

# ANÁLISE DAS RELAÇÕES INTERNACIONAIS (1980-2004), COM ÊNFASE NA INFRA-ESTRUTURA E EM MATO GROSSO

Silvano Macedo Galvão<sup>1</sup>;

Pio Penna

**RESUMO:** Este texto analisa os tratados firmados entre a República Federativa do Brasil e a República da Bolívia tendentes a desenvolver o comércio mútuo mediante obras de infra-estrutura, realização de eventos e financiamento público.

**ABSTRACT:** This text analyzes the treat ones firmed between the Federative Republic of Brazil and the Republic of Bolivia to develop the mutual commerce through workmanships of infrastructure, accomplishment of events and public financing.

**PALAVRAS-CHAVE:** Direito Internacional, Bolívia, Relações Internacionais, Comércio exterior, Integração Regional.

**KEY-WORDS:** International law. Bolivia. International relations. Foreign commerce. Regional integration.

## 1. INTRODUÇÃO

O Estado de Mato Grosso está localizado em região que faz fronteira com a Bolívia, país associado ao MERCOSUL – Mercado Comum do Sul. Nesse aspecto,

---

<sup>1</sup> Silvano Macedo Galvão, Especialista em Relações Internacionais e professor do UNIVAG; Pio Pena é professor Doutor da UFMT.

é importante salientar que “nos 3.200 km de fronteira fluvial e seca que separam o Brasil da Bolívia, as pessoas são raras, as comunicações são precárias, as estradas são poucas e ruins”. (Portela, 1978, p. 149). Atualmente, esta fronteira pouco mudou, mantendo os graves problemas de infra-estrutura.

Dada a dimensão da fronteira, existiram alguns impasses limítrofes, resolvido o último pelo Tratado de Petrópolis, em 1902, quando o atual Estado do Acre passou a ser território brasileiro. Solucionados os problemas limítrofes, reinando a paz, surgiu naturalmente o interesse pelo comércio entre os dois países. Todavia, o comércio é dificultado pela inexistência de infra-estrutura de transporte, pelo descaminho e contrabando que é, respectivamente, a importação ou exportação sem pagamento de impostos e a importação ou exportação de mercadorias proibidas no território nacional (CP. Art. 334). Existe, pois, um comércio informal e ilegal nesta fronteira.

Ressalte-se que, desde o século XIX, existe a busca de comércio entre os dois países.

Tanto é verdade, que foi firmado, em 27.3.1867, o Tratado de Limites, Navegação, Comércio e Extradicação (BRASIL, 2003). Já na década de 70 do século XX, também existiam “planos econômicos em torno das riquezas minerais e do gás natural da Província de Santa Cruz (fronteira de Mato Grosso)”. (Portela, 1978, p. 208). Todavia, somente no ano 2000, o gás natural chegou em Mato Grosso, por força de um Tratado sobre a execução de alcance parcial sobre a promoção de comércio entre o Brasil e Bolívia, veiculado no sistema jurídico brasileiro, mediante Dec. 681 de 11.11.92.

Quanto ao crescimento do comércio, considerando que estão inseridos no Mercosul, é necessário, primeiramente, ultrapassar as barreiras jurídicas pertinentes às legislações de ambos os países, qual seja Brasil e Bolívia, uma vez que o Estado de Mato Grosso não pode interferir neste momento. Aqui, passa-se por inúmeras reuniões que culminarão com a assinatura de tratados, instrumento jurídico pertinente na legislação brasileira, e “acuerdo” quanto à legislação boliviana. Firmados estes os “tratados/”acuerdos” pelo Presidente da República (CF, art. 84, VIII), no caso brasileiro deverá o tratado ser submetido à aprovação do Congresso Nacional (CF, art. 49, I), que será introduzido no ordenamento jurídico por meio de Decreto Legislativo, assumindo,

pois, a categoria jurídica de Lei Ordinária (MAZZUOLI, 2004).

Uma vez regulamentada a matéria, culmina outro problema: a efetiva implantação da zona de livre comércio. Aqui encontramos resistências locais em ambos os países, provocadas por interesses políticos, empresariais e estruturais.

Os problemas políticos se materializam na ausência de fomento do Poder Público para instauração e/ou crescimento do comércio propriamente dito. Esses problemas se estendem aos problemas estruturais, haja vista que o Estado de Mato Grosso, especificamente, tem rodovias sem pavimentação, em péssimas condições de tráfego. Como se não bastasse, nem a União (Brasil, como Poder Central) nem o Estado de Mato Grosso tem setor específico trabalhando efetivamente para o desenvolvimento da estrutura básica nesta região.

