



UNIVERSIDADE FEDERAL DE MATO GROSSO DO SUL
CÂMPUS DO PANTANAL
CURSO DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ESTUDOS FRONTEIRIÇOS



RILMA GEOVANA TORRICO REQUE

**FATORES E VÁCUOS JURÍDICOS QUE ATUAM COMO BARREIRAS NA
CIRCULAÇÃO DE MERCADORIAS NAS ALFÂNDEGAS DE FRONTEIRA DE
SANTA CRUZ, NA BOLÍVIA, E MATO GROSSO DO SUL, NO BRASIL – 2024**

CORUMBÁ – 2025

RILMA GEOVANA TORRICO REQUE

**FATORES E VÁCUOS JURÍDICOS QUE ATUAM COMO BARREIRAS NA
CIRCULAÇÃO DE MERCADORIAS NAS ALFÂNDEGAS DE FRONTEIRA DE
SANTA CRUZ, NA BOLÍVIA, E MATO GROSSO DO SUL, NO BRASIL – 2024**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação Mestrado Profissional em Estudos Fronteiriços da Fundação Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, Câmpus do Pantanal, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre.

Linha de pesquisa: Estratégias políticas, mobilidade humana e desenvolvimento territorial

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Elisa Pinheiro de Freitas

CORUMBÁ – 2025

**FATORES E VÁCUOS JURÍDICOS QUE ATUAM COMO BARREIRAS NA
CIRCULAÇÃO DE MERCADORIAS NAS ALFÂNDEGAS DE FRONTEIRA DE
SANTA CRUZ, NA BOLÍVIA, E MATO GROSSO DO SUL, NO BRASIL – 2024**

RILMA GEOVANA TORRICO REQUE

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação Mestrado Profissional em Estudos Fronteiriços da Fundação Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, Câmpus do Pantanal, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre.

Aprovada: ____/____/____.

BANCA EXAMINADORA

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Elisa Pinheiro de Freitas
(Universidade Federal de Mato Grosso do Sul)

1.^a avaliadora: Prof.^a Dr.^a Gleisy Denise Vasques Moreira
(Universidade Federal de Mato Grosso do Sul)

2.^o avaliador: Prof. Dr. Franco Hessling Herrera
(Universidade Nacional de Salta)

Dedico a Deus, que me concedeu força, sabedoria e resiliência em cada passo deste caminho de formação acadêmica.

À minha querida família, ao meu pai Mario, aos meus filhos Ninoshka, Mariana e Nicolas, e aos meus irmãos Mario e Rilka, pelo apoio constante e pelo amor incondicional.

De maneira muito especial, à minha amada mãe Bernardina. Embora não esteja ao meu lado fisicamente, sei que me acompanha em cada um dos meus caminhos. Seu legado de perseverança e sacrifício continua a me inspirar a cada dia — Esta conquista também é sua.

A todos vocês, obrigada por me ensinarem que, com amor, esforço e fé, não há meta impossível. Cada passo que dou carrega o carinho e o exemplo de vocês; esta conquista é o reflexo de tudo o que juntos construímos.

Vocês são o pilar fundamental da minha vida.

AGRADECIMENTOS

Desejo expressar meu mais sincero agradecimento à Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, por ter me proporcionado a oportunidade de fortalecer minha formação acadêmica e profissional em um ambiente de excelência;

Estendo meu reconhecimento a todos os professores que, ao longo da minha formação, compartilharam seus conhecimentos, suas experiências e seus valores, inspirando-me a manter sempre a busca pelo aprendizado contínuo e pelo pensamento crítico. Cada ensinamento recebido contribuiu de forma significativa para o meu crescimento acadêmico e profissional;

De maneira especial, agradeço à minha professora Dr.^a Elisa Pinheiro de Freitas, por sua orientação acadêmica, apoio oportuno e constante disposição em acompanhar o desenvolvimento desta pesquisa. Sua experiência e seu comprometimento foram pilares fundamentais para o alcance dos objetivos propostos;

Por fim, a todas as pessoas e instituições que, de forma direta ou indireta, contribuíram para a realização deste trabalho, expresso meu mais profundo reconhecimento e gratidão.

RESUMO

Esta pesquisa refere-se à análise do impacto da política de comércio exterior, bem como da restrição às exportações de produtos bolivianos, que, em sua maior parte, estão relacionados com matérias-primas. A Bolívia empreendeu a liberalização de um regime de comércio exterior, com resultados cuja redução significativa das tarifas diminuiu até atingir, em 2005, uma média de 8,2% para a alíquota tarifária, sendo a nação altamente favorecida; porém, deixou de utilizar cotas de importação, mecanismos de supervisão, monopólios, subsídios à exportação e outras medidas não tarifárias, e medidas protetivas como o anti-dumping raramente foram utilizadas; por outro lado, não recorre a restrições quantitativas ou licenciamento, exceto para medidas de saúde pública. A Bolívia possui acordo de associação com o Mercosul como membro associado do bloco econômico, sendo um grande mercado para as exportações bolivianas. As exportações bolivianas para o Brasil, segundo estimativas do IBCE, não são benéficas para o país; no entanto, a balança comercial quase sempre se inclina para o país vizinho, e mesmo nessas condições, a Bolívia continua a exportar para o Brasil.

Palavras-chave: barreiras tarifárias; circulação de mercadoria; fronteira Brasil-Bolívia.

RESUMEN

Esta investigación se refiere al análisis del impacto de la política de comercio exterior, así como a la restricción de las exportaciones de productos bolivianos que, en su mayoría, están relacionados con materias primas. Bolivia emprendió la liberalización de un régimen de comercio exterior, cuyos resultados incluyeron una reducción significativa de los aranceles, que disminuyeron hasta alcanzar, en 2005, un promedio de 8,2% para la tasa arancelaria, siendo la nación altamente favorecida; sin embargo, dejó de utilizar cuotas de importación, mecanismos de supervisión, monopolios, subsidios a la exportación y otras medidas no arancelarias, y las medidas protectoras como el antidumping raramente fueron utilizadas; por otro lado, no recurre a restricciones cuantitativas ni a licencias, excepto por razones de salud pública. Bolivia posee un acuerdo de asociación con el Mercosur como miembro asociado del bloque económico, siendo un gran mercado para las exportaciones bolivianas. Las exportaciones bolivianas hacia Brasil, según estimaciones del IBCE, no resultan beneficiosas para el país; sin embargo, la balanza comercial casi siempre se inclina hacia el país vecino, y aun en esas condiciones, Bolivia continúa exportando al Brasil.

Palabras clave: barreras arancelarias; circulación de mercancías; frontera Brasil-Bolivia.

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Principais mercados de exportação da Bolívia, em 2021	30
Gráfico 2 – Principais mercados de importação da Bolívia, em 2021	31
Gráfico 3 – Principais mercados de importação da Bolívia de manufaturados, em 2021	32
Gráfico 4 – Principais mercados de exportação da Bolívia de produtos manufaturados, em 2021	32
Gráfico 5 – Distribuição da migração boliviana por país de destino, em 2021	40
Gráfico 6 – Remessas de trabalhadores da Bolívia, por principal país de origem, em 2020	50
Gráfico 7 – Regularização migratória na Bolívia (2021-2022)	50
Gráfico 8 – América Latina e Caribe: investimento estrangeiro direto recebido, 2010-2022 (em bilhões de dólares e porcentagens do PIB)	51
Gráfico 9 – Anúncios de projetos de investimento estrangeiro direto, por região, 2010-2019, 2020, 2021 e 2022 (em bilhões de dólares)	53
Gráfico 10 – Anúncios de projetos de investimento estrangeiro direto no mundo, principais setores, 2006-2022 (em bilhões de dólares)	53
Gráfico 11 – América Latina e Caribe: entradas de investimento estrangeiro direto, por componente, 2010-2022 (em bilhões de dólares)	54
Gráfico 12 – América Latina e Caribe: fusões e aquisições transfronteiriças por país de destino, 2022 (em porcentagens)	55
Gráfico 13 – América Latina: anúncios de projetos de investimento estrangeiro direto, principais países de destino, 2021 e 2022 (em bilhões de dólares)	55
Gráfico 14 – América Latina e Caribe (12 países): distribuição setorial dos fluxos de investimento estrangeiro direto, 2010-2022 (em bilhões de dólares)	56
Gráfico 15 – América Latina e Caribe: anúncios de projetos de investimento estrangeiro direto, por setor, 2022 (em porcentagens)	58
Gráfico 16 – América Latina e Caribe (11 países): distribuição dos fluxos de investimento estrangeiro direto por origem, 2015-2022	59
Gráfico 17 – Evolução das exportações da Bolívia 2013-2022 (em bilhões de dólares)	91
Gráfico 18 – Bolívia: exportações Corumbá-Puerto Suárez – Janeiro-fevereiro 2020 a 2024 (em toneladas)	108
Gráfico 19 – Principais países de destino primeiros 2 meses de 2024 (p) (em % s/volume)	108
Gráfico 20 – Bolívia: importações Corumbá-Puerto Suárez, janeiro-fevereiro de 2020 a 2024 (em toneladas)	109
Gráfico 21 – Principais países de origem, primeiro trimestre 2024 (p) (em % s/volume)	109

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Exportações e importações da Bolívia (em milhares de toneladas, acumulado de 1992 a janeiro de 2024)	33
Tabela 2 – Exportações da Bolívia por principal país de destino, janeiro a abril de 2022-2023 (em milhões de dólares americanos)	35
Tabela 3 – Importações da Bolívia por principal país de origem, de 2022 a 2023 (valor CIF em milhões de dólares americanos)	36
Tabela 4 – Taxa histórica de migração boliviana por departamento, de 1970 a 2021	39
Tabela 5 – Restrições à exportação para a Argentina	72
Tabela 6 – Restrições à exportação para o Brasil	73

LISTA DE FIGURAS

Figura – Controle Integrado de Migração Bolívia (Pto. Quijarro) -Brasil (Corumbá)	113
---	-----

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABI	Agência Boliviana de Informação
ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas
ABT	Autoridade de Fiscalização e Controle Social de Florestas e Terras
ACE	Acordo de Complementação Econômica
ACI	Área de Controle Integrado
Ademaf	Agência para o Desenvolvimento das Macrorregiões e Zonas Fronteiriças
Aladi	Associação Latino-Americana de Integração
Alalc	Associação Latino-Americana de Livre Comércio
ANB	Alfândega Nacional da Bolívia
BID/Intal	Banco Interamericano de Desenvolvimento/Instituto para a Integração da América Latina e do Caribe
BK	Bens de Capital
BIT	Bens de Tecnologia da Informação e Telecomunicações
Camex	Câmara de Comércio Exterior
CAN	Comunidade Andina de Nações
CCM	Comissão de Comércio do Mercosul
Cebaf	Centro Binacional de Atenção em Fronteira
Cemex	Empresa multinacional mexicana de materiais de construção
Cepal	Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe
Clacso	Conselho Latino-Americano de Ciências Sociais
Cofins	Contribuição Social para o Financiamento da Seguridade Social
CPE	Constituição Política do Estado
DS	Decreto Supremo
FAO	Organização das Nações Unidas para a Alimentação e a Agricultura (<i>Food and Agriculture Organization</i>)
FAS	Programa para o Fortalecimento da Área Social (Fortalecimiento del Área Social)
FMI	Fundo Monetário Internacional
GMC	Grupo Mercado Comum (órgão executivo do Mercosul)
Iata	Instituto de Identificação de Mato Grosso do Sul
IBCE	Instituto Boliviano de Comércio Exterior
Icex	Instituto Español de Comercio Exterior

ICMS	Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços
II	Imposto de Importação
INE	Instituto Nacional de Estatística (Bolívia)
INPI	Instituto Nacional da Propriedade Industrial
Intal	Instituto para a Integração da América Latina e do Caribe (do BID)
IPI	Imposto sobre Produtos Industrializados
Iturriza	Instituto de Integração Latino-Americana
IVA	Imposto sobre Valor Agregado
Letec	Listas Nacionais de Exceções à TEC
Mercosul	Mercado Comum do Sul
MDIC	Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior
MS	Mato Grosso do Sul
NCM	Nomenclatura Comum do Mercosul
OCDE	Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico
OIM	Organização Internacional para as Migrações
OMA	Organização Mundial das Alfândegas
OMC	Organização Mundial do Comércio
ONU	Organização das Nações Unidas
PIS/Pasep	Contribuições para o Programa de Integração Social
Pnud	Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento
RNTs	Restrições Não Tarifárias
Ruex	Registro Único de Exportador
Senasag	Serviço Nacional de Sanidade Agropecuária ou Segurança Alimentar
Senavex	Serviço Nacional de Verificação de Exportação
SH	Sistema Harmonizado
Sintia	Sistema Informático de Trânsito Internacional Aduaneiro
Sisbacen	Sistema de Informações do Banco Central do Brasil
TEC	Tarifa Externa Comum
TIN	Número de Identificação Fiscal
TPR	Tribunal Permanente de Revisão (do Mercosul)
UE	União Europeia
UFMS	Universidade Federal de Mato Grosso do Sul
Unasul	União das Nações Sul-Americanas
USO	Unidade de Serviços de Operações

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	15
2	METODOLOGIA	16
2.1	Descritiva	16
2.2	Aplicada	16
2.3	Qualitativa ou quantitativa	16
2.4	Procedimentos específicos	16
2.5	Justificativa	17
2.6	Análise de dados	17
3	ESTADO DA ARTE	18
3.1	Relações de fronteira	18
3.2	Comércio internacional	20
3.3	Benefícios tarifários – Embarque direto no comércio exterior	21
3.4	Protocolo de Ouro Preto – Liberalização tarifária comercial	24
3.5	Comércio internacional	26
3.5.1	Barreiras não tarifárias diretas e indiretas	27
3.5.2	Outras barreiras não tarifárias	28
3.6	Comércio exterior	29
3.6.1	Bolívia e a balança comercial	30
3.6.2	Migração	36
3.7	Evolução migratória boliviana	38
3.7.1	Fronteira boliviana: Puerto Quijarro, Puerto Suárez (Bolívia) e Corumbá (Brasil)	41
3.7.2	Puerto Quijarro-Corumbá e o Estado	42
3.7.3	Atividade econômica na fronteira	44
3.7.4	Migração boliviana	46
3.8	Globalização e comércio exterior	51
3.9	Normas internacionais para o controle integrado das migrações	60
3.9.1	Controle integrado de fronteiras entre a Bolívia e a Argentina	60
3.9.2	Controle integrado Bolívia-Peru	62
3.9.3	Acordo específico Peru-Bolívia	63
3.9.4	Regulamento – Controle Integrado Migratório Mercosul	65
3.10	Marco Legal na Bolívia	67
3.10.1	Políticas econômicas	68

3.10.2 Lei Geral Aduaneira 1.990	68
3.10.3 Acordos comerciais internacionais da Bolívia	69
3.10.4 ACE n. 36 – Acordo de Complementação Econômica entre Bolívia e Mercosul	69
3.10.5 Bolívia adere ao Mercosul	73
3.10.6 Impacto jurídico da adesão da Bolívia ao Mercosul	74
3.10.7 Resolução de controvérsias e segurança jurídica	76
3.10.8 Mercosul e a crise climática – Análise jurídica	77
4 RESULTADOS	81
4.1 Brasil – Regulamentações: regime de importação e comércio exterior	81
4.1.1 Processamento de importação	81
4.1.2 Regimes aduaneiros especiais	83
4.1.3 Tarifas e regimes econômicos aduaneiros	85
4.1.4 Regulamentação de recebimentos e pagamentos no exterior	87
4.2 Bolívia: regulamentações e comércio exterior	88
5 ANÁLISE DE RESULTADOS	95
5.1 Efeito das barreiras não tarifárias	96
5.2 Restrições não tarifárias por tipo de comprador	97
5.3 Causas das restrições não tarifárias	98
5.4 Restrições não tarifárias no Mercosul	100
5.5 Bolívia – Caso de restrições à carne bovina	101
5.6 Brasil: barreiras não tarifárias	103
6 PROPOESTA DE AÇÃO	105
6.1 Transporte aduaneiro – Benefícios	111
6.2 Controle integrado Bolívia-Brasil	112
7 CONSIDERAÇÕES FINAIS	115
8 RECOMENDAÇÕES	117
REFERÊNCIAS	118
ANEXO – LA LXIII CUMBRE DE PRESIDENTES DEL MERCOSUR – 2023	124

1 INTRODUÇÃO

Esta pesquisa trata das importações e exportações entre a Bolívia e o Brasil, as quais estão correlacionadas a implicações e condições como limitações e brechas legais ou judiciais. Essa situação existe apesar de ambos os países manterem uma relação comercial no âmbito do Mercosul (Acordo de Complementação Econômica n. 36, ACE, 1996) (MERCOSUL, 1996), que visa a estabelecer uma zona de livre comércio entre a Bolívia e o bloco econômico, com relação a reduções tarifárias e exceções para produtos sensíveis às suas economias.

