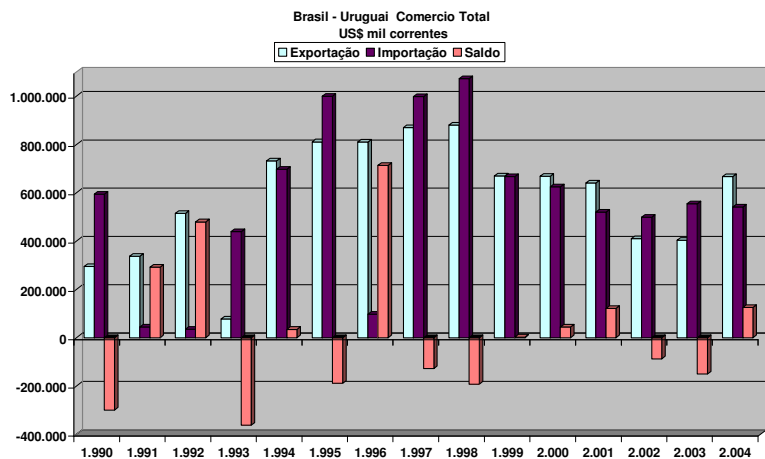
Comércio Brasil Suriname
Intensidade Tecnológica Média CUCI_Rev3
US\$ mil

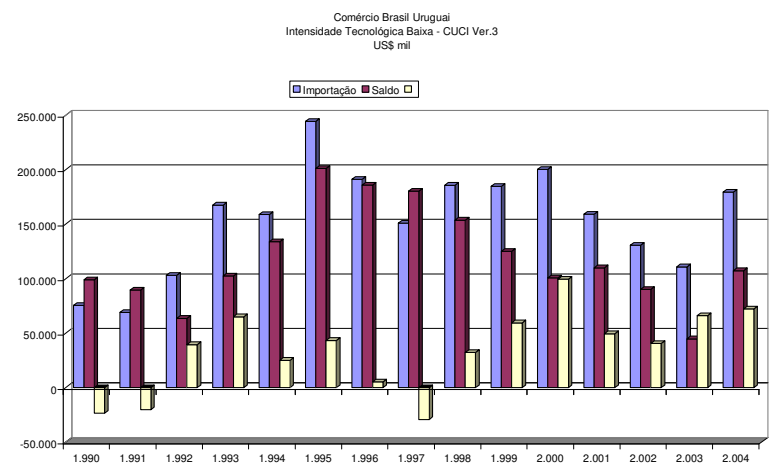
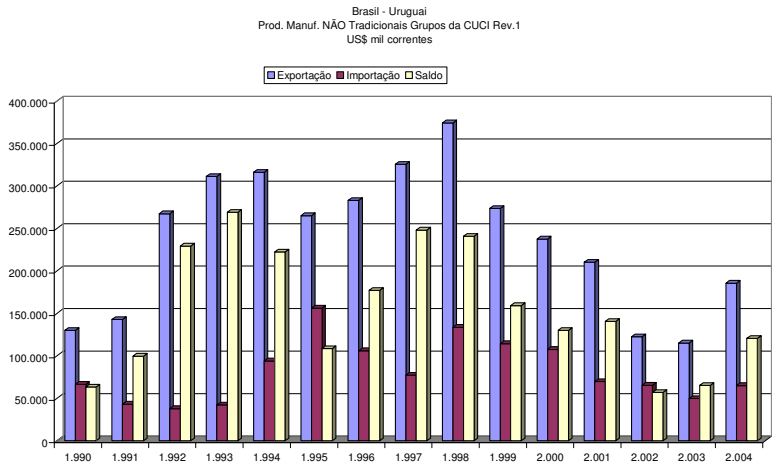
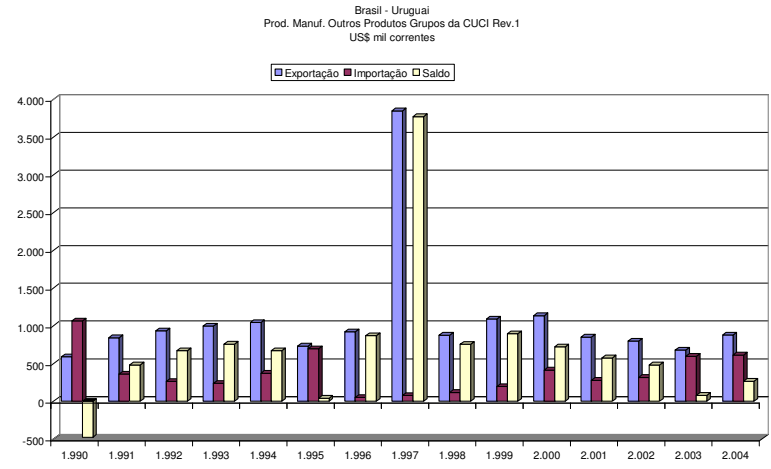
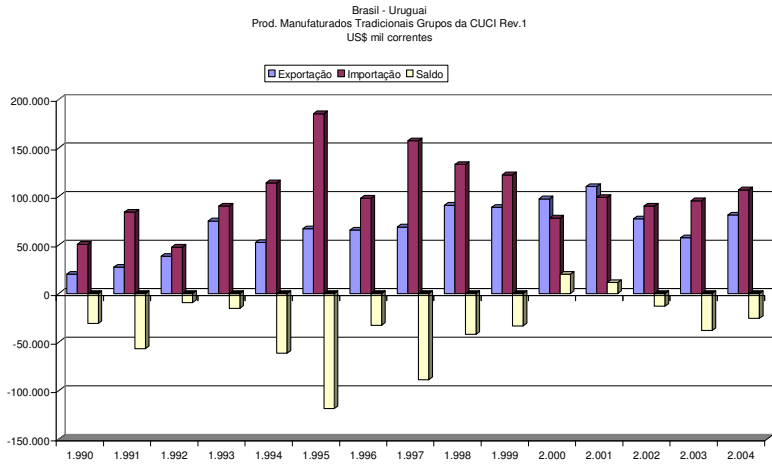