Em verdade, somente agora as autoridades públicas estão observando as potencialidades do comércio externo, a saber “um grande potencial de mercado existe em todo o Centro-Oeste Sul Americano, formado pelo Sul do Peru, Norte do Chile, da Argentina e do Paraguai, Centro-Oeste do Brasil e de toda a Bolívia” (MATO GROSSO, 2000). Neste aspecto, o governo começou timidamente a fomentar o comércio com a Bolívia, dando ênfase à possibilidade de utilizar a Bolívia como acesso aos portos do Chile, que, por sua vez, permitirão melhor acesso ao mercado asiático. Por outro lado, os empresários acabam não se interessando por eles, dado o alto custo para estabelecer o comércio com o país vizinho, em face da ausência de malha viária, ferroviária e/ou aeroportuária, esta mais onerosa, conforme se demonstrou em estudo patrocinado pela FIENT. O sistema de transporte é uma barreira. Por fim, há o grande interesse pelos mercados europeu, americano e asiático, embora a Bolívia seja rota para o mercado asiático através do Oceano Pacífico, mas novamente se depara com o problema de ausência de rodovias. Contudo, MENEZES (2000) ressalta que, “ para que Mato Grosso esteja ligado aos Andes, faltam 522 km de asfalto até Santa Cruz de La Sierra, na Bolívia; daí para frente é tudo asfaltado”.

Porém, o empresariado mato-grossense, timidamente, está se interessando pela Bolívia. A provar, está o fato de que “ 63 empresários mato-grossenses, que participaram da Roda de Negócios que ocorreu paralelamente à XX Expocruz, em Santa Cruz de La Sierra, Bolívia, voltaram com perspectivas de realização de negócios –

entre exportação e importação – no valor de US\$ 1 milhão – Jornal Diário de Cuiabá – 27.09.95”. (NADAF, 1998). Aliás, mediante parcerias, o SEBRAE-MT tem incentivado a participação dos empresários em missões comerciais nos países vizinhos.

Sabe-se, também, que o comércio sempre foi grande gerador de riquezas privadas e públicas. Privada, dada a possibilidade de acumulação dos lucros e a geração de empregos. No setor público, por meio da arrecadação de tributos diretos ou indiretos, em virtude da circulação de riquezas. Tanto é verdade que a maioria dos países modernos procuram produzir para comercializar os produtos em mercados distantes, cujo fenômeno conhecemos como exportação. Portanto, o comércio com a Bolívia é viável para todas as partes envolvidas.

Releve-se, ainda, que o Estado de Mato Grosso, além de ter produção que poderá ser direcionada à Bolívia, também poderá se beneficiar com sua posição geográfica de ser rota dos produtos que vierem dos demais Estados para a Bolívia, Chile, Mercado Asiático, etc.

A Bolívia também poderá se beneficiar do comércio com o Brasil, bem como utilizar a hidrovía Madeira/Guaporé para aproximar-se do mercado europeu, uma vez que, desde seu território, estes rios são navegáveis (PIPERA, 1984).

## **2. IMPORTÂNCIA DAS RELAÇÕES INTERNACIONAIS ENTRE BRASIL E BOLÍVIA**

Ao firmar o “Acuerdo marco para creación de la Zona de Libre Comercio entre el MERCOSUR y la Comunidad Andina”, em 16.4.98, o Brasil se comprometeu à eliminar as restrições que afetam o comércio entre o Brasil e a Bolívia, além dos demais membros do MERCOSUL e da Comunidade Andina, bem como a promover o desenvolvimento e utilização das estruturas físicas, para diminuir os custos e gerar vantagens competitivas.

Ademais, todos estes objetivos não só visam à integração econômica dos países signatários, mas também à integração com os mercados mundiais.

Nesse diapasão, o Estado de Mato Grosso está inserido no processo de integração dos países da América do Sul, não somente pela condição de membro da República Federativa do Brasil, mas, essencialmente, pela sua posição geográfica. Assim, Mato

Grosso se beneficia não só pela possibilidade de abrir novos mercados para seus produtos, mas também por fazer parte da infra-estrutura necessária, como caminho, para que os produtos dos demais Estados cheguem à Bolívia e por lá passem com destino ao mercado asiático.

Observando o “Acuerdo” firmado pelo Brasil, constata-se, passados estes anos, que pouco se fez para implementar a almejada estrutura física tendente a fomentar o comércio regional. Tanto é verdade que o acesso a Santa Cruz-BO não está pavimentado. Afinal, sem infra-estrutura básica é difícilimo despertar o interesse dos empresários, dado o alto custo do transporte.