Nesse sentido, o conjunto de mecanismos regulatórios utilizados no comércio internacional, que afetam diretamente as importações e exportações de diversos produtos, e as barreiras tarifárias e não tarifárias, são os principais instrumentos que visam a restringir e enfrentar quaisquer medidas adversas. Uma tarifa é um imposto aplicado à importação e exportação de mercadorias, geralmente utilizado para proteger a indústria nacional ou, em certos casos, como fonte de receita para o tesouro nacional. Existem algumas barreiras fronteiriças responsáveis por atrasos no processo de exportação, visto que as operações logísticas na Bolívia são limitadas, o que representa um entrave às relações comerciais.

Nesse contexto, a pesquisa se apoia na revisão da regulamentação do comércio exterior internacional, nas regulamentações nacionais de ambos os países relativas ao Código Comercial, bem como na adesão da Bolívia e do Brasil ao Tratado do Mercosul, como norma para alavancar as relações comerciais.

Quanto aos objetivos gerais, esta pesquisa buscou investigar a situação jurídica, com base nas normas legais, que influenciam as exportações e importações como barreiras à formalização do comércio internacional nas alfândegas de fronteira de Santa Cruz, Bolívia, e Mato Grosso do Sul, Brasil, em 2024.

Quanto aos objetivos específicos, analisou-se como os fatores jurídicos influenciam as exportações e importações e que afetam as relações comerciais entre a Bolívia e o Brasil. Também procurou demonstrar, por meio de revisão documental, os principais fatores que dificultam a exportação e importação de produtos e os benefícios do controle integrado de fronteiras.

2 METODOLOGIA

2.1 Descritiva

Este tipo de pesquisa descreve sistematicamente as características de uma população, situação ou área de interesse. Foram coletadas informações documentais (neste caso, Puerto Suárez, Bolívia, e Corumbá, Brasil), com base em informações da Bolívia e do Brasil sobre comércio exterior e barreiras tarifárias. Os dados foram cuidadosamente resumidos e, em seguida, analisados para extrair generalizações significativas que contribuam para o conhecimento científico (HERNÁNDEZ-SAMPIERI; TORRES, 2018).

2.2 Aplicada

Este tipo de pesquisa é aquela em que o problema é estabelecido e conhecido pelo pesquisador e, portanto, a pesquisa é utilizada para responder a perguntas específicas.

Nesse tipo de pesquisa, a ênfase do estudo está na resolução prática de problemas (HERNÁNDEZ-SAMPIERI; TORRES, 2018).

Este estudo se referiu a dados institucionais da Bolívia, do Brasil e Mercosul, dentre os mais relevantes, informações resumidas e analisadas para extrair generalizações relevantes que contribuam para o conhecimento científico na área de comércio internacional.

2.3 Qualitativa ou quantitativa

A metodologia jurídica qualitativa se caracteriza por ser indutiva; como resultado, apresenta um desenho de pesquisa flexível, com perguntas formuladas; pode, inclusive, incorporar descobertas não previstas inicialmente, que auxiliam na melhor compreensão do fenômeno estudado.

A pesquisa quantitativa é uma estratégia de pesquisa que se concentra em quantificar a coleta e a análise de dados de pesquisa e representá-los graficamente. Baseia-se em uma abordagem dedutiva para testes de hipóteses (HERNÁNDEZ-SAMPIERI; TORRES, 2018).

2.4 Procedimentos específicos

Entre os procedimentos específicos, foram aplicados os seguintes:

- a) informações documentais, dados de pesquisas de comércio exterior sobre produtos entre Bolívia e Brasil;
- b) documentos regulatórios, legislação comercial comparada entre Bolívia e Brasil.

O instrumento utilizado foi a compilação documental sobre comércio exterior e barreiras tarifárias entre Bolívia e Brasil, para compreender as limitações e dificuldades enfrentadas em exportações e importações.

2.5 Justificativa

A revisão documental sobre exportações ou importações entre Bolívia e Brasil revelou os principais fatores e brechas legais que constituem barreiras ao comércio internacional. Também forneceu informações cruzadas sobre ambos os países e determinou os condicionantes do comércio entre Bolívia e Brasil, esclarecendo o problema e proporcionando uma solução ou formalizando a relação comercial entre os dois países.

2.6 Análise de dados

Uma vez obtidos os dados da revisão documental, tabelas e gráficos foram analisados para apresentar numericamente os resultados. Da mesma forma, as informações foram analisadas.

Essa dissertação está organizada em sete seções a contar com a Introdução e esta seção sobre a Metodologia de pesquisa, seguida pela seção designada como “Estado da arte”, na qual é apresentado, de forma panorâmica, breve histórico sobre acordos e tratados comerciais no âmbito do espaço latino-americano; apresentação dos dados sobre exportação e importação da Bolívia; a dispersão da população boliviana para países do entorno; as interações fronteiriças que se dão em Corumbá (Brasil) e Puerto Quijarro e Puerto Suárez (Bolívia); os impactos da globalização para o comércio da Bolívia. Na quarta seção são analisados os dados relativos ao comércio exterior. A quinta seção diz respeito à proposição de políticas para mitigar os efeitos das barreiras tarifárias para o comércio boliviano; na sexta seção, a proposta de ação; e, por fim, nas seções sete e oito, são apresentadas as considerações finais da pesquisa e as recomendações respectivamente.

3 ESTADO DA ARTE

3.1 Relações de fronteira

As iniciativas de integração fronteiriça buscam alcançar resultados que tenham impacto funcional, econômico, social, político e ambiental, levando à redução da interferência econômica e administrativa na fronteira, além de contribuir para a mitigação ou eliminação de disputas territoriais (ITURRIZA, 1996).

É importante esclarecer alguns conceitos. A “zona ou área fronteiriça” refere-se a um espaço geográfico que não ultrapassa algumas dezenas de quilômetros de cada lado da fronteira internacional. Por outro lado, a “região fronteiriça” estende-se para além daquela e é onde se estabelecem e aplicam ações conjuntas dentro das jurisdições políticas de cada país, como estados, províncias ou cidades. Essas áreas também são conhecidas como regiões de programação, que podem abranger grandes áreas do território nacional (GONZALEZ POSSE, 1990).

A exploração ou utilização de recursos compartilhados, como rios ou áreas de exploração de petróleo e gás, dá origem ao que se conhece como “integração de projetos” na fronteira. Exemplos disso são as barragens de Itaipu (Brasil e Paraguai) e Salto Grande (Argentina e Uruguai), construídas em rios que compartilham soberania. Um caso mais complexo é a Hidrovia Paraná-Paraguai, que envolve a construção e o fomento de investimentos em transporte.

A “região de fronteira” não possui limites precisos; sua penetração em cada país depende de seu potencial de produção, comércio e serviços, bem como de sua relação com o restante do país. Ocasionalmente, populações contíguas, conhecidas como populações gêmeas, ou faixas territoriais que se estendem a países vizinhos, estão presentes. Na fronteira entre Argentina e Uruguai, populações gêmeas em nível semelhante de desenvolvimento podem ser observadas ao redor do Rio Uruguai, cuja importância reside, em parte, em sua função de fronteira.

Em casos em que há integração clara, o que frequentemente ocorre em regiões de fronteira pouco povoadas, os limites são estabelecidos pelos movimentos de moradores locais e pelo comércio que ocorre através da fronteira.

Um exemplo particularmente complexo é a zona trinacional formada por Argentina, Brasil e Paraguai na região do Iguaçu, significativa por seu apelo turístico, comercial e

ecológico, além das tensões relacionadas ao contrabando, à migração ilegal e a outras atividades criminosas que afetam significativamente a região.

A noção de “zona ou área de fronteira”, bem como a de “região de fronteira”, tem um significado prático que facilita a seleção e a aplicação das ferramentas adequadas a cada situação. Quando a intervenção na área de fronteira parte de um órgão do setor público, ela tende a regular e estabelecer uma ordem funcional. Em contraste, na região de fronteira, a intervenção é mais proativa e busca promover e motivar novas relações comerciais, produtivas e outras. Essa diferença destaca a necessidade de alinhar as ações empreendidas para apoiar o desenvolvimento e a conectividade fronteiriça com os entendimentos nacionais tipicamente desenvolvidos em outros contextos de análise, debate e resolução (VALENCIANO, 1996).

A integração fronteiriça ocorre naturalmente quando é resultado de atividades ou iniciativas cotidianas de moradores ou outras partes interessadas na fronteira. A Integração Fronteiriça Promovida, por outro lado, resulta de um conjunto de ações e projetos que buscam promover ou regular as relações fronteiriças, com o objetivo de aumentar o desenvolvimento na zona ou região fronteiriça e reduzir as desigualdades na distribuição de recursos, na capacidade empreendedora e na gestão de políticas econômicas dessincronizadas, facilitando assim sua participação efetiva em esquemas multilaterais de integração.

A presença de uma política de fronteiras clara é outro fator importante que pode condicionar ou promover o desenvolvimento de iniciativas de integração nessas áreas. A transição de modelos socioeconômicos fechados para aqueles com maior cooperação transfronteiriça também traz mudanças no papel das comunidades, nas quais os interesses locais e regionais são mais claramente representados. Esse fenômeno levou a um aumento do apoio a iniciativas novas ou existentes, o que explica, em parte, o crescimento da integração transfronteiriça.

O envolvimento das regiões na política internacional, seja naturalmente, seja por meio da organização em comitês ou outros mecanismos, é uma tendência observada na maioria dos países latino-americanos. Na Argentina, isso foi reforçado pelos poderes concedidos às províncias pela reforma constitucional de 1994 (VALENCIANO, 1996).

Outro aspecto importante é o meio ambiente. De fato, projetos de proteção e conservação de recursos naturais ou ecossistemas que se estendem por ambos os lados da fronteira podem fomentar iniciativas de integração nessa área, dadas as características geográficas únicas. No entanto, a construção de barragens para a produção de energia hidrelétrica, a irrigação com água de rios internacionais e a gestão da poluição por despejos de águas residuais têm causado tanto cooperação quanto conflito.

Cabe ressaltar que a conservação ou utilização dos recursos naturais na fronteira exige uma gestão conjunta entre os países envolvidos, visto que, do ponto de vista ecológico, esses recursos são indissociáveis.

A integração fronteiriça serve como um meio para a integração bilateral, e o meio ambiente é um elemento-chave para isso. Sua importância varia de acordo com a classificação das regiões fronteiriças, as condições ambientais de cada região e a forma como a questão é valorizada dentro da comunidade.

3.2 Integração comercial na América Latina – Mercosul

A crise externa enfrentada pelas nações latino-americanas na década de 1980 pôs fim ao modelo de substituição de importações, dando lugar a uma economia mais aberta e a um mercado mais livre. Isso ocorreu em um contexto global em que estruturas institucionais foram estabelecidas para fomentar processos de paz e manter o equilíbrio geopolítico global, regulando diversos aspectos comerciais e financeiros, entre outros, o que levou a novas configurações em grandes espaços regionais (DINGEMANS; ROSS, 2012; FREITAS, 2021).

Ao longo do século XX, duas fases podem ser observadas na integração econômica da América Latina. A primeira fase abrange o fim da Segunda Guerra Mundial até a década de 1970, período em que nasceram a Associação Latino-Americana de Livre Comércio (Alcal), o Mercado Comum Centro-Americano (MCCA), a Comunidade do Caribe (Caricom) e o Pacto Andino (PA). A segunda fase aconteceu nas duas últimas décadas do século XX, que abrange a criação do Mercado Comum do Sul (Mercosul) e do Grupo dos Três (G3).

O tratado inicial assinado foi o Alalc (Acordo Latino-Americano de Livre Comércio), em 1960, cujo objetivo era aumentar o comércio regional e explorar novas vias de colaboração sem a intervenção dos EUA. Inicialmente, sete países aderiram: Argentina, Brasil, Chile, México, Paraguai, Peru e Uruguai. Nesse mesmo ano, Colômbia e Equador também aderiram e, em 1966, a Venezuela aderiu, seguida pela Bolívia em 1967 (DINGEMANS; ROSS, 2012).

Embora o comércio entre os países-membros tenha crescido entre 1960 e 1980, não foram observadas mudanças significativas em suas estruturas produtivas. Durante a década de 1970, a Alalc estagnou, porque seu foco era exclusivamente comercial. No fim daquela década, os países-membros decidiram revitalizar a associação e, em 1980, foi fundada a Associação Latino-Americana de Integração (Aladi), que forneceu o arcabouço regulatório e institucional para a integração na região (MORALES, 2011).

No entanto, a Aladi também enfrentou dificuldades, resultando em um comércio fraco entre seus membros. Essa associação gradualmente se desintegrou em acordos regionais mais limitados, começando com o Pacto Andino, seguido pelo Mercosul e, posteriormente, pelo Nafta (entre Estados Unidos, México e Canadá), bem como pelas iniciativas mais flexíveis do Grupo dos Três (Colômbia, Venezuela e México) (BATISTA DA SILVA, 2013).

Em particular, a origem do Mercosul reside nos acordos entre Brasil e Argentina. Esses países, após anos de separação, assinaram o Programa de Integração e Cooperação Econômica. Em 1988, esse programa foi substituído pelo Tratado de Integração, Cooperação e Desenvolvimento (TICD) e, em 1990, foi assinado o Acordo de Complementação Econômica n. 14 (ACE). Este último foi fundamental para o Tratado de Assunção, que também incorporou Paraguai e Uruguai, marcando assim o início do Mercosul em 1991 (ALVAREZ, 2011).

Para impulsionar seu crescimento econômico e capitalizar as oportunidades de comércio global, Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai decidiram criar um “Mercado Comum do Sul” (Mercosul) em 1991. Esse acordo garantiu a livre circulação de bens, serviços e fatores produtivos entre as nações, começando com uma zona de livre comércio que mais tarde se tornaria uma união aduaneira, caminhando em direção a um verdadeiro mercado comum (LORENZO *et al.*, 1999).

3.3 Benefícios tarifários – Embarque direto no comércio exterior

Por muito tempo, comprovar o cumprimento do embarque direto para receber benefícios tarifários no âmbito do Acordo Mercosul tem sido um desafio, especialmente ao tentar acessar as preferências tarifárias após a atribuição de um número de declaração aduaneira. Isso ocorre porque a autoridade aduaneira analisa cada requisito com mais cuidado (ROSADO, 2024).

No âmbito do Mercosul para seus países membros (Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai – e Bolívia a partir de 2024), o Art. 14(1) estabelece que, para que as mercadorias de origem recebam benefícios preferenciais, elas devem ser enviadas diretamente de qualquer um dos países membros para o país de destino que também faça parte do Mercosul (ROSADO, 2024).

As condições que devem ser atendidas são as seguintes:

- a) o trânsito deve ser justificado por razões geográficas ou por aspectos relacionados aos requisitos de transporte;
- b) não deve ser destinado ao comércio, uso ou utilização no país de trânsito;
- c) não deve sofrer, durante o transporte ou armazenagem, nenhuma operação além das

operações de carga, descarga ou manobras necessárias à sua conservação.

Em relação às condições 1 e 2, o Mercosul estabelece de forma clara e direta as normas de segurança e controle para mercadorias que tenham transitado ou sido transbordadas em um país que não faça parte do Mercosul. Essas mercadorias devem permanecer intocadas por qualquer operação adicional ou atípica e não podem ser vendidas (ROSADO, 2024).

No entanto, o Mercosul não define claramente como o trânsito deve ser justificado por razões geográficas ou requisitos de transporte. Nesse sentido, os documentos do Mercosul não oferecem uma definição precisa do que se entende por “razões geográficas” ou “requisitos de transporte”.

A falta de uma definição clara pode levar a interpretações variadas tanto pela autoridade aduaneira quanto pelo importador. Isso pode gerar problemas, pois a autoridade pode não considerar suficientes determinados documentos ou argumentos apresentados pelo importador em relação a razões geográficas ou requisitos de transporte. Razões geográficas podem ser entendidas como situações em que o transportador não pode realizar o transporte direto devido a limitações geográficas, o que necessariamente exigiria que o transporte transitasse por um país não pertencente ao Mercosul.