Comércio Brasil Suriname
Intensidade Tecnológica Alta CUCI_Rev3
US\$ mil

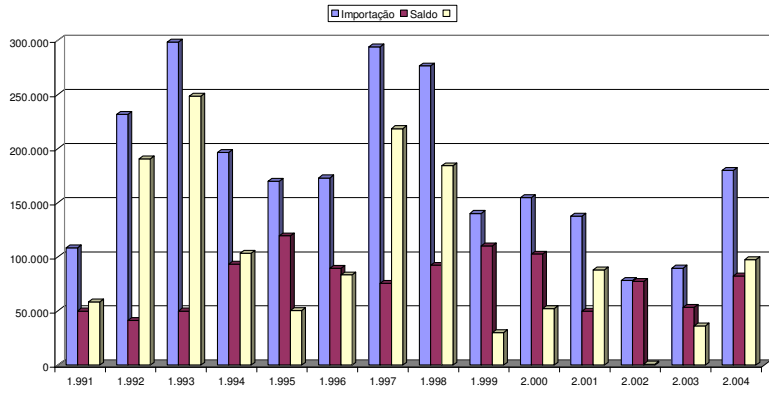


Uruguai

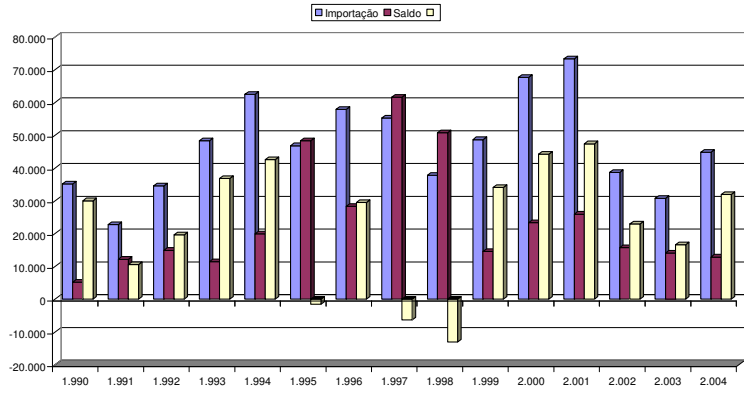




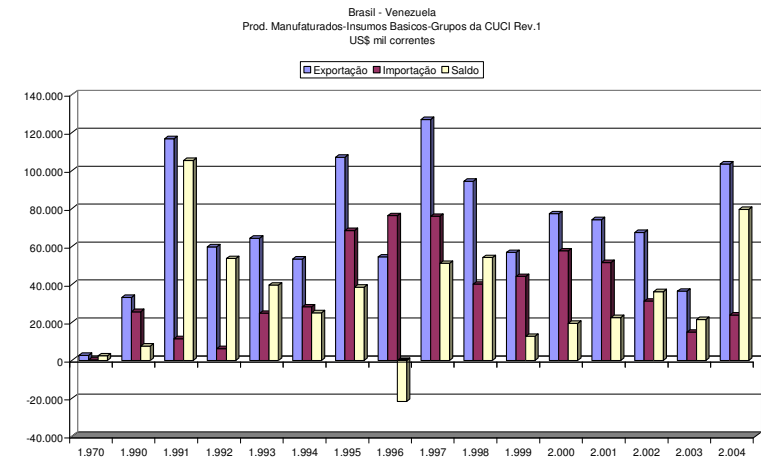