Outro aspecto, não menos importante, é a quase inexistente promoção de reuniões empresariais com o setor privado de ambos países, de seminários, simpósios, missões comerciais, exposições comerciais e industriais entre ambos os países, a não ser a EXPOCRUZ (NADAF, 1998). Aqui - ressalte-se - somente dois eventos realizados em Mato Grosso foram divulgados, em 2004, pela Internet, na agenda do Ministério das Relações Exteriores, qual seja: a 40ª EXPOAGRO, de 7 a 18.7.04, por onde passaram, aproximadamente, 300.000 mil pessoas, realizada em Cuiabá-MT, e a AGRISHOW CERRADO, de 13-17.4.04, realizada em Rondonópolis-MT. Nesse sentido, até mesmo a comunidade acadêmica deixa a desejar, haja vista a escassez de estudo e intercâmbio entre a universidade brasileira e boliviana.

Esta problemática existe, entre tantos outros problemas, pela ausência de mecanismos legais de fomento ao comércio, que pode estar na legislação brasileira ou na boliviana, uma vez que ambos os países são republicanos, federativos e democráticos.

Nesse aspecto, encontra-se a consubstanciação das políticas sociais, econômicas, fiscais e comerciais que não estão privilegiando o comércio exterior com a Bolívia. Essa omissão trás inúmeras conseqüências econômicas e sociais ao Brasil. Primeiro, não está sendo explorado um país que tem bom mercado consumidor que, por sua vez, também possui produtos essenciais ao desenvolvimento socioeconômico. É o caso do gás natural e fertilizantes, que podem ser utilizados tanto na indústria como nos veículos automotores, residências e na agricultura, esta a grande mola propulsora da economia do Estado de Mato Grosso. Segundo, não sendo explorado o comércio, há um retardamento da criação de postos de trabalho, seja na

indústria seja no próprio setor terciário. Revela-se evidente que as políticas governamentais não estão considerando efetivamente um setor de produção de riqueza capaz de criar espaço para muitas pessoas, excluídas do processo de produção em ambos os países.

Outro aspecto, não menos relevante, é a importância do comércio do Brasil com a Bolívia, principalmente para o Estado de Mato Grosso, em virtude de ser um dos Estados brasileiros que fazem limite com este país. Nessa esteira, é interessante para o Estado de Mato Grosso não só na condição de mercado consumidor mas também como rota para os portos do Pacífico, um acesso menos distante ao mercado asiático. É que, “enquanto exportamos nossos produtos via os portos de Iquique ou Antofagasta, no Chile, Oceano Pacífico, teremos uma economia de, em média, 6.000 km, pois o percurso até o Japão é, em média, 17.000 km de navegação”, (NADAF, 1998). Daí a importância das relações econômicas do Brasil com a Bolívia para Mato Grosso.

Por ser a Bolívia país importante para o Brasil, como de fato é, não só por ser um país fronteiriço por sua posição geografia, mas também pelo mercado consumidor que é e pelos produtos que gera, não se pode admitir a informalidade e o abandono que reina neste comércio exterior. Informalidade porque não existe estrutura aduaneira suficiente para impedir o comércio ilegal que exclui a possibilidade de geração de empregos e direciona a população à marginalidade. Quanto ao abandono, além do aspecto da infra-estrutura básica de desenvolvimento, está a ausência de incentivos governamentais para executar as políticas estabelecidas nos acordos internacionais firmados pelos dois países.

Há de ressaltar que a Bolívia, membro associado ao MERCOSUL, de cujo bloco econômico o Brasil é parte integrante, se inclui entre os países que detêm privilégios de comércio externo, materializados na quebra de barreiras jurídicas, estruturais, sociais e instauração mútua de políticas comerciais e de desenvolvimento para facilitar a circulação de produtos, serviços e pessoas, como já demonstrado com a quantidade de Tratados que enfeixam o tema.

Ora, no momento histórico discriminado não se encontra uma efetiva implementação dessas políticas, que não o plano teórico. Provavelmente, existe pressão de grupos que serão prejudicados no primeiro momento do estabelecimento do comércio bilateral para retardar ou evitar a instalação efetiva da estrutura do comércio destes dois

países. Essas pressões ocorrem, naturalmente, em virtude do baixo grau de competitividade de alguns setores da economia brasileira e boliviana. Aqui, cita-se, como exemplo, a importação do gás natural da Bolívia: enfrenta a resistência do setor petrolífero que perderá espaço econômico com aquele produto mais barato. Porém, com a implementação do comércio, toda a sociedade terá benefícios, ainda que em longo prazo.