Por outro lado, justificativas relacionadas ao transporte podem ser vistas como decisões tomadas pelo transportador (como uma companhia marítima) de transitar por um país não pertencente ao Mercosul devido a diversos fatores, como congestionamento portuário, condições climáticas adversas ou níveis do mar anormais, entre outros.

Evidentemente, essas interpretações ou definições, por não estarem claramente indicadas nos textos do Mercosul, podem levar a diferentes interpretações por parte das autoridades aduaneiras. Isso frequentemente resulta na impossibilidade de o importador demonstrar as condições mencionadas, impossibilitando o benefício de vantagens tarifárias. Como se pode observar, o Mercosul apresenta certo grau de ambiguidade em relação a essas condições, que são essenciais para a demonstração do cumprimento do embarque direto quando as mercadorias transitam ou são transbordadas por um país que não faz parte do Mercosul.

É importante ressaltar que o ônus da prova recai sobre o importador, o que significa que ele deve demonstrar, com a documentação correspondente (no caso de transporte não direto), que as mercadorias estavam em trânsito por razões geográficas ou por requisitos relacionados ao transporte.

Na prática, essa falta de clareza pode ser um problema significativo, pois não só afeta a facilitação do comércio exterior, como também prejudica o importador, que não consegue cumprir a exigência de embarque direto e, portanto, não recebe benefícios tarifários.

Nesse sentido, e por analogia, no caso do Peru, país associado ao Mercosul, os textos originais do acordo mantêm a redação quanto a essas condições. Assim, os importadores nessa situação enfrentam as mesmas dificuldades e ambiguidades, pois parece arbitrário e excessivo ser solicitado a comprovar as decisões do transportador quando este realiza uma rota diferente. Isso é improvável, principalmente se uma companhia marítima não fornecer explicações para os trechos internacionais que opera, principalmente se for a pedido do próprio importador e não da Administração Aduaneira (ROSADO, 2024).

Nessas circunstâncias, observa-se como a Sunat, autoridade aduaneira do Peru, se aproveita dessas brechas regulatórias em caso de litígios, interpretando a regulamentação de forma a favor dela. Assim, considera os documentos apresentados pelo importador inadequados para demonstrar que o transporte não direto foi realizado por razões geográficas ou justificativas da transportadora, resultando na negação das preferências tarifárias.

É importante mencionar que, como não há uma lista de documentos ou um procedimento claro para o cumprimento dessas condições, o importador tem a liberdade de apresentar qualquer documentação disponível e coletada das partes envolvidas, como transportadoras e administradores portuários, para demonstrar a exigência de embarque direto.

Um caso semelhante pode ser observado no pacto entre Peru e Chile, em que condições semelhantes foram estabelecidas no texto deste acordo para validar o embarque direto em trânsito ou a mudança de modalidade de transporte em um país que não seja parte do pacto. No entanto, em 11 de março de 2024, o Diário Oficial “El Peruano” publicou a Decisão nº 11 da Comissão Administrativa do Acordo de Livre Comércio entre o Governo da República do Peru e o Governo da República do Chile. Esta decisão modifica e substitui o ACE nº 38, bem como seus anexos, apêndices, protocolos e outros documentos assinados sob seus auspícios. Esta decisão aprova alterações aos Artigos 4.7 (Sobre Expedição, Transporte e Trânsito de Mercadorias) e 4.9 (Emissão de Certificados de Origem) do Capítulo 4 (Regime de Origem) do Acordo (ROSADO, 2024).

Na Decisão nº 11, o Artigo que regulamenta a remessa direta (tratamento preferencial) no acordo entre o Peru e o Chile foi especificamente alterado. Essas alterações entraram em vigor em 1º de maio de 2024, eliminando condições relacionadas a razões geográficas e requisitos envolvendo o transportador (ROSADO, 2024).

Portanto, a partir de 1º de maio de 2024, para mercadorias importadas por um país não signatário do acordo Peru-Chile, o importador não precisará mais demonstrar razões geográficas ou cumprir os requisitos de transporte.

Isso revela como os negociadores decidiram eliminar essas condições, considerando-as por muito tempo excessivas e irracionais na verificação do cumprimento. Portanto, a partir de 1º de maio de 2024, essa exigência não existe mais, e o transporte direto é validado somente mediante a apresentação do documento de transporte (ROSADO, 2024).

A eliminação dessas condições resulta em maior flexibilidade e simplificação do comércio em relação às preferências tarifárias, permitindo que os importadores cumpram com mais facilidade o requisito de embarque direto. Portanto, tanto as autoridades aduaneiras argentinas quanto as de outros países membros e associados do Mercosul serão beneficiadas por essa medida a partir de 18 de julho de 2024. “Retroatividade da Lei. Art. 13: Um ato administrativo pode ter efeitos retroativos, desde que não afete direitos já adquiridos, seja editado em substituição a outro revogado ou favoreça o governado.” (ROSADO, 2024)

Como observado, a mesma lei permite que um ato administrativo tenha efeitos retroativos, desde que essa nova norma, entre outras coisas, beneficie o governado.

Neste caso, a Decisão Mercosul/CMC/DEC n. 05/23 é considerada não apenas um ato administrativo, mas também uma norma supranacional com força legal em todos os países membros e associados do Mercosul. Por essa razão, qualquer alteração ou revogação terá impacto sobre todos os governados (ROSADO, 2024).

Dito isso, não há obstáculo legal que impeça um importador em processo de reclamação ou em fase judicial referente ao acesso às preferências tarifárias, em conformidade com a emissão direta, nos termos do Artigo 14 do Regime de Origem do Mercosul, de solicitar a aplicação do Artigo 13 da Lei de Processo Administrativo. Isso seria feito para que a autoridade aduaneira ou judicial reconhecesse a eliminação do antigo Artigo e considerasse a nova remessa direta, permitindo à autoridade aduaneira aplicar preferências tarifárias sem que o importador tenha que justificar razões geográficas ou condições relacionadas ao transporte (ROSADO, 2024).

3.4 Protocolo de Ouro Preto – Liberalização tarifária comercial

É relevante observar o que ocorreu antes do Protocolo de Ouro Preto (1988/94). Apesar das constantes mudanças, as políticas econômicas na Argentina, no Brasil e no Uruguai estavam concentradas na liberalização comercial. Esse processo teve início com a liberalização unilateral e, em meados de 1991, foi implementada uma redução nas tarifas comerciais no âmbito do Mercosul, melhorando assim o acesso mútuo aos mercados dos países-membros (BERLINSKI, 2000).

Embora essa redução, destinada a complementar a liberalização unilateral e alcançar a reciprocidade, também acarreta o risco de desvio de comércio. Além disso, a conclusão da Rodada Uruguai contribuiu para o aumento da reciprocidade e do acesso a mercados em termos multilaterais.

De acordo com Lima (1996), desde 1995, o Protocolo de Ouro Preto introduziu diversos mecanismos voltados ao aprimoramento da união aduaneira, alguns dos quais já mencionados em março de 1991 quando da assinatura do Tratado de Assunção.

Em relação à regulamentação fitossanitária, houve um caso de bloqueio de exportação para o Brasil devido à falta de registro para a circulação direta de produtos argentinos. Em contrapartida, empresas argentinas podem vender ao Brasil produtos similares processados que estejam registrados no País. Formalmente, o bloqueio se deve a: a) falta de harmonização dos registros; b) não revogação do Decreto Regulamentar Brasileiro 98.816/90, que, segundo as empresas argentinas, exige condições inadequadas para o registro de produtos similares, com patentes expiradas; e c) que os produtos incluídos na lista da Resolução do Mercosul para a livre circulação de mercadorias não incluem os desta empresa. No entanto, a empresa indica que a Resolução Mercosul 48/96 (e posteriores) é uma solução temporária, enquanto a solução real seria harmonizar os quatro registros nacionais de acordo com a natureza do *status* de produtos globalmente similares, conforme definido pela FAO (BERLINSKI, 2000).

Nesse sentido, e segundo a empresa argentina, os sistemas dos países desenvolvidos permitem a padronização e buscam operar em um mercado racional que fomente a concorrência. Por outro lado, análises de preços revelam que os custos dos produtos no Brasil são mais elevados, principalmente se comparados aos preços que a Argentina poderia vender se exportasse. A empresa argumenta que a Argentina tem capacidade para exportar, eliminando sobretaxas no Brasil e sem impactar significativamente a indústria local. Além disso, afirma que a Confederação Nacional da Agricultura do Brasil apoiaria a abertura, uma vez que a regulamentação atual sobre o registro de produtos fitossanitários no Brasil favorece empresas que importam de fora da região, resultando em uma posição cartelizada contrária aos interesses dos consumidores (BERLINSKI, 2000).

Em suma, as restrições não tarifárias representam um desafio que não pode ser resolvido apenas pela identificação da medida a ser eliminada, nem pela decisão do Grupo Mercado Comum (GMC) sobre o assunto. A questão reside também na posterior incorporação dessa medida no país receptor da denúncia, que ainda está pendente. Até o momento, as tentativas de registro no Brasil pela empresa entrevistada diretamente resultaram na rejeição de dois produtos e em uma experiência de exportação indireta. Esta última ocorre por meio de uma empresa

estrangeira com filial no Brasil, que pode importar produtos feitos sob encomenda, de acordo com seus métodos, na fábrica da empresa argentina (BERLINSKI, 2000).

3.5 Comércio internacional

Conforme esclarecem Krugman, Obstfeld e Melitz (2015), o comércio internacional é a troca de serviços, bens e produtos entre dois ou mais países, dependendo de suas capacidades produtivas. As relações comerciais internacionais entre países em todo o mundo são conhecidas como trocas geradas pelo conjunto de setores associados ao comércio exterior. O comércio exterior, por outro lado, é um setor da economia de um país relacionado tanto às importações quanto às exportações.

Nesse sentido, o surgimento de mercados traz desafios para os países em todo o mundo, associados às regulamentações impostas ao setor produtivo, o que gera desigualdades nos países em desenvolvimento. Portanto, o comércio internacional constitui um setor essencial e estrutural do desempenho econômico dos Estados, sendo um dos pilares fundamentais da economia e do crescimento, o que estabeleceu a desregulamentação em torno do comércio de bens, serviços e capitais (BOLÍVIA, 2022).

Diante dessa situação, surgem organizações multilaterais que aplicam medidas protecionistas, consideradas políticas comerciais. A gestão dessas medidas, sob a alçada do Estado, estabelece modificações ou altera as relações comerciais de um país com outros países do mundo, com base no desenvolvimento capitalista e na fundamentação da política econômica.

Quando o Estado intervém, defende a proteção do mercado nacional, implementando mecanismos como a política tarifária, como parte de seu papel de arrecadador de impostos — ou seja, medidas protecionistas (BOLÍVIA, 2022).

É nesse contexto que as barreiras comerciais se manifestam, influenciando o comércio internacional, principalmente os padrões de comércio e a situação competitiva dos países. Em muitos casos, essas medidas têm efeitos significativos tanto para os países exportadores quanto para os importadores. Em certos aspectos, as medidas restritivas têm sido razoáveis e amplamente aceitas pelos atores envolvidos.

No entanto, ocasionalmente, têm sido implementadas apenas parcialmente por muitos Estados de forma desleal, tudo com o objetivo de eliminar a concorrência, seja por meio de preços agressivos, seja por subsídios, como mecanismos de defesa, cujas manobras visam a fechar os territórios nacionais a produtos estrangeiros. Nesse sentido, a política comercial

influencia o comércio internacional por meio de tarifas, cotas de importação, barreiras não tarifárias e subsídios à exportação (BOLÍVIA, 2022).

Nesse contexto, barreiras tarifárias são restrições ao comércio exterior de um país por meio de impostos sobre a exportação e importação de bens ou serviços, seja por um país ou uma zona econômica.

As barreiras tarifárias constituem um freio aos negócios, pois elevam o preço das mercadorias, tanto na compra quanto na venda, o que depende das características e do volume de comércio. Da mesma forma, são uma ferramenta de controle fiscal e orçamentário, além de uma regulamentação internacional, permitindo que as mercadorias sejam inspecionadas e sua legalidade reconhecida. Em muitos países, as barreiras tarifárias são um obstáculo à entrada de investidores estrangeiros e à chegada de capital ao país, o que os torna atrativos para investimentos.

Barreiras tarifárias são impostos ou taxas que devem ser pagos pelo importador ou exportador na alfândega na entrada e saída de mercadorias. O conhecimento desse tipo de regulamentação é muito útil, proporcionando transparência e segurança para exportadores e importadores (ADUANA NEWS, 2023).

Por outro lado, existem as barreiras não tarifárias, que são regulamentações governamentais que regulam a entrada de mercadorias em um determinado país, estabelecendo requisitos para produtos e serviços que atendam a determinados requisitos de diversas naturezas (ADUANA NEWS, 2023).

Dentre as classificações não tarifárias, são descritas as seguintes:

- a) barreiras não tarifárias sanitárias e técnicas;
- b) barreiras não tarifárias sanitárias: visam a impedir a entrada no país de mercadorias que possam causar danos à saúde da população, devido ao seu potencial de conter elementos físicos, químicos ou biológicos nocivos;
- c) barreiras comerciais não tarifárias técnicas: referem-se aos requisitos que um determinado produto deve atender em termos de sua estrutura geral e componentes para ser elegível para um mercado específico.

3.5.1 Barreiras não tarifárias diretas e indiretas

Trata-se de restrições quantitativas à importação; licenças automáticas, cotas de importação, cotas impostas pelos países exportadores sobre suas vendas, comércio estatal, outros tipos de barreiras, proibições de importação, licenças discricionárias, controles cambiais,

cotas de tela, preços mínimos e máximos, imposição de taxas equivalentes a direitos aduaneiros, ajustes fiscais ou ajustes fiscais de fronteira, depósitos pré-importação, sobretaxas de importação e impostos discriminatórios (ADUANA NEWS, 2023).

As barreiras indiretas são medidas de proteção à indústria nacional que constituem obstáculos ao comércio internacional, auxiliando a produção ou as exportações nacionais. São medidas de proteção à produção e às exportações nacionais, como: a indústria cinematográfica, a indústria naval, o transporte marítimo, a indústria do carvão e do aço, as compras governamentais e os monopólios estatais ou semiestatais, a regulamentação do comércio exterior, medidas contra importações a preços anormalmente baixos, medidas aduaneiras, classificação tarifária de mercadorias, valor aduaneiro de mercadorias, certificados de origem (ADUANA NEWS, 2023).

3.5.2 Outras barreiras não tarifárias

Outros tipos de barreiras não tarifárias são medidas protecionistas, obstáculos ao comércio internacional impostos por governos por meio da atribuição de cotas de importação, boicotes, bloqueios e embargos (ADUANA NEWS, 2023):

- a) cotas de importação: quantidades máximas de certos tipos de mercadorias que um determinado país está autorizado a importar de outro país ou região;
- b) boicote: a recusa de um ou mais países em comprar ou vender certos tipos de mercadorias a outro país, com o objetivo de pressionar um país a fazer concessões e tomar medidas em nível internacional ou doméstico;
- c) bloqueio: ação política, militar e comercial agressiva que impede unilateralmente as relações comerciais de um país com outros países (por exemplo, os Estados Unidos e o bloqueio imposto a Cuba).

Diante dessa situação, é de grande importância mencionar a importância das operações de comércio exterior, particularmente na Bolívia, quando a conjuntura global prevê complicações para o país até 2025, visto que a logística comercial e o poder de compra dos cidadãos, no período pós-pandemia, terão um impacto negativo.

Pelos motivos expostos, não é fácil para a Bolívia enfrentar um novo desafio internacional (a entrada no Mercosul). Atualmente, há uma crise no fornecimento de bens e serviços, causando inflação e aumento de preços, especialmente de itens de primeira necessidade, com efeitos negativos no comércio exterior boliviano.

Um dos problemas que o país enfrenta é a falta de gestão pública. Promover a indústria nas áreas de importação e exportação e incentivar a produção agropecuária geraria empregos, reduzindo assim a crise social, econômica e política. Embora a entrada da Bolívia no Mercosul gere grandes expectativas, é importante destacar que a adaptação ao bloco internacional será difícil, considerando que sua economia é incipiente e, em geral, baseada na produção extrativa tradicional (minerais e gás).

Por outro lado, a produção não tradicional (soja, laticínios, pecuária, têxtil, entre outras) tem alto nível de expectativa e, para produzir em larga escala, requer políticas públicas que permitam seu desenvolvimento nacionalmente, o que impulsionaria suas exportações e, consequentemente, sua economia.