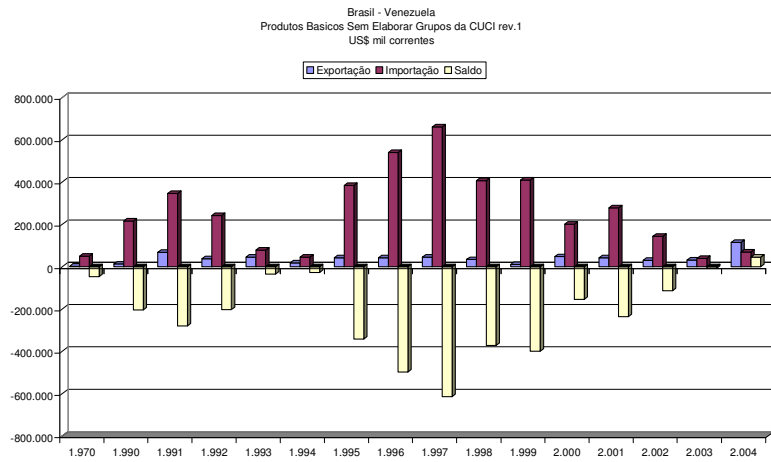
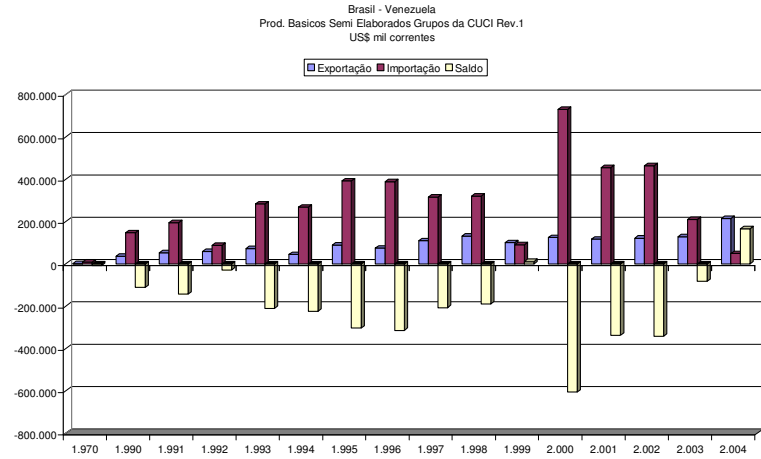
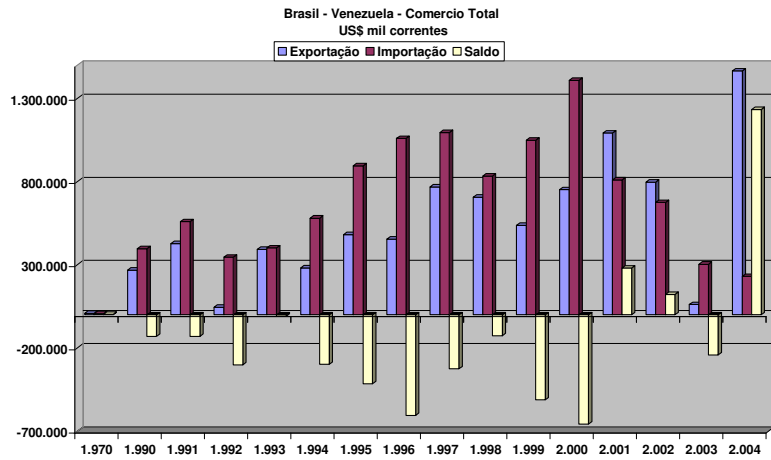
Comércio Brasil Uruguai
Intensidade Tecnológica Média CUCI_Rev3
US\$ mil