Para PIO (2002, P. 110) “dentro dos países, são beneficiários da liberalização todos os proprietários dos fatores de produção aplicados aos setores em que o país tem vantagem comparativa. Os prejudicados são os proprietários dos fatores investidos nos setores em que o país não tem vantagem comparativa”.

Daí a necessidade da atuação impessoal do Poder Público para apresentar políticas comerciais com vista a superar esses problemas, bem como do estudo pormenorizado do tema, tal como se propõe.

A execução do projeto também permitirá destacar a importância da fronteira Brasil X Bolívia à história, bem assim para a sociedade mato-grossense que se beneficiará com as obras de infra-estrutura e com os incentivos para o desenvolvimento do comércio internacional.

### **3. CONCLUSÃO**

Muitos tratados foram firmados com a Bolívia visando ao desenvolvimento do comércio exterior com o Brasil, incluindo vantagens comerciais e obras de infraestrutura. No entanto, o governo brasileiro não está cumprindo os compromissos assumidos, principalmente no que concerne à infra-estrutura de transportes, como ficou delineando anteriormente quando se tratava do projeto desenvolvido pela FIEMT e pela Bolsa de Mercadorias e Futuros. Lamentavelmente, não resta outra conclusão: “os Tratados firmados pelo Brasil e Bolívia não são cumpridos”.

### **4. REFERÊNCIAS**

BOJUNGA, Cláudio e outro. Fronteiras viagem ao Brasil desconhecido. São Paulo:

Editora Alfa Omega.1978.

BOLÍVIA. *Constituição da República da Bolívia*. Disponível em <http://www.aduna.gov.bo/conveniosinternacionales/NAR2/CANMERCOSUR.htm>.

Acesso: em 19 out. 2003.

\_\_\_\_\_. *MERCOSUR y la Comunidad Andina*”. Disponível em <http://www.aduna.gov.bo/conveniosinternacionales/NAR2/CANMERCOSUR.htm>.

Acesso: em 19 nov. 2003.

BRASIL. *Constituição da República Federativa do Brasil*. Disponível em [www.planalto.gov.br/legislação](http://www.planalto.gov.br/legislação) Acesso em: 30 out.2003.

\_\_\_\_\_. Ministério das Relações Exteriores. Disponível em [www.buybrazil.org/events.html](http://www.buybrazil.org/events.html) Acesso: 29 dez. 2004.

\_\_\_\_\_. Senado Federal. Disponível em [www.senadofederal.gov.br](http://www.senadofederal.gov.br) Acesso: 21 mai. 2005.

CERVO, Amado Luiz. Sob o signo neoliberal: as relações internacionais da América Latina. *Revista Brasileira de Política Internacional*. Vol. 43 (2). Dez. 2000. P. 5-27.

GONSALVES, Elisa Pereira. *Iniciação à Pesquisa Científica*. 3ª edição. Campinas-SP: Editora Alínea, 2003.

GUIMARÃES, Luísa. Política de saúde em Mato Grosso: dois mandatos para a construção da regionalização. IN: Mato Grosso. Secretaria de Estado de Saúde. *A regionalização da saúde em Mato Grosso: em busca da integralidade da atenção*. Cuiabá: SES, 2002.

MATO GROSSO. Programa de Desenvolvimento do Comércio Exterior em Mato Grosso. 2000. Disponível em <>MAZZUOLI, Valério de Oliveira Mazzuoli.

ISSN: 1980-7341

Direito Internacional Público. Parte Geral. São Paulo: RT, 2004.

MENEZES, Alfredo da Mota Menezes. Cuiabá: A gazeta, 15.6.2000.

NADAF, Pedro. Mato Grosso na era da Globalização. 2ª edição. Cuiabá: Studio Press, 1998.

PIO, Carlos. Relações internacionais: economia política e globalização. Brasília: IBRI, 2002.

PIPERA, Constantino Y Paul Georgescu. Los Rios de La Integración Suramericana. Bolivia: Universidad Simón Bolivar, 1981.

SARAIVA, José Flávio Sombra (org.). *Relações Internacionais – dois séculos de história*. Volume I e II. Brasília: IBRI, 2001.

TAPAI, Giselle de Melo Braga (org.). Código Penal – Brasil. 8ª edição. São Paulo: RT, 2003.