Nesse contexto, até 2022, a balança comercial entre a Bolívia e o Brasil era praticamente idêntica devido às exportações de gás. No entanto, a partir de 2023, a balança comercial passou a favorecer a República Federativa do Brasil, configurando uma desvantagem no comércio exterior. A seguir, nos referimos ao arcabouço legal da Bolívia, que estabelece as diretrizes para as políticas comerciais e suas relações internacionais.

3.6 Comércio exterior

O regime de comércio exterior do Estado Plurinacional da Bolívia é considerado aberto. A taxa de abertura, medida como $(X+M)$ PIB, foi de 72,02% em 2008, enquanto em 2009 caiu para 57,11%, como resultado da queda nas exportações e importações (CPE, 2009).

Em 2016, a taxa de abertura comercial atingiu 46,51%. Se medida como a proporção das importações em relação ao PIB, a taxa de abertura foi de 25,37% em 2016 (SANCHEZ SERRANO, 2018).

A Bolívia tem uma localização estratégica, mas seu território não foi totalmente explorado. É uma ponte na América do Sul que pode conectar o comércio interoceânico com efeitos além do continente, mas não se percebe isso.

Deve-se nos promover e consolidar a interligação das rotas de transporte; precisa-se também de aprimorar a infraestrutura e fornecer as condições necessárias para a Bolívia ser o que muitos bolivianos sonhamos: um país conectado ao mundo.

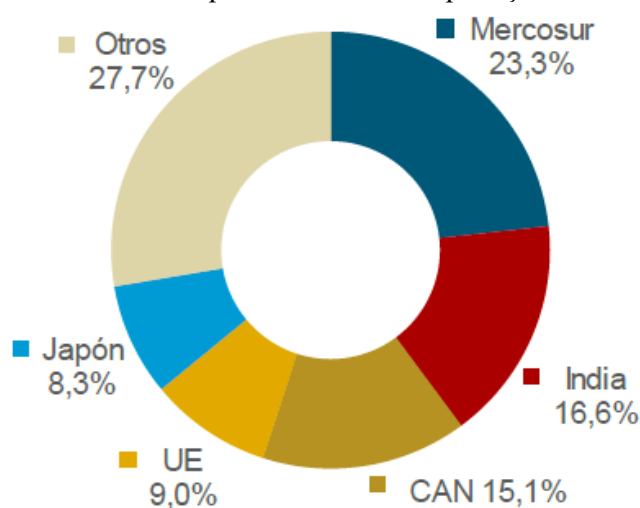
Para atingir esses objetivos, precisa-se avaliar constantemente os números do comércio exterior da Bolívia. Segundo o INE (Instituto Nacional de Estatística), registrou-se um superávit de US\$ 1,221 bilhão no primeiro semestre do ano. Há um aumento significativo nas exportações, bem acima do observado em períodos semelhantes de anos anteriores. Isso

demonstra uma melhora nas atividades econômicas e, de certa forma, reflete um crescimento em relação a outros anos. Este é um bom indicador, e espera-se que o segundo semestre do ano tenha um desempenho ainda melhor (INE, 2017).

3.6.1 Bolívia e a balança comercial

Em 2021, o principal destino das exportações da Bolívia foi o Mercosul, representando 23,3% do total exportado, seguido pela Índia, com 16,6%, e, em terceiro lugar, os países da CAN, com 15,1% de participação no total, como pode se ver no Gráfico 1 abaixo:

Gráfico 1 – Principais mercados de exportação da Bolívia, em 2021



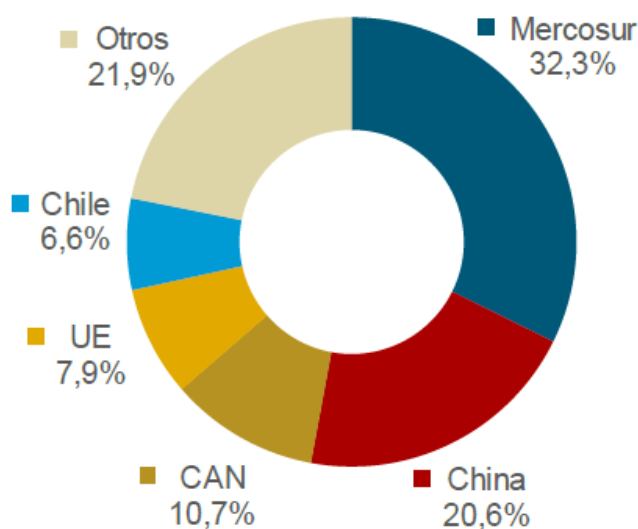
Fonte: INE (2021)

Em 2021, as exportações de produtos manufaturados da Bolívia dentro do bloco andino totalizaram US\$ 1,59 bilhão, representando 95,3% do total exportado para os países-membros; enquanto as exportações de produtos manufaturados do bloco andino totalizaram US\$ 4,094 bilhões, representando 43,7% do total das exportações da Bolívia para fora do mercado andino (INE, 2021).

Por sua vez, as importações de produtos manufaturados da Bolívia dos Países-Membros da CAN totalizaram US\$ 1,017 bilhão, representando 99,0% do total das importações do mercado andino. Da mesma forma, as importações de produtos manufaturados de terceiros mercados atingiram US\$ 8,451 bilhões, representando 98,7% do total das importações da Bolívia de fora do mercado andino.

Em relação às importações da Bolívia (Gráfico 2), elas se originaram primeiramente do Mercosul, com 32,3% do total, seguida da China, com 20,6%, e, em terceiro lugar, dos países-membros da CAN, com 10,7% do total:

Gráfico 2 – Principais mercados de importação da Bolívia, em 2021



Fonte: INE (2021)

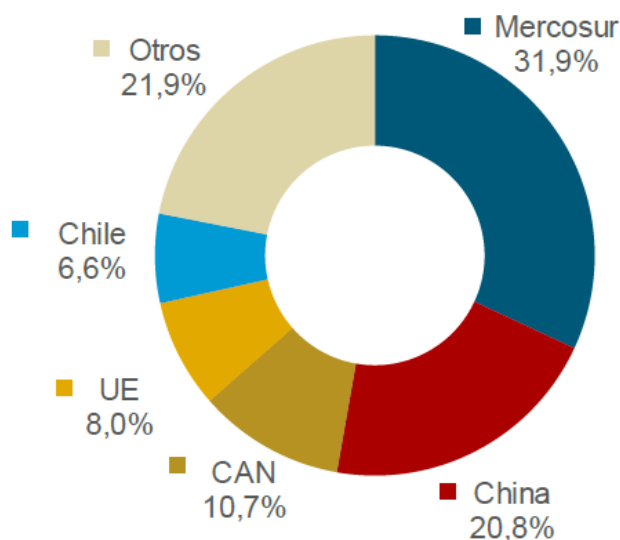
Nos gráficos de importações de bens, principalmente para o Mercosul, em 2021, a participação foi de 32,3%, ante 23,3% das exportações da Bolívia (INE, 2021).

O desempenho das importações da Bolívia apresenta uma tendência interessante; porém, em contrapartida, as exportações apresentam um saldo comercial negativo, com uma diferença percentual de 9,0%.

A melhora da balança comercial da Bolívia é explicada principalmente pelas vendas de gás natural para o Brasil. Porém, de acordo com os dados divulgados pelo Departamento de Comércio dos Estados Unidos (UNITED STATES, 2017), as reservas de gás estão se esgotando.

Em 2021, a principal fonte das importações bolivianas de produtos manufaturados registradas em 2021 foi o Mercosul, com participação de 31,9%, seguido pela China, com 20,8%, e, em terceiro lugar, a Comunidade Andina, com participação de 10,7%, como demonstrado no Gráfico 3 abaixo:

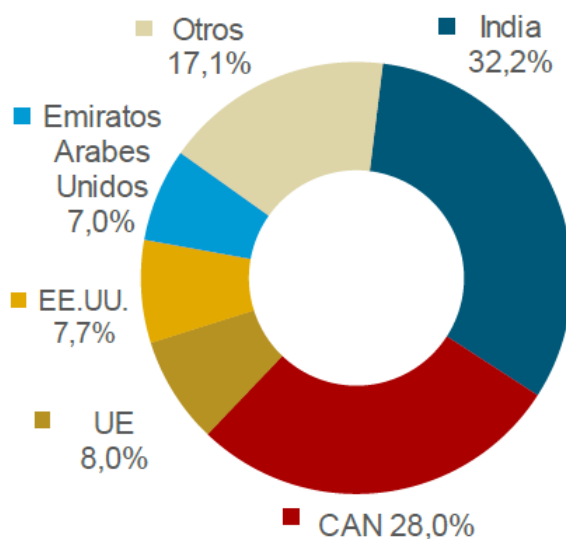
Gráfico 3 – Principais mercados de importação da Bolívia de manufaturados, em 2021



Fonte: INE (2021)

Em relação às exportações, a Índia foi o principal destino das exportações de manufaturados da Bolívia, representando 32,2% do total, seguida pelo mercado andino, com 28,0% de participação, e pela União Europeia, com 8,0%, conforme Gráfico 4 a seguir:

Gráfico 4 – Principais mercados de exportação da Bolívia de produtos manufaturados, em 2021



Fonte: INE (2021)

As exportações bolivianas são em grande parte baseadas em produtos tradicionais, como hidrocarbonetos e minerais. Podemos observar, talvez devido aos efeitos de eventos globais, um aumento no valor das vendas externas. Em relação aos produtos não tradicionais, é importante destacar os produtos agrícolas.

É vital estabelecer o antes e o depois da pandemia entre 2020 e 2021. Alguns setores reagiram rapidamente e, apesar disso, alguns países sofreram as consequências da inflação. No entanto, a economia do país teve impacto. Em termos de desenvolvimento, houve uma explosão que está sendo plenamente realizada, beneficiando a Bolívia com bons preços para as exportações (INE, 2021).

A participação do setor privado na melhoria das exportações é crucial; está contribuindo gradualmente para a superação da pandemia que o manteve paralisado por quase dois anos. Mais e mais empresas estão sendo criadas a cada dia; esse crescimento vegetativo natural inspira e motiva os empreendedores a gerar novas atividades. Da mesma forma, esse crescimento natural gera um efeito de crescimento dinâmico, e espera-se que isso continue a partir de agora.

Em novembro de 2023, o comércio exterior boliviano gerou um déficit de US\$ 410 milhões devido ao fato de as importações (US\$ 10,535 bilhões) terem superado as exportações (US\$ 10,125 bilhões) (BANCO CENTRAL DA BOLÍVIA, 2023).

De acordo com o relatório de comércio exterior publicado pelo Instituto Nacional de Estatística (INE), o déficit é explicado pela desaceleração econômica internacional devido à guerra na Europa (Ucrânia/OTAN *versus* Rússia) e à situação dos mercados financeiros internacionais, bem como aos eventos no país, à seca e aos constantes bloqueios nas rotas de trânsito para entrada e saída de mercadorias.

Como se pode verificar na Tabela 1, as exportações diminuíram 20,2% em relação ao mesmo período de 2022, enquanto as importações diminuíram 1,9%, segundo o relatório do INE. Entre janeiro e novembro de 2022, a Bolívia registrou um superávit comercial de US\$ 1,943 bilhão, devido às exportações (US\$ 12,686 bilhões) superarem as importações (US\$ 10,743 bilhões). O déficit na balança comercial em novembro de 2023 é explicado pelo aumento das compras externas de equipamentos de transporte, suas peças e acessórios, e bens de capital, produtos demandados para fortalecer o aparato produtivo do país (INE, 2024).

Tabela 1 – Exportações e importações da Bolívia (em milhares de toneladas, acumulado de 1992 a janeiro de 2024)

GESTION	EXPORTACION	IMPORTACION	SALDO COMERCIAL
1992	304,06	96,2	207,86
1993	261,33	105,21	156,13
1994	302,97	89,97	212,99
1995	280,99	77,73	203,26
1996	327,9	102,1	225,81
1997	326,26	107,35	218,91

1998	275,2	136,5	138,7
1999	251,43	120,39	131,04
2000	249,36	161,82	87,54
2001	457,44	150,88	306,56
2002	720,7	147,18	573,52
2003	737,48	177,39	560,08
2004	979,66	160,45	819,21
2005	1.239,74	185,99	1.053,75
2006	1.455,36	219,32	1.236,03
2007	919,91	237,52	682,4
2008	1.102,09	237,59	864,5
2009	784,93	271,25	513,68
2010	852,27	265,45	586,82
2011	974,49	329,96	644,52
2012	939,97	375,95	564,01
2013	1.427,76	414,5	1.013,27
2014	1.529,89	429,47	1.100,43
2015	1.410,96	421,94	989,02
2016	1.416,76	412,44	1.004,32
2017	1.037,29	470,85	566,43
2018	1.174,09	467,25	706,84
2019	1.014,78	568,33	446,44
2020	1.289,17	441,85	847,31
2021	1.210,45	435,48	774,97
2022	1.164,40	361,05	803,35
2023	854,54	421,9	432,65
2024	831,5	408,96	422,54

Fonte: INE (2024)

Enquanto isso, as exportações de insumos industriais e alimentos e bebidas foram as que apresentaram superávit neste período.

Em relação ao comércio, houve um superávit de US\$ 1,0593 bilhão com a Índia e US\$ 839,1 milhões com os Emirados Árabes Unidos com as vendas externas de ouro, assim como com a Colômbia, que atingiu US\$ 811,2 milhões em seu saldo favorável ao país devido à oferta exportável de soja e seus derivados (INE, 2024) (Tabela 2).

Nesse sentido, o Governo projetou que a Bolívia encerraria 2023 com um déficit comercial mínimo, devido a uma balança comercial controlada que permite uma quase igualdade entre importações e exportações (INE, 2024).

Tabela 2 – Exportações da Bolívia por principal país de destino, janeiro a abril de 2022-2023 (em milhões de dólares americanos)

País de destino	Enero a abril 2022		Enero a abril 2023		Variación Porcentual
	Valor	Porcentaje	Valor	Porcentaje	
TOTAL	4614,9	100,0	3589,9	100,0	-22,2
EXPORTACIONES	4578,3	99,2	3573,7	99,5	-21,9
Brasil	693,2	15,0	582,9	16,2	-15,9
India	745,3	16,1	405,8	11,3	-45,5
Emiratos Arabes Unidos	214	4,6	352,1	9,8	64,6
Argentina	444,7	9,6	324	9,0	-27,1
Colombia	266,2	5,8	309,3	8,6	16,2
China	248	5,4	303,1	8,4	22,2
Hong Kong	48,3	1,0	267,5	7,5	453,5
Japón	316,5	6,9	260,1	7,2	-17,8
Corea del Sur	209,2	4,5	148,8	4,1	-28,9
Perú	253,9	5,5	107,4	3,0	-57,7
Resto de países	1139	24,7	512,7	14,6	-55,0
Reexportaciones	36,4	0,8	16	0,4	-56,0
Efectos personales	0,2	0,0	0,2	0,0	8,8

Fonte: INE (2024)

Em relação às exportações, até abril de 2023, as exportações nacionais (excluindo reexportações e efeitos pessoais) atingiram US\$ 3.573,7 milhões, US\$ 1.004,6 milhões abaixo dos US\$ 4.578,3 milhões registrados no mesmo período de 2022, representando uma queda de 21,9%. Essa tendência é explicada pelas variações negativas registradas nas seguintes atividades econômicas: agricultura, pecuária, caça, silvicultura e pesca (17,7%); extração de hidrocarbonetos (18,3%); extração de minerais (20,1%); e indústrias transformadoras (24,6%).

Vale destacar o início das exportações de energia elétrica, que atingiram US\$ 4,8 milhões entre março e abril (INE, 2024). Os produtos que registraram variações negativas em relação ao mesmo período do ano anterior nas exportações dos setores de agricultura, pecuária, caça, silvicultura e pesca foram: castanhas (49,1%), bananas (14,1%) e quinoa (11,5%). No entanto, as vendas externas de chia aumentaram 35,1% (INE, 2024).

Durante o período analisado, as exportações de produtos de hidrocarbonetos apresentaram queda, explicada pela queda de 19,5% nas vendas de gás natural. A queda nas exportações de produtos de extração mineral deve-se às variações negativas registradas nos minérios de chumbo (30,5%), zinco (19,1%) e prata (18,8%) em relação ao mesmo período de 2022.