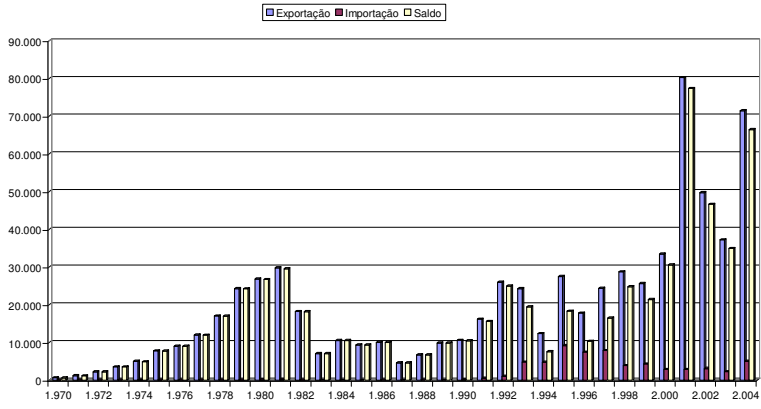
Comércio Brasil Uruguai
Intensidade Tecnológica Alta CUCI_Rev3
US\$ mil



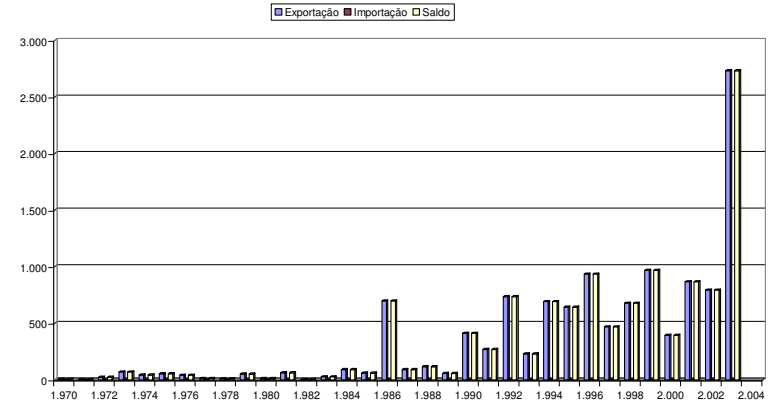
Venezuela



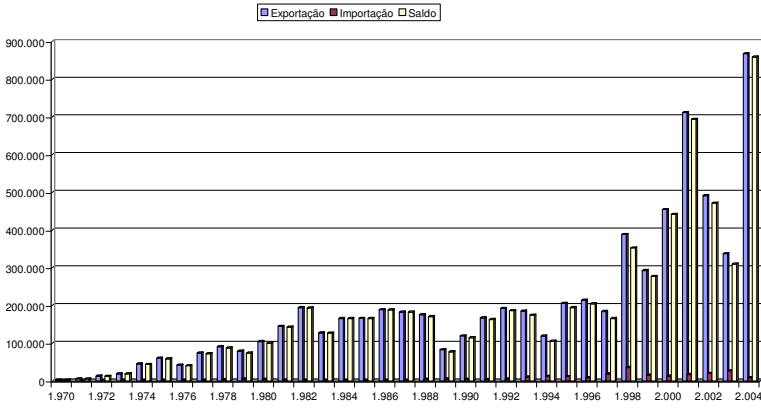
Brasil - Venezuela
Prod. Manufaturados Tradicionais Grupos da CUCI Rev.1
US\$ mil correntes



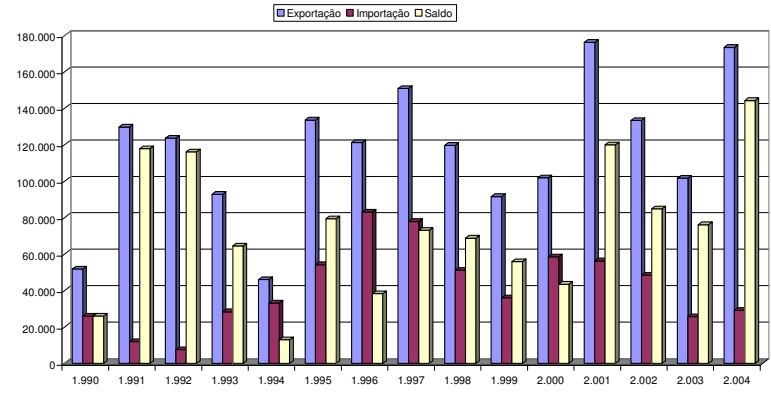
Brasil - Venezuela
Prod. Manuf. Outros Produtos Grupos da CUCI Rev.1
US\$ mil correntes



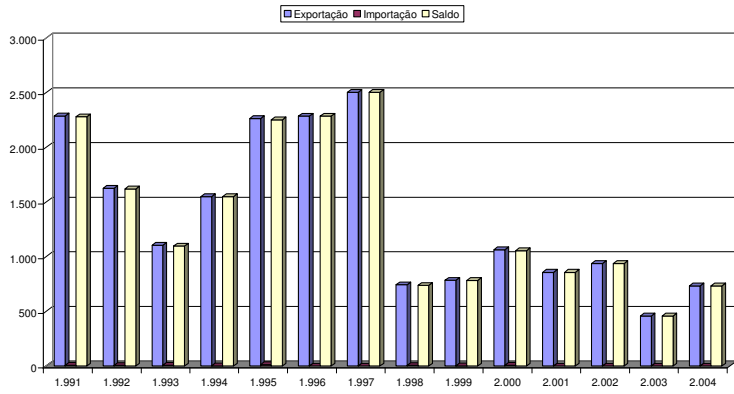
Brasil - Venezuela
Prod. Manuf. NÃO Tradicionais Grupos da CUCI Rev.1
US\$ mil correntes



Comércio Brasil Venezuela
Intensidade Tecnológica Baixa - CUCI Ver.3
US\$ mil



Comércio Brasil Venezuela
Intensidade Tecnológica Média CUCI_Rev3
US\$ mil



Comércio Brasil Venezuela
Intensidade Tecnológica Alta CUCI_Rev3
US\$ mil