Em relação à origem das importações da Bolívia de janeiro a abril de 2023 (Tabela 3), os maiores aumentos foram registrados por Chile e Argentina, com 154,6% e 14,0%. Outro país que apresentou aumento positivo foi o Brasil, com 3,9% (INE, 2024).

Tabela 3 – Importações da Bolívia por principal país de origem, de 2022 a 2023 (valor CIF em milhões de dólares americanos)

País de origen	Enero - abril 2022		Enero - abril 2023		Variación Porcentual
	Valor	Participación Porcentual	Valor	Participación Porcentual	
Total	3486,4	100	3724,2	100	6,8
China	796	22,8	722,1	19,4	-9,3
Brasil	602,2	17,3	625,7	16,8	3,9
Argentina	422,4	12,1	481,7	12,9	14
Chile	146,4	4,2	372,6	10	154,6
Estados Unidos	269,5	7,7	256,2	6,9	-4,9
Perú	274,3	7,9	177,9	4,8	-35,1
Suiza	51,7	1,5	133,4	3,6	157,9
Alemania	45,3	1,3	96	2,6	111,8
Japón	69,5	2	83,4	2,2	20
México	72,9	2,1	80,4	2,2	10,3
India	83,5	2,4	72	1,9	-13,8
Colombia	54,6	1,6	55,2	1,5	1,2
España	29	0,8	46,1	1,2	58,9
Suecia	31,8	0,9	45,4	1,2	42,7

Fonte: INE (2024)

3.6.2 Migração

Esse fenômeno de migração interna ocorre em populações urbanas com determinadas características socioeconômicas, que optam por deixar o país. Atualmente, estima-se que mais de 2 milhões de bolivianos vivam no exterior, representando quase 20% da população boliviana atual, tendo como principais destinos Brasil, Argentina e Chile (IBCE, 2022).

Nesse contexto, qualquer iniciativa para melhorar a segurança dos migrantes e reduzir o risco de exploração deve se concentrar na promoção de melhor informação antes de aceitar um emprego e migrar. Pessoas que migram para outros países geralmente o fazem por meio de anúncios em rádio e jornais, que são um ponto de acesso útil para as pessoas. No entanto, elas são mal informadas por desconhecerem as condições de trabalho e não assinarem contratos, o que as leva a suportar condições de trabalho inadequadas, jornadas de trabalho extremamente longas, além de estarem expostas a condições de vida insalubres e riscos à sua integridade pessoal.

No caso da fronteira, a atividade econômica entre a Bolívia (Puerto Suárez – Puerto Quijarro) e o Brasil (Corumbá) está vinculada à produção de derivados de petróleo, minerais metálicos e não metálicos, bem como produtos não tradicionais (IBCE, 2022). Por sua vez, o Brasil, juntamente com o estado de Mato Grosso do Sul, desenvolve uma política voltada para polos de desenvolvimento industrial, como frigoríficos, laticínios, moveleiros, ureia, açúcar, têxteis, entre outros (IBCE, 2022).

A fronteira entre Bolívia e Brasil é uma das maiores da região, com 3.423 km² de extensão, que foi modificada desde a independência em decorrência de conflitos armados e acordos diplomáticos. O município brasileiro de Corumbá possui ligação urbana com Puerto Suárez e Puerto Quijarro, na Bolívia; juntos, os três municípios somam uma população de quase 150.000 habitantes, conforme explica Freitas (2017).

Nesse sentido, o Brasil é um dos parceiros mais importantes da Bolívia, o que representa uma oportunidade de cooperação em todas as esferas: social, econômica e política; e, para o presente estudo de caso: educação e integração cultural. Ambos os países trabalham em programas de intercâmbio cultural e educacional. Portanto, as relações entre os países vizinhos vivenciam uma tendência significativa de diversificação, considerando que ambos fazem parte do Tratado do Mercosul (MERCOSUL, 2023).

Por outro lado, a Bolívia é um país com situação macroeconômica estável e amplo potencial econômico; sua população é de 11,3 milhões de habitantes (2025), com um PIB de aproximadamente US\$ 55 bilhões (BORTH, 2020).

Brasil e Bolívia desenvolveram uma importante política de integração fronteiriça para tornar a fronteira um espaço de paz, cooperação e desenvolvimento econômico e social. Em 2011, foi realizada a 2ª Reunião do “Comitê de Integração Fronteiriça” para buscar soluções para problemas específicos na área de fronteira. Foram realizadas reuniões para os comitês que atuam em Corumbá-Puerto Suárez (2011 e 2018), Brasileia-Epitaciolândia-Cobija (2012), Cáceres-San Matías (2013) e Guajará-Mirim-Guayaramerín (2013 e 2016). Essa política de integração fronteiriça busca trazer melhorias efetivas para a população local (BRASIL, 2025).

O diálogo contínuo entre os governos da Bolívia e do Brasil é importante para enfrentar desafios transversais que exigem ações coordenadas para serem resolvidos.

A Bolívia é um dos países com a maior taxa de pobreza da América do Sul. Há 11.312.620 milhões de bolivianos, segundo o INE (2024); 67% deles vivem com renda de subsistência e, segundo o Pnud, em 2019, 37,2% viviam abaixo da linha da pobreza com menos de US\$ 4 por dia. Além disso, as comunidades indígenas são as mais desfavorecidas econômica e socialmente em comparação com outros grupos sociais.

3.7 Evolução migratória boliviana

O Censo de 2021 (INE) registrou 489.559 pessoas vivendo no exterior. Desse total, 239.735 (49%) são homens e 249.824 (51%) são mulheres. Isso significa que quase 5% da população total da Bolívia vive fora do país. Desse percentual, 27,1% são provenientes de áreas rurais da Bolívia (predominantemente os Andes Centrais de La Paz, Oruro e Potosí, o Alto Vale de Cochabamba, as áreas fronteiriças de Tarija e, em menor grau, as planícies de Santa Cruz); 24,39% têm ascendência étnica, 22% são de áreas urbanas do país e 19% relatam não ter ascendência étnica. O êxodo cíclico concentra-se nas áreas fronteiriças do Chaco de Tarija e no Alto Vale de Cochabamba (INE, 2021).

A Bolívia, sendo um país com alto nível de pobreza na América do Sul, registrou o menor PIB per capita da região em 2020: US\$ 3.143, segundo o Banco Mundial. Esses números teriam produzido variações pouco claras devido ao conflito político (que ocorreu entre novembro de 2019 e outubro de 2020) e ao surto da emergência sanitária da Covid-19 em 2020, levando a mesma fonte a estimar que a pobreza poderia estar atualmente acima de 40%.

Nesse sentido, a Bolívia carece de um Estado nacional forte que promova instituições para que os indivíduos sintam que o poder político representa e facilita suas demandas. Isso transformou o país em uma espécie de satélite das economias vizinhas, graças à globalização econômica, política e cultural, uma vez que medidas autárquicas agora têm valor incerto.

Claramente, as políticas monetárias e fiscais dos governos nacionais foram e são dominadas por movimentos nos mercados financeiros da Argentina, Brasil e Chile, na esfera regional, e dos Estados Unidos e Europa (particularmente Espanha e Itália), na esfera global (FERNÁNDEZ, 2009).

Da mesma forma, é importante destacar que, de acordo com o Censo de 2012, 4% da população boliviana total foi registrada pelo INE como migrantes históricos e 13,7% como migrantes recentes; assim como ocorreu com os movimentos emergentes, o período de conflito praticamente dobrou o fluxo migratório recorrente. No entanto, vinculado à lógica da estrangeirização da classe média hispanófono, notavelmente entre 2001 e 2008, o fluxo se inclinou acentuadamente em direção à Espanha, como demonstrado na Tabela 4:

Tabela 4 – Taxa histórica de migração boliviana por departamento, de 1970 a 2021

Departamento	1er. Periodo (1970-1985)		2do. Periodo (1985-1999)		3er Periodo (1999-2021)	
	Nº Migra.	Tasa neta	Nº Migra.	Tasa neta	Nº Migra.	Tasa neta

Chuquisaca	29336,0	1,9	44704,0	3,2	27590	2,8
La Paz	58633,0	0,7	83084,0	1,6	41327	1,2
Cochabamba	50078,0	2,3	76612,0	1,2	6431	0,7
Oruro	41330,0	6,5	39698,0	4,2	24340	0,1
Potosí	53261,0	6,4	67413,0	7,7	50340	3,6
Tarija	12212,0	3,2	18896,0	3,5	17315	2,0
Santa Cruz	38488,0	3,7	55256,0	5,3	53917	2,2
Beni	18172,0	0,3	35329,0	4,3	35266	3,7
Pando	3384,0	1,1	3679,0	10,5	4502	14,0

Fonte: INE (2021)

Se simplificarmos as correntes das políticas públicas migratórias, tanto internas quanto externas, diríamos que existem duas correntes predominantes: um marco regulatório relacionado à migração internacional, voltado para a entrada de migrantes estrangeiros (INE, 2021), e um marco regulatório dedicado à expansão dos direitos políticos e civis dos bolivianos no exterior.

Acidental ou proativamente, ambas as correntes moldaram o atual marco regulatório do país; a saber, provocar um aumento da população estrangeira no país e garantir que o maior número de bolivianos no exterior pudesse votar, respectivamente. Embora não tenham alcançado plenamente ambos os objetivos, o resultado dessas iniciativas é um marco legal que, por um lado, é favorável à presença de estrangeiros, protegendo seus direitos e facilitando sua integração aos sistemas econômicos.

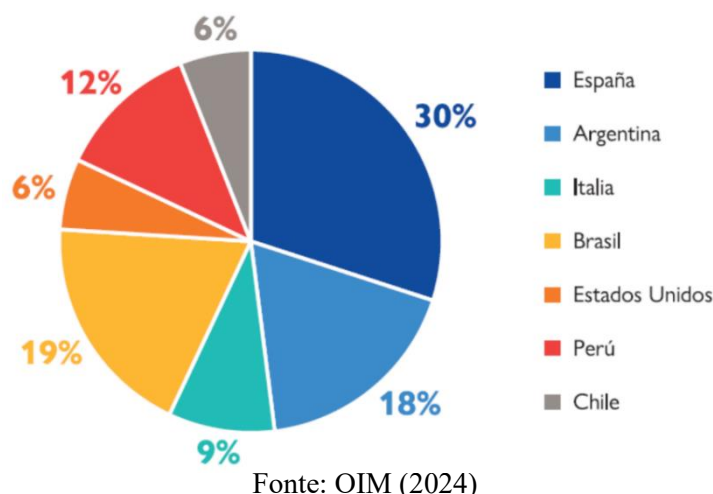
Por outro lado, o país agora conta com um sistema para atender às necessidades de documentação de seus migrantes nos principais países receptores. Por outro lado, existe a Lei de Migração, aprovada em 2013, que visa a estabelecer espaços de coordenação institucional que garantam direitos em conformidade com a Constituição. Estabelece o direito de registrar pessoas nascidas no exterior e de protegê-las, assisti-las, conectá-las e devolvê-las; e aponta a necessidade de criar o Conselho Nacional de Migração.

Da mesma forma, existe a Lei n. 265, que estabelece que o pessoal diplomático deve prestar apoio, assistência e proteção aos bolivianos residentes no exterior. Por outro lado, existe a Lei n. 263, que salvaguarda a proteção das vítimas de tráfico de pessoas, promovendo a repatriação voluntária com a cooperação do Estado de residência e garantindo direitos. Outro aspecto fundamental foi a assinatura da Apostila de Haia, que facilita o processo de legalização de títulos educacionais e títulos similares. Isso permitiria aos cidadãos iniciarem com mais facilidade seus procedimentos de reconhecimento acadêmico, inclusive no ensino médio, e, posteriormente, continuar seus estudos nos países de acolhimento com diplomas técnicos.

Nesse sentido, não são menos importantes os acordos interinstitucionais firmados nos últimos anos com a Direção-Geral de Migração, o Serviço de Registro Civil (Sereci), o Serviço Geral de Identificação Pessoal (Segip) e o Ministério da Educação. Este último (por meio do Centro Plurinacional de Educação Alternativa a Distância – Cepead) facilita o ensino a distância para os cidadãos (INE, 2021).

Nesse sentido, segundo o Gráfico 5, a principal contribuição dos bolivianos no exterior está relacionada às “transações financeiras de seus familiares” (54%), seguida pela “promoção do turismo” (24%). No entanto, e como esperado, o principal problema enfrentado pelos bolivianos hoje é a geração de “renda econômica e emprego” (72% e 66%, respectivamente) (INE, 2021).

Gráfico 5 – Distribuição da migração boliviana por país de destino, em 2021



De acordo com os dados do Gráfico 5 acima, a migração boliviana para o Brasil representa 19% da população. Ressalta-se que as regiões de fronteira vêm ganhando enorme atenção nas agendas governamentais, visto que as políticas públicas de integração de imigrantes no Brasil merecem regulamentação imediata, importante e necessária, tanto na tentativa de evitar situações relacionadas à segurança nacional quanto para fomentar a cooperação mútua entre os países vizinhos, sem descuidar das questões sociais, dadas as evidentes diferenças no tratamento dispensado aos imigrantes que ingressam no estado brasileiro conforme mostraram Alpíres e Freitas (2021).

3.7.1 Fronteira boliviana: Puerto Quijarro, Puerto Suárez (Bolívia) e Corumbá (Brasil)

No passado, as regiões de fronteira da Bolívia foram negligenciadas pelo Estado, a ponto de perderem vastos territórios. No entanto, desde o século XX, com a implementação de políticas de transformação estrutural, essas regiões têm sido consideradas espaços de implementação de políticas de desenvolvimento social e econômico fronteiriço (BLANES, 2017).

Essas relações sociais se expressam concretamente em Corumbá, uma das cidades mais importantes da fronteira Brasil-Bolívia. “É um bairro das cidades bolivianas de Puerto Suárez e Puerto Quijarro e, portanto, é uma área altamente vulnerável a todos esses problemas fronteiriços.” (TOMAZ, 2010, p. 163)

O número de bolivianos atendidos pelo sistema de saúde brasileiro é grande, assim como o número de estudantes bolivianos em Corumbá. A cidade recebe muitos turistas, a maioria com destino ao turismo pesqueiro. Destaca-se o alto número de profissionais do sexo, brasileiros e bolivianos, bem como o consumo de drogas (LIMA; COUTINHO, 2007).

Quanto à criminalidade, inúmeras atividades estão associadas a esses vínculos vulneráveis: a droga em Corumbá é bastante acessível e muito barata; a mais consumida na cidade é a pasta base, que consiste basicamente na sobra do refino da cocaína, vendida a R\$ 1,00 cada papelote. Também é grande o consumo de *crack* e cocaína.

Os primeiros casos de Aids foram registrados em 1985 e, desde então, já foram notificados 175 casos no município. Como a fronteira é aberta e porosa, havendo pouco controle, muitas prostitutas vão trabalhar na Bolívia. Outras trabalham em *whiskerías* de Corumbá e saem em alguns barcos de pesca que costumam combinar pesca esportiva com turismo sexual. O problema da exploração sexual de adolescentes nos dois lados da fronteira e a suspeita de tráfico de mulheres nessa região são questões importantes de direitos humanos que devem ser enfatizadas (BRASIL, 2003).

As questões fronteiriças abrangem diversas áreas, em especial as socioeconômicas e a influência binacional, os acordos entre a Bolívia e o Brasil, a cooperação e o controle de fronteiras e o intercâmbio cultural. Portanto, é necessário pesquisar e trabalhar o bem-estar social das fronteiras, pois são aspectos relevantes para o crescimento dessas regiões. No entanto, essa relação de marginalização não é central para a presença da Bolívia, que é marcada por forte atividade comercial.

Em Corumbá, a atividade principal dos migrantes bolivianos é o comércio. Essa especialização entende-se pela localização da cidade, sendo a fronteira um lugar predileto para

os comerciantes. Além disso, Corumbá desenvolveu há muito tempo e com bastante êxito essa função comercial. É importante mencionar que o forte empenho dos migrantes no setor comercial tem como consequência a feminização do fluxo conforme mostrou Soken (2016).

Com efeito, as atividades comerciais, seja nas feiras, seja na venda ambulante, são tradicionalmente desprezadas socialmente nas culturas andinas (quíchua e aimará, principalmente) da Bolívia, e geralmente “deixadas” às mulheres (PERES, 2012, p. 291). As cidades de Puerto Quijarro e Corumbá apresentam características particulares em comparação aos centros urbanos de cada país. Há uma maior integração entre os países, em termos de fortalecimento de seus territórios periféricos, que desenvolvem suas atividades com base em políticas regionais e controle de fronteiras (BLANES, 2017).

A população fronteiriça desloca-se por uma área que abrange ambos os lados da fronteira. No entanto, apesar da influência mútua entre as cidades, as condições de bem-estar social e qualidade de vida não são iguais, especialmente quando se trata de uma fronteira entre dois países com níveis desiguais de desenvolvimento econômico e social. Uma analogia é a fronteira México-Estados Unidos ou Bolívia-Brasil.

Nesse sentido, a situação socioeconômica de uma determinada cidade fronteiriça possui especificidades próprias em relação à dinâmica econômica, infraestrutura urbana, prestação de serviços básicos, níveis de pobreza, imigração e segurança cidadã.

3.7.2 Puerto Quijarro-Corumbá e o Estado

Nos Estados modernos, trata-se de uma organização política que a sociedade constrói para atingir seus objetivos de interesse comum; ou seja, a preservação da soberania territorial, a manutenção da ordem sociopolítica, a proteção dos direitos dos cidadãos e o atendimento de suas demandas sociais, entre outros aspectos, o que constitui um benefício para os membros da comunidade (BLANES, 2017).

No Estado, como entidade política, as autoridades representativas do Estado têm o poder de administrar e utilizar os bens públicos para atender às demandas sociais em cada território nacional, incluindo suas fronteiras, por meio de políticas públicas.

As políticas públicas, bem como a gestão de planos e projetos solicitados pelos cidadãos, são essenciais para a promoção do bem-estar social e da qualidade de vida na busca de soluções para os problemas que surgem nessas regiões. O Estado é, por excelência, o gerador de políticas públicas para a solução de diversos problemas de base social, pautados no uso ótimo e transparente dos bens e recursos públicos, como forma de redistribuição e alocação segundo

critérios de equidade e justiça social, embora não atenda a todas as demandas sociais (MIRANDA, 2019).

As regiões de fronteira têm sido, por vezes, objeto de atenção diferenciada, senão prioritária, por parte do Estado, visto que territórios periféricos têm sido regularmente negligenciados pelas instituições estatais, especialmente quando distantes dos centros políticos e das capitais. Por exemplo, Corumbá relata um avanço socioeconômico e produtivo em comparação com Puerto Quijarro, que ainda mantém perspectiva de crescimento (MIRANDA, 2019).

As fronteiras internacionais ainda estão em vigor e, em muitos casos, tendem a ser reforçadas devido à alta migração, como no caso de Puerto Quijarro e Corumbá. No caso da Bolívia, ainda não há presença estatal para atender às demandas de seus cidadãos.

Diante dessa situação, o Estado exerce controle jurisdicional na geopolítica delimitada por fronteiras, onde as decisões tomadas, tanto políticas quanto administrativas, têm impacto significativo na Bolívia, mas não no Brasil, dado seu expressivo crescimento em todas as áreas. A fronteira por excelência no mundo moderno e na expansão da sociedade capitalista é aquela estabelecida com base no domínio de um Estado nacional, como explicou Freitas (2021).

Isso significa que as linhas de fronteira são fortalecidas, em muitos casos, como resultado do aumento da migração internacional e de atividades ilícitas, entre outros. Essa situação limita a livre circulação de um país para outro; os cidadãos devem apresentar documentos de identificação pessoal aos agentes de controle de imigração, incluindo bagagens que passam pelos postos de controle. Por outro lado, as fronteiras e as regiões fronteiriças são resultado de processos sócio-históricos e tensões sociopolíticas que deram origem à constituição de espaços de pertencimento político, social e cultural (LIRA, 2008).

Cada Estado exerce autoridade política e administrativa sobre seu território, seus recursos naturais, sua população e seus bens públicos. No entanto, as instituições estatais nem sempre alcançam todo o território nacional com a mesma força e eficácia, muito menos regiões fronteiriças distantes dos centros políticos e administrativos.

Regiões e cidades fronteiriças são construídas por forças econômicas, sociais e políticas mobilizadas de ambos os lados da fronteira; isso ocorre porque as fronteiras são espaços de interação entre populações fronteiriças que aproveitam as oportunidades do contexto fronteiriço (BLANES, 2017). De qualquer forma, cidades e regiões foram estabelecidas em torno de fronteiras com base em fluxos econômicos, financeiros, sociais e culturais, mas as condições de bem-estar social são diferentes, como é o caso da cidade de Puerto Quijarro (Bolívia) e da

cidade de Corumbá (Brasil). Cada cidade oferece certas condições de bem-estar social e qualidade de vida aos seus habitantes.

3.7.3 Atividade econômica na fronteira

Nos municípios das cidades fronteiriças, a atividade econômica predominante está relacionada ao comércio e à prestação de serviços, embora a agricultura e a pesca também sejam importantes em alguns municípios; enquanto a atividade manufatureira e a construção civil são menos importantes. Em relação aos bens e serviços públicos, a situação é mediana; no entanto, a redução da pobreza é notável. Tudo isso torna as cidades fronteiriças mais atrativas para migrantes e comerciantes internos (SANCHEZ SERRANO, 2018).

Nos municípios das cidades fronteiriças, a maioria da população se dedica à atividade comercial e à prestação de serviços, aproveitando as oportunidades de comercialização oferecidas pelas cidades fronteiriças, com base na dinâmica do movimento comercial que ocorre em ambos os lados da fronteira e na taxa de câmbio (COSTA, 2008). Da mesma forma, as atividades agrícolas, pecuárias e pesqueiras são desenvolvidas com base na demanda por alimentos nas cidades fronteiriças e nas oportunidades de comercialização para outros centros urbanos do País. Em contrapartida, a indústria manufatureira é incipiente, embora esteja ganhando alguma importância devido à demanda interna, à abertura de mercados que facilitam o comércio transfronteiriço e à disponibilidade de recursos naturais nas regiões fronteiriças. Por exemplo, a instalação de siderúrgicas (Mutún) na cidade de Puerto Quijarro.

Nesse sentido, em quase todas as cidades fronteiriças, a população está cada vez mais envolvida na comercialização de todos os tipos de mercadorias, desde alimentos a eletrodomésticos e equipamentos de informática, passando por roupas, móveis, ferramentas de trabalho, peças para veículos, materiais e acessórios de construção, entre outros. Atividades relacionadas à prestação de serviços em diversas áreas também se destacam, especialmente em transporte, hotelaria, restaurantes e turismo (SANCHEZ SERRANO, 2018).

De fato, mais de 50% da população está envolvida nessas atividades econômicas, particularmente em Puerto Quijarro (70,66%), onde a população vive praticamente do comércio e da prestação de serviços. O comércio e os serviços representam menos de 50% da população, enquanto a agricultura, a pecuária, a silvicultura e a pesca são importantes (IBCE, 2022).

A atividade econômica relacionada à manufatura e à construção é menor, abaixo de 20% nos nove municípios das cidades fronteiriças. Isso significa que, de cada 10 pessoas, apenas 2 trabalham nos setores industrial e da construção civil. Pode-se afirmar que os habitantes das

idades fronteiriças vivem praticamente da economia comercial e da prestação de serviços a comerciantes e visitantes.

Por outro lado, a maioria das famílias que vive em municípios fronteiriços possui casa própria. Mais de 60% dos chefes de família relatam possuir casa própria. Em alguns municípios, 7 em cada 10 domiciliados possuem casa própria, como é o caso de Puerto Quijarro (SANCHEZ SERRANO, 2018).

A Bolívia passou por muitas mudanças nos últimos dez anos, como resultado da implementação de políticas públicas de transformação estrutural, e uma dessas mudanças institucionais é a Constituição Política do Estado de 2009, que incorporou a questão das fronteiras como prioridade da política estadual.

Vale ressaltar que o Artigo 264 da Constituição estabelece que

[...] o Estado estabelecerá uma política permanente de desenvolvimento harmonioso, integral, sustentável e estratégico de suas fronteiras, com o objetivo de melhorar as condições de vida de sua população, especialmente das nações e povos indígenas e camponeses nativos fronteiriços. (CPE, 2009, n.p.)

Nesse sentido e em correspondência com o mandato constitucional, a política de *status* de fronteiras foi implementada por meio da criação da Agência para o Desenvolvimento das Macrorregiões e Áreas de Fronteira (*Gast comunidades rurales*). Da mesma forma, a Lei nº 100 de Desenvolvimento e Segurança de Fronteiras foi promulgada em abril de 2011 para estabelecer mecanismos de articulação entre as instituições governamentais e especificar as políticas de desenvolvimento socioeconômico e segurança fronteiriça.

Nesse sentido, a Agência para o Desenvolvimento das Macrorregiões e Zonas Fronteiriças (ADEMAF, 2015), em coordenação com instituições governamentais nacionais, governos departamentais, governos municipais e organizações sociais, promoveu e gerenciou a elaboração e a execução de planos, programas e projetos de desenvolvimento regional fronteiriço; por exemplo, o Plano de Desenvolvimento Integral da Macrorregião Amazônica, o Programa Brigadas Solidárias e os Projetos Produtivos. Também trabalhou com as Forças Armadas e a Polícia da Bolívia para controlar atividades ilícitas, como o contrabando e a pilhagem de recursos naturais nas áreas fronteiriças.

Ao implementar políticas de desenvolvimento na fronteira, o Estado Plurinacional da Bolívia se apresenta como o principal ator na promoção e implementação de planos, programas e projetos de desenvolvimento socioeconômico nas regiões, cidades e vilas fronteiriças do país, com o objetivo de criar condições favoráveis à integração territorial da fronteira na vida

nacional por meio da melhoria das estradas e do fomento de empreendimentos econômicos. Nesse sentido, a implementação de políticas de desenvolvimento econômico e social nas regiões fronteiriças permitiu que cidades e vilas fronteiriças fossem atendidas por instituições estatais (LIRA, 2008).

Atualmente, as áreas de fronteira são definidas como locais prioritários para o Estado boliviano, principalmente as cidades fronteiriças, onde diversos programas e projetos estão sendo implementados para melhorar estradas e construir infraestrutura para serviços básicos (saúde, educação, água potável, energia elétrica e saneamento básico). A construção de moradias populares para famílias de baixa renda também está em andamento. Em outras palavras, as regiões e os municípios fronteiriços são os locais para a implementação de programas e projetos promovidos pelo governo nacional, tendo como beneficiários diretos os indivíduos e as famílias que vivem nas cidades fronteiriças (ADUANA NEWS, 2023).

Um dos problemas está relacionado à incidência de fraudes nas áreas de fronteira, visto que não há comunicação de dados para apurar irregularidades. Portanto, o Instituto de Identificação do Mato Grosso do Sul (Iata) está buscando a compreensão de documentos oficiais emitidos legitimamente (LIRA, 2008).

Assim, com a utilização de escrituras fraudulentas, especialmente certidões de nascimento expedidas com a anuência do Provimento nº 28/2013, muitos imigrantes se aproveitam desse frágil sistema para adquirir a nacionalidade brasileira e seus consequentes benefícios sociais e conexos.

3.7.4 Migração boliviana

Segundo dados estimados pela Organização das Nações Unidas (ONU, 2020), em 2020, 927.244 bolivianos estavam registrados em diferentes países ao redor do mundo, número que representa 7,8% da população boliviana total. Segundo o Instituto Nacional de Estatística (INE), a Bolívia conta com 11,6 milhões de habitantes, o que representa o registro legal da população. No entanto, outro número não registrado vive de forma irregular e sem documentos em vários países de acolhimento (OIM, 2024).

De acordo com informações fornecidas pela ONU, os principais países de residência dos bolivianos são Argentina (423.136); Espanha (159.936); Chile (128.782); Estados Unidos (80.028); Brasil (49.289); Peru (28.165) e Itália (15.580), número que representa 92,4% dos bolivianos residentes no exterior (OIM, 2024).

Na Bolívia, durante as eleições gerais de 2020, o Tribunal Supremo Eleitoral informou que os bolivianos votaram em 29 países, onde estão devidamente registrados.

No entanto, no Brasil, o número é muito maior, pois o Itamaraty informa que a comunidade migrante no Brasil é a segunda maior no exterior, atingindo aproximadamente 450.000 habitantes. Assim, apenas 10% estão legalmente registrados e 90% vivem irregularmente na República Federativa do Brasil (CLACSO, 2023).

Nesse contexto, o alto nível de tráfego está intimamente relacionado aos movimentos migratórios e às travessias de fronteira. O aumento de migrantes ocorre ao longo do trajeto, em travessias de fronteira formadas por um processo histórico. A migração é contínua; no caso da Bolívia e do Brasil, a circulação e o assentamento estão aumentando. Mais de 3.000 pessoas circulam diariamente pelas fronteiras de Puerto Quijarro e Corumbá, tanto regulares quanto irregulares, em diversas áreas de trânsito (ADUANA NEWS, 2023).

O processo migratório de bolivianos, principalmente para o Brasil, é frequentemente realizado por três motivos principais: emprego (trabalho informal em diversas áreas ocupacionais), comércio e formação profissional ou universitária (SANCHEZ SERRANO, 2018).

No setor informal, no caso do Brasil, o perfil de emprego do migrante inclui os setores da construção civil, agricultura, serviços domésticos e indústria têxtil, sendo os mais numerosos. Essa migração proporciona uma renda significativa por meio de remessas, e o compromisso familiar é permanente em termos de apoio financeiro às famílias residentes na Bolívia. Nesse sentido, as Nações Unidas, com sua unidade especializada em refugiados e migração, têm mobilizado recursos e mecanismos de controle, com ações enquadradas no âmbito da governança dos fluxos migratórios. Portanto, a Acnur-OIM é a resposta humanitária para conter e deter o movimento migratório que ocorre na América Latina (OIM, 2024).

Nesse sentido, e considerando os fluxos migratórios fronteiriços, estes são direcionados a depender do desenvolvimento econômico entre a Bolívia e o Brasil como país anfitrião; instabilidade econômica e falta de empregos; bem como a ascensão das economias informais, que são a principal fonte de renda, dadas as limitadas oportunidades de acesso a empregos formais bem remunerados; e as políticas socioeconômicas e migratórias nacionais, que impõem medidas restritivas à mobilidade, principalmente relacionadas ao deslocamento de mão de obra.

Nesse caso, barreiras são impostas para impedir a movimentação, violando os direitos humanos (SANCHEZ SERRANO, 2018). Na região de Corumbá, na fronteira com a Bolívia (Puerto Quijarro), ocorreram transformações que contribuem para a dinâmica populacional, caracterizada por alta migração e oportunidades limitadas para os bolivianos reterem sua

população. Os investimentos públicos e privados se articulam no setor informal da economia, que cresceu, ainda que de forma não planejada. Esse fenômeno é evidente nos municípios do entorno da cidade de Corumbá e ao longo de toda a fronteira internacional entre os dois países (MACHADO, 2010).

A região de Corumbá está localizada na parte central da América do Sul, ou seja, na bacia do Rio da Prata e dentro do bioma Pantanal, incluindo partes do Brasil e da Bolívia, com uma superfície de aproximadamente 90.000 km² (BLANES, 2017).

Corumbá é o município que abrange uma grande área, contendo os maiores centros urbanos e regionais. O município de Ladário é circundado por Corumbá e por todos os seus centros urbanos. A distância entre Corumbá e os municípios bolivianos de Puerto Suárez e Quijarro é de 5 a 11 km respectivamente (BLANES, 2017).

A região é caracterizada por sua situação econômica, que tem apresentado uma tendência crescente nas últimas décadas, com a integração desse espaço regional à dinâmica econômica internacional. Seu papel estratégico no transporte de cargas é destacado pela expansão da rede multimodal de transporte, capaz de articular o comércio e o transporte de cargas por uma ampla área do continente, por meio da rede hidrográfica da bacia do Prata (BLANES, 2017).

A análise conjunta desses dados sugere a prevalência de intensa circulação migratória, com perdas populacionais na porção brasileira e maior população na porção boliviana. No entanto, dentro de cada país, percebem-se dinâmicas distintas (ABI, 2023).

Nos últimos anos, a migração transitória tornou-se uma questão social, econômica e política, ganhando importância significativa em diversos estudos sobre migração e fronteiras, principalmente entre a Bolívia e o Brasil.

Além disso, a pandemia da Covid-19 foi outro fator que permitiu a migração em massa. Esses movimentos migratórios criaram cenários, tanto nacional quanto regionalmente (ABI, 2023).

Nesse sentido, a Bolívia tem sido exposta a transformações sociais, principalmente devido à sua situação geopolítica, por ser um país de trânsito e vizinho de cinco países (Brasil, Argentina, Chile, Peru e Paraguai). Esse efeito migratório também foi sentido entre a população boliviana, devido à situação política e econômica que, desde 2014, permitiu a migração para países mais desenvolvidos, como Argentina e Brasil, e aproximadamente 10% da população migrou para diferentes partes do mundo (ABI, 2023).

De acordo com o Itamaraty, cerca de 450.000 cidadãos se estabeleceram no Brasil, dos quais apenas 43.000 são residentes legais; a Argentina, por sua vez, é outro país que acolhe

aproximadamente 1 milhão de cidadãos. Esse cenário de assentamento irregular da população está causando diversos problemas para os países receptores (ABI, 2023).

Nesse sentido, os governos nacionais, de caráter progressista, não se planejaram para essa situação migratória, e transformações significativas foram realizadas com base em políticas locais, regionais e internacionais. Essa turbulência levou inicialmente à migração do oeste para o leste na Bolívia, com o departamento de Santa Cruz recebendo quase um terço da população nacional. Segundo o Instituto Nacional de Estatística (2021), a população total estimada é de 12 milhões, dos quais 4 milhões estão assentados na capital oriental (ABI, 2023).

Essa situação migratória, que faz fronteira com países vizinhos, vai muito além, cruzando fronteiras em busca de melhores condições, conquistando empregos sustentáveis, gerando renda econômica, bem-estar social e melhor qualidade de vida. É uma questão altamente complexa, que tem se baseado em mecanismos de solidariedade e reciprocidade entre governos nacionais ou regionais (COSTA, 2008).

Por sua vez, a entrada da Bolívia no Mercosul (novembro de 2023) consolidará a integração tanto na esfera social quanto na econômica, o que representa um benefício para a sociedade, oferecendo oportunidades para melhorar sua qualidade de vida (ABI, 2023).

A população boliviana poderá circular livremente entre os países que compõem o Tratado do Mercosul, sem a necessidade de passaporte e com apenas um documento de identidade, proporcionando a oportunidade de acesso ao emprego em igualdade de condições. Em relação à educação, o Mercosul está promovendo políticas que beneficiarão a população estudantil, com plena mobilidade no exercício de seus direitos e obrigações na esfera acadêmica.

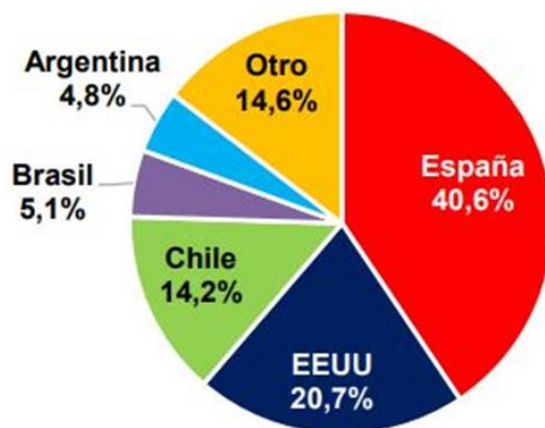
A integração permitirá maior integração nas cidades fronteiriças, facilitando as operações administrativas e judiciais na área migratória, permitindo que cidadãos bolivianos em permanência nos países do Mercosul tenham acesso às mesmas condições que os residentes nacionais.

A Bolívia, como mencionado anteriormente, possui uma geografia estratégica na América do Sul, onde 72% de suas fronteiras são compartilhadas com Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai (Mercosul) e 28% com Chile e Peru; nestes casos, com acesso por trânsito marítimo ao Atlântico e Pacífico (ABI, 2023). Essa situação geopolítica permite à Bolívia alcançar a integração produtiva com os países vizinhos, principalmente nos setores agrícola e automotivo.

Como se observa no Gráfico 6 a seguir, a atividade econômica dos bolivianos no exterior não só melhorou sua qualidade de vida, mas também o bem-estar de suas famílias por meio da

transferência de divisas. A maioria das remessas vem dos Estados Unidos (20,7%), Espanha (40,6%), Chile (14,2%), Brasil (5,1%) e Argentina (4,8%) (IBCE, 2020).

Gráfico 6 – Remessas de trabalhadores da Bolívia, por principal país de origem, em 2020

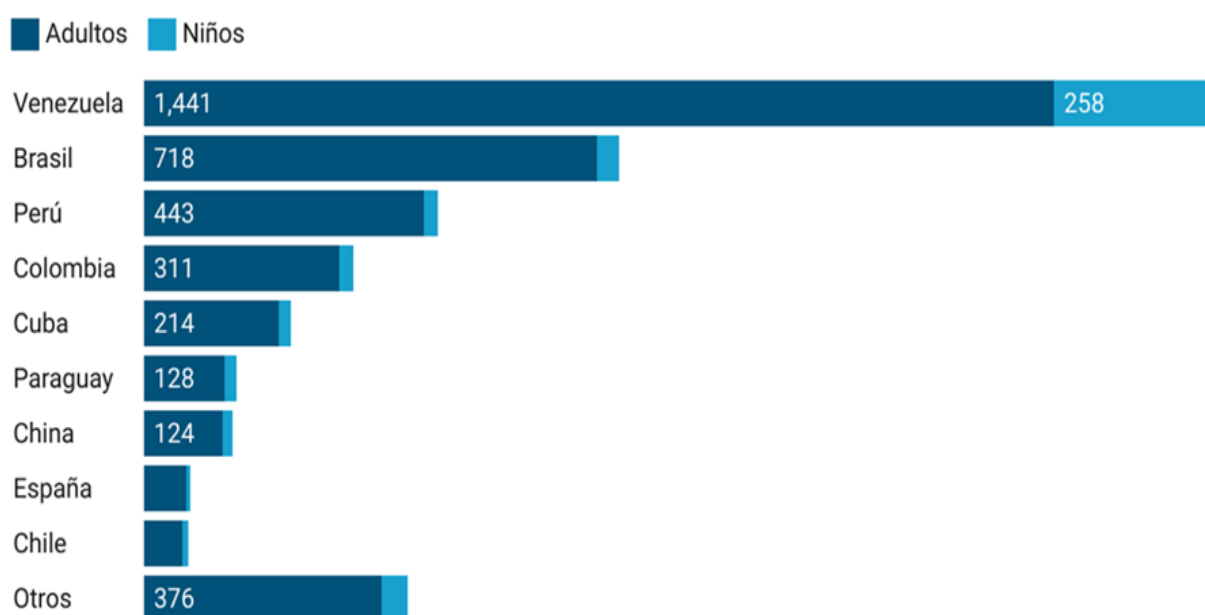


Fonte: IBCE (2020)

Segundo dados da ONU, há 878.211 emigrantes bolivianos em todo o mundo, o que representa 7,63% da população total da Bolívia.

Além disso, em 2022, a Bolívia emitiu o Decreto Supremo nº 4.576, que permite a regularização excepcional da situação de migrantes de outros países, conforme as informações a seguir no Gráfico 7:

Gráfico 7 – Regularização migratória na Bolívia (2021-2022)



Fonte: Bolivia (2022)

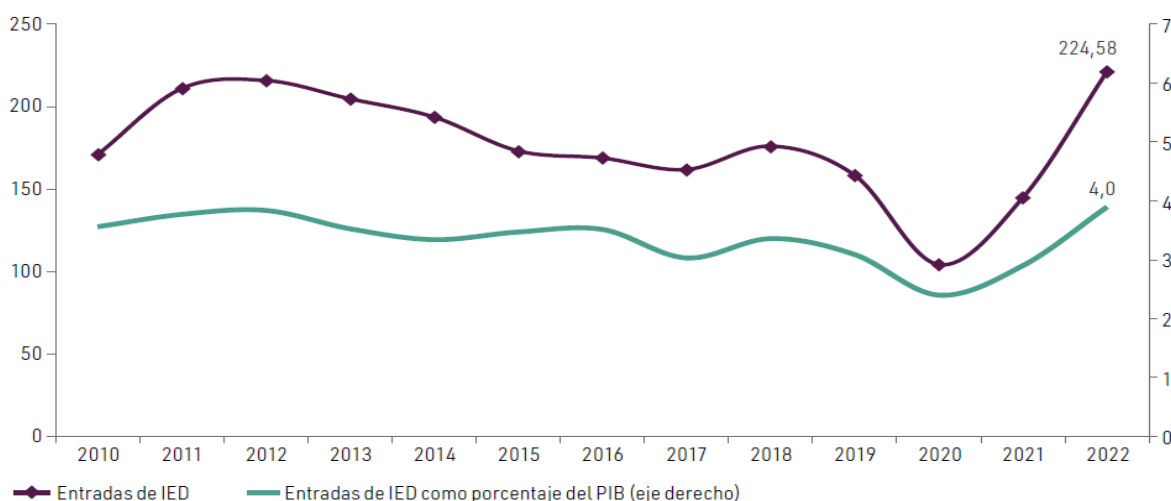
Diante dessa situação, a Bolívia está contribuindo para a regularização de migrantes de outros países a fim de dar segurança à população e permitir que ela circule livremente por todo o território nacional (ADUANA NEWS, 2023).

3.8 Globalização e comércio exterior

Atualmente (2023), a América Latina tem registrado um aumento no investimento estrangeiro direto, atingindo níveis recordes (Gráfico 8). Em 2022, US\$ 224,579 bilhões em IED entraram na região, 55,2% a mais que em 2021 e o maior valor já registrado. Desde 2013, os ingressos de investimento estrangeiro não ultrapassaram US\$ 200 bilhões, indicando que 2022 marcou uma etapa importante para o investimento nos últimos anos ou décadas. Isso fica evidente no impacto das principais economias dos países receptores, caracterizadas pelo interesse em investir em serviços, pela retomada do investimento em hidrocarbonetos, bem como na indústria manufatureira nos países onde maiores capacidades foram acumuladas (ARAUCO, 2022).

Com esse aumento, o peso dos ingressos de IED no PIB da região também aumentou, atingindo 4,0%.

Gráfico 8 – América Latina e Caribe: investimento estrangeiro direto recebido, 2010-2022 (em bilhões de dólares e porcentagens de PIB)



Fonte: Cepal (2023)

O Brasil foi o principal país receptor na região (com 41% do total), seguido pelo México (17%). Ambos os países receberam mais IED (Investimento Estrangeiro Direto) do que em

2021, embora o aumento nos ingressos de IED no Brasil tenha sido maior, representando 56% da variação anual de toda a região (BANCO CENTRAL DA BOLÍVIA, 2023). Nesse sentido, a América do Sul foi a sub-região que registrou o maior aumento nos ingressos de IED em comparação com 2021.

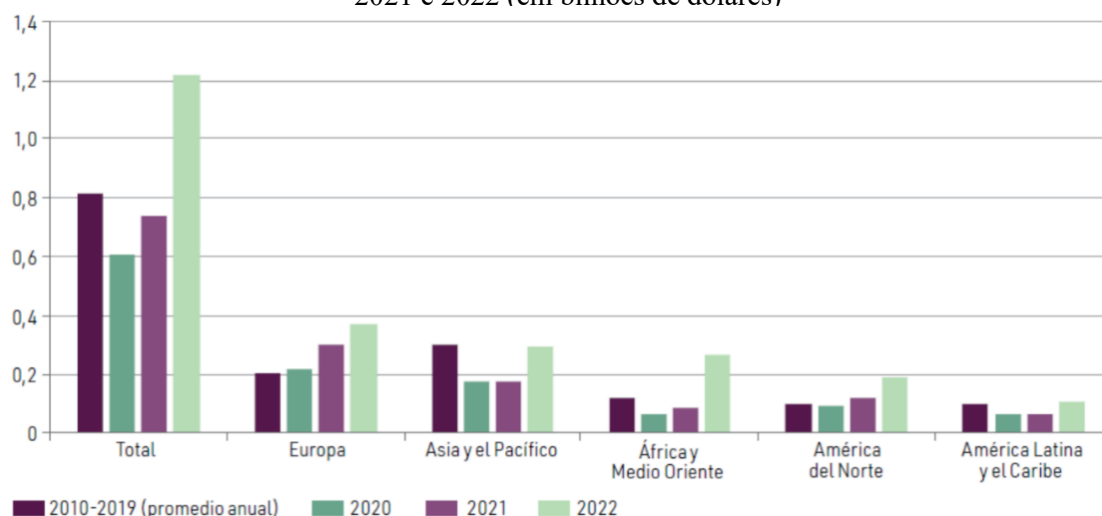
Uma análise de fusões e aquisições na América Latina relata um aumento no interesse de investidores estrangeiros em empresas que operam na região. Diferentemente de 2021, as fusões e aquisições transfronteiriças na América Latina aumentaram 57% em 2022, com 327 transações concluídas, totalizando US\$ 30,147 bilhões (BANCO CENTRAL DA BOLÍVIA, 2023).

Nesse contexto, e considerando a tendência positiva, o valor investido permanece abaixo dos níveis pré-pandemia. O Brasil é o país que mais atraiu investidores, cuja alocação de capital representou 31% do total das operações na região em 2022, representando um crescimento de 18% nas operações em relação a 2021 (BANCO CENTRAL DA BOLÍVIA, 2023).

Os investimentos em manufatura registraram um crescimento de 46% em 2021; porém, ficaram abaixo dos 17% em relação a 2019. O crescimento interanual mais pronunciado ocorreu no Brasil (157%), onde a redução de longo prazo nos investimentos no setor manufatureiro foi significativa (de uma média de US\$ 36 bilhões entre 2010 e 2014 para US\$ 19,642 bilhões em 2022). Por sua vez, a Bolívia cresceu 3,2% em 2022 (CEPAL, 2023), enquanto o Banco Mundial projetava 3,5%. O Banco Mundial estima que o país experimentará uma desaceleração. Nesse contexto, o Banco Mundial relata que, após a recuperação de 2021, a economia global está entrando em desaceleração, e o aumento da inflação, da dívida e da desigualdade de renda pode representar um risco significativo para a recuperação das economias emergentes e em desenvolvimento (CEMEX, 2021).

O Banco Mundial estimou que o crescimento global desaceleraria de 5,5% em 2021 para 4,1% em 2022 e 3,2% em 2023 (Gráfico 9), o que exigiria uma redução gradual no nível de apoio fiscal e monetário em todo o mundo (CEPAL, 2023):

Gráfico 9 – Anúncios de projetos de investimento estrangeiro direto, por região, 2010-2019, 2020, 2021 e 2022 (em bilhões de dólares)

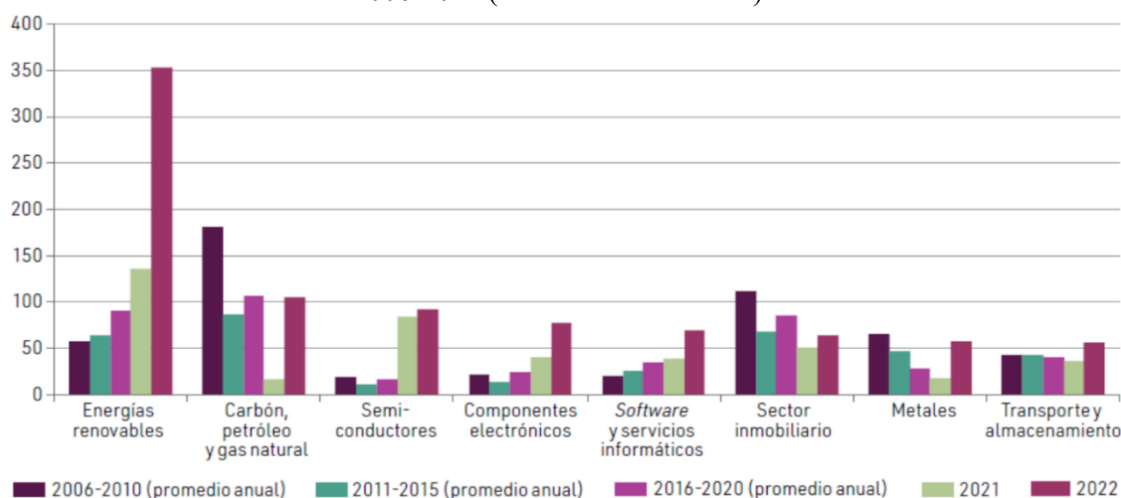


Fonte: Cepal (2023)

O desempenho dos investimentos do setor energético em 2022 inclui fontes de energia renováveis e não renováveis, tanto global quanto regionalmente. As energias renováveis representaram 29% do total; no entanto, os setores de carvão, petróleo e gás natural registraram crescimento significativo em relação ao ano anterior (Gráfico 10 e Gráfico 11).

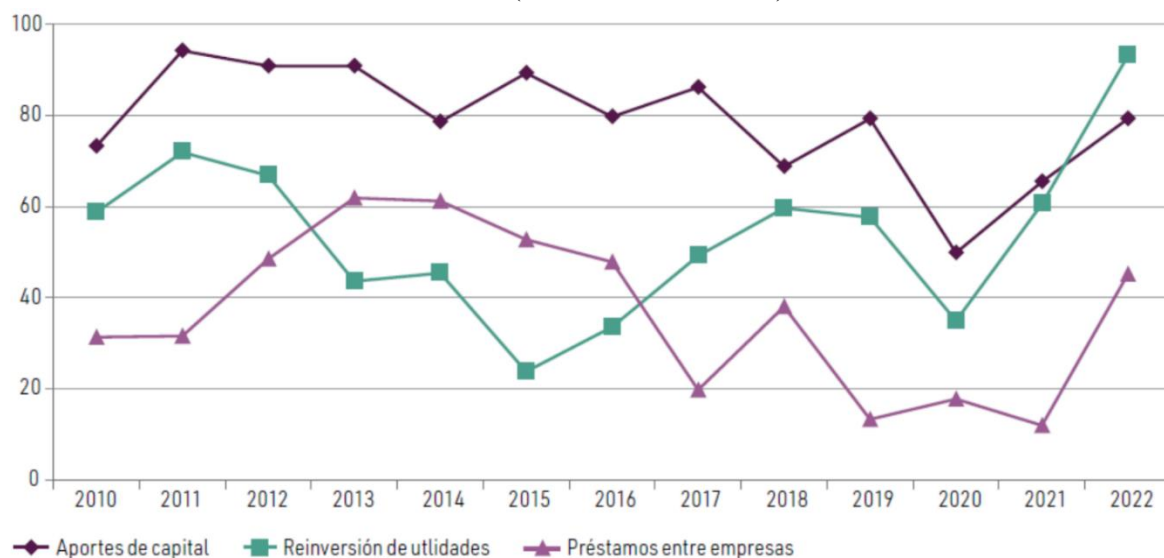
Por outro lado, os setores de componentes eletrônicos, TI e outros registraram crescimento significativo de 92% e 81% respectivamente (ARAUCO, 2022).

Gráfico 10 – Anúncios de projetos de investimento estrangeiro direto no mundo, principais setores, 2006-2022 (em bilhões de dólares)



Fonte: Cepal (2023)

Gráfico 11 – América Latina e Caribe: entradas de investimento estrangeiro direto, por componente, 2010-2022 (em bilhões de dólares)



Fonte: Cepal (2023)

Nesse contexto, o setor metalúrgico cresceu 218%, representando 5% dos anúncios de investimento estrangeiro direto. Por outro lado, o crescimento da indústria mineral foi generalizado, impulsionado pela produção de ferro e aço, seguida pela mineração, cobre, níquel, chumbo e zinco. Nesse contexto, os metais não ferrosos, incluindo a cadeia de suprimentos de baterias, apresentaram crescimento notável, respondendo por 11% dos investimentos no setor metalúrgico (CEPAL, 2023).

Os bens de capital representaram 36% dos ingressos de IED na região em 2022, um aumento de 22% em relação a 2021. Já os aportes de capital em 2022 ficaram muito próximos dos valores obtidos em 2019, abaixo dos níveis alcançados em 2013 (ARAUCO, 2022).

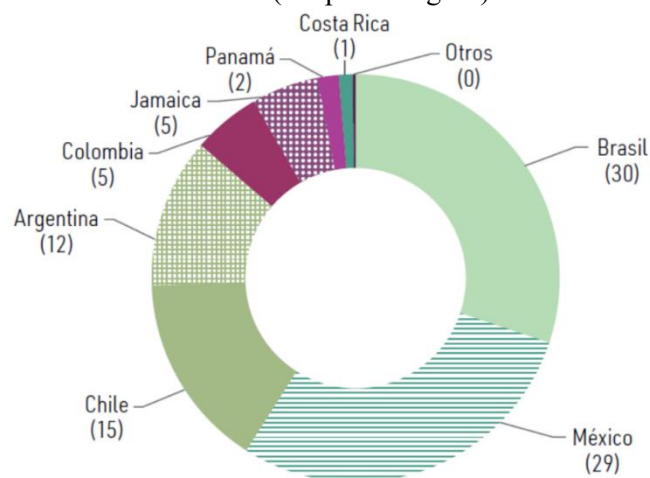
Nesse sentido, e considerando que os novos investimentos empresariais ingressam por meio desse componente, há um maior dinamismo nos ingressos de capital, o que seria um bom indicador de uma presença mais ampla de empresas transnacionais na América Latina.

Da mesma forma, os empréstimos intercompanhias cresceram 283%, representando 21% do total de entradas de investimento estrangeiro direto na América Latina (Gráfico 12).

É importante mencionar o caso do Brasil, onde os empréstimos intercompanhias começaram com valores negativos, de US\$ 466 milhões em 2021, e atingiram US\$ 21,075 bilhões em 2022 (BANCO CENTRAL DA BOLÍVIA, 2023).

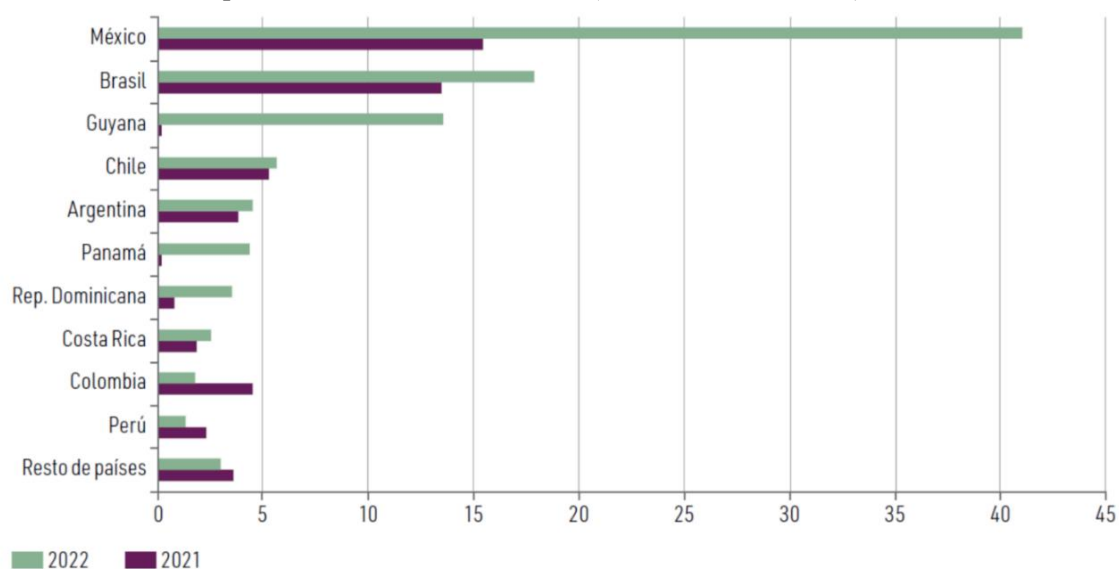
Os empréstimos intercompanhias apresentaram o maior crescimento percentual entre os componentes (283%) e representaram 21% do total de entradas de IED na região. Destaque para o caso da República do Brasil, que destaca que os empréstimos entre empresas começaram com valores negativos de US\$ 466 milhões em 2021 e atingiram US\$ 21,075 bilhões em 2022 (BANCO CENTRAL DA BOLÍVIA, 2023).

Gráfico 12 – América Latina e Caribe: fusões e aquisições transfronteiriças por país de destino, 2022 (em porcentagens)



Fonte: Cepal (2023)

Gráfico 13 – América Latina: anúncios de projetos de investimento estrangeiro direto, principais países de destino, 2021 e 2022 (em bilhões de dólares)



Fonte: Cepal (2023)

Na América do Sul, aumentos significativos nos anúncios de projetos de IED foram registrados no Brasil (33%) e na Argentina (18%) (Gráfico 13 acima). No entanto, o crescimento na América do Sul atingiu apenas 11%, bem abaixo do registrado na América Central e no Caribe. Colômbia, Peru, Equador, Bolívia e Uruguai, por sua vez, apresentaram redução nos valores anunciados (ARAUCO, 2022).

No entanto, apesar do número de anúncios na Colômbia ter aumentado 9% de 2021 para 2022, os valores diminuíram 60%. Bolívia e Peru também apresentaram reduções significativas tanto no número quanto no volume de anúncios.

Em relação aos fluxos de investimento estrangeiro direto, em 2022, os serviços representaram a maior parcela (54%), seguidos pela indústria de transformação (30%) e recursos naturais (17%) (Gráfico 14). Após a pandemia do coronavírus, que impactou negativamente os investimentos em indústria de transformação e recursos naturais, o crescimento foi registrado nos três setores em 2022 (PODESTÁ, 2022).

Gráfico 14 – América Latina e Caribe (12 países): distribuição setorial dos fluxos de investimento estrangeiro direto, 2010-2022 (em bilhões de dólares) *



Fonte: Cepal (2023)

* Nota: os países considerados são Bolívia (Estado Plurinacional da), Brasil, Colômbia, Costa Rica, Equador, El Salvador, Guatemala, Guiana, Honduras, Jamaica, México e República Dominicana. Estes são os países com dados setoriais disponíveis para 2022

A redução do crescimento relativo foi observada nos investimentos em serviços (35%). Nesse sentido, com esse aumento, o setor de serviços foi o único que atingiu valores acima das médias históricas, sendo que o patamar de 2022 chegou a ser 10% superior ao pico anterior, alcançado em 2017. O crescimento dos serviços ocorreu de forma relativamente semelhante e homogênea em toda a região, com aumento de 47% no México, 32% no Brasil e 28%, em média, nos demais países.

No México, houve um crescimento atípico nos investimentos na indústria cinematográfica e de vídeo, fruto de uma grande fusão que será analisada a seguir, bem como no transporte aéreo (PODESTÁ, 2022).

O Brasil, por sua vez, destacou-se pelas *holdings* não financeiras e pelos serviços financeiros, serviços de eletricidade e gás e serviços de TIC.

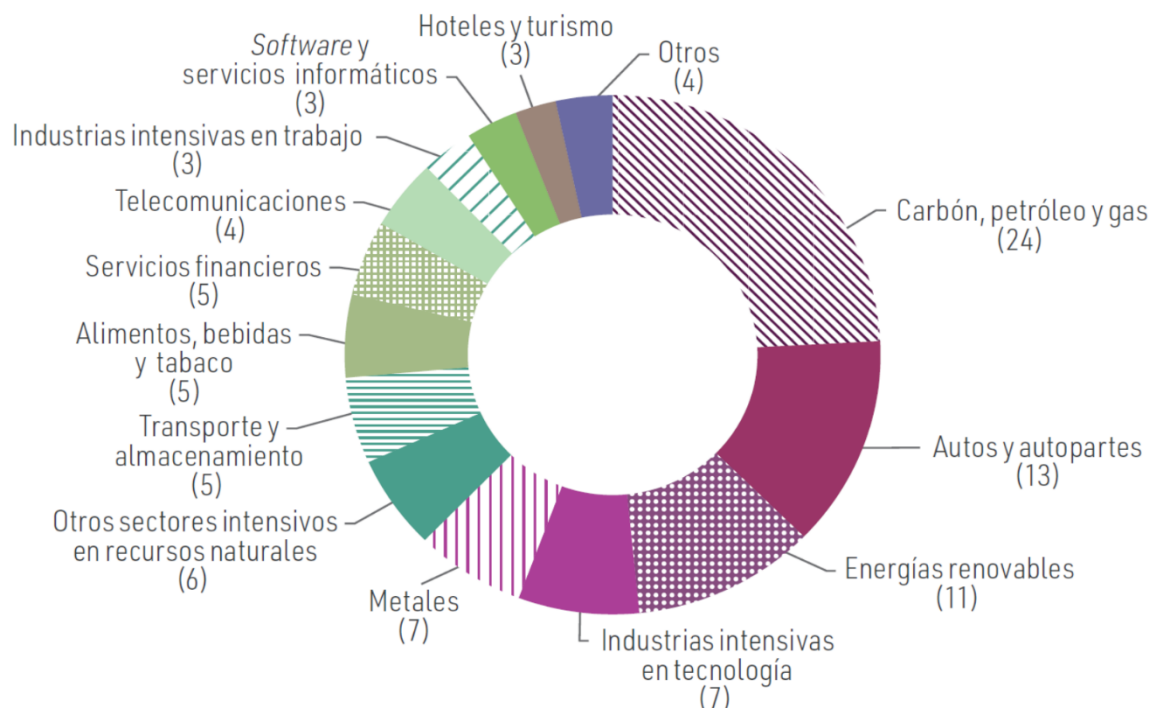
O investimento em manufatura, que vinha apresentando tendência de queda nos anos anteriores, cresceu 47% em relação a 2021, mas ainda está 17% abaixo do registrado em 2019.

A tendência de longo prazo de queda no investimento em manufatura, observada desde 2013, não foi revertida, e o nível permaneceu 50% abaixo do pico de 2013. O crescimento anual mais pronunciado ocorreu no Brasil (157%), onde o declínio de longo prazo no investimento em manufatura é mais notável (de uma média de US\$ 36 bilhões entre 2010 e 2014 para US\$ 19,642 bilhões em 2022). Em 2022, os maiores fluxos de investimento foram para o refino de coque, derivados de petróleo e biocombustíveis, e para a indústria automotiva (OCDE, 2023).

O crescimento no México foi menor (9%) (EUROCHEM, 2022), e a fabricação de equipamentos de transporte foi o setor que mais atraiu IED, embora o valor tenha sido menor do que em 2021. Maiores investimentos foram recebidos nas indústrias de metais básicos e de alimentos. Em ambos os países, os valores de IED recebidos na indústria manufatureira foram inferiores às médias do período de 2010 a 2014. Nos demais países analisados, os investimentos em manufatura diminuíram em relação a 2021.

O investimento em recursos naturais, que vinha apresentando tendência de queda desde 2010, voltou a aumentar (79%) e atingiu os níveis médios alcançados entre 2015 e 2019. De fato, em termos percentuais, foi o setor com maior crescimento em 2022. Isso foi explicado pelo aumento dos investimentos na maioria dos países, principalmente no Brasil, onde foi registrado um aumento significativo nos investimentos em extração de petróleo e gás, enquanto no México eles diminuíram após mais que dobrarem em 2021. Os investimentos em recursos naturais na Colômbia também contribuíram para esse crescimento (228%), devido aos maiores investimentos no setor de petróleo e em minas e pedreiras (EUROCHEM, 2022). O Gráfico 15 abaixo resume os anúncios de projetos de investimento estrangeiro direto:

Gráfico 15 – América Latina e Caribe: anúncios de projetos de investimento estrangeiro direto, por setor, 2022 (em porcentagens) *



Fonte: Cepal (2023)

*Nota: os países considerados são Bolívia (Estado Plurinacional da), Brasil, Colômbia, Costa Rica, República Dominicana, Equador, El Salvador, Guatemala, Guiana, Honduras, Jamaica, México e Estados Unidos

Estes são os países com informações setoriais disponíveis até 2022. Os setores de energia — carvão, petróleo e gás e energia renovável — ganharam maior importância em 2022 devido ao aumento dos preços globais da energia, bem como aos esforços contínuos de transição energética (FMI, 2023).

O crescimento em carvão, petróleo e gás deveu-se principalmente aos grandes anúncios na Guiana e no México, que juntos totalizaram mais de US\$ 22 bilhões, representando 93% do total de projetos no setor. Por sua vez, o setor de energia renovável ficou em terceiro lugar, com um valor próximo a US\$ 11 bilhões e um crescimento de 40% em relação ao ano anterior (FMI, 2023).

No entanto, o setor permanece em níveis muito inferiores aos registrados em 2019 quando os projetos de energia renovável atingiram mais de US\$ 20 bilhões.

Em relação a grandes projetos, principalmente em energias renováveis, a empresa panamenha SGP BioEnergy anunciou investimentos de US\$ 2,473 bilhões na Bioenergia, localizada em Ciudad Dorada. O projeto foi realizado em parceria com a empresa Panamá Oil Terminals e o governo panamenho, com capacidade de produção de 180.000 barris por dia,

tornando esta plataforma de produção de biocombustíveis para aviação a maior do mundo. (BRASIL, 2022; OCDE, 2023).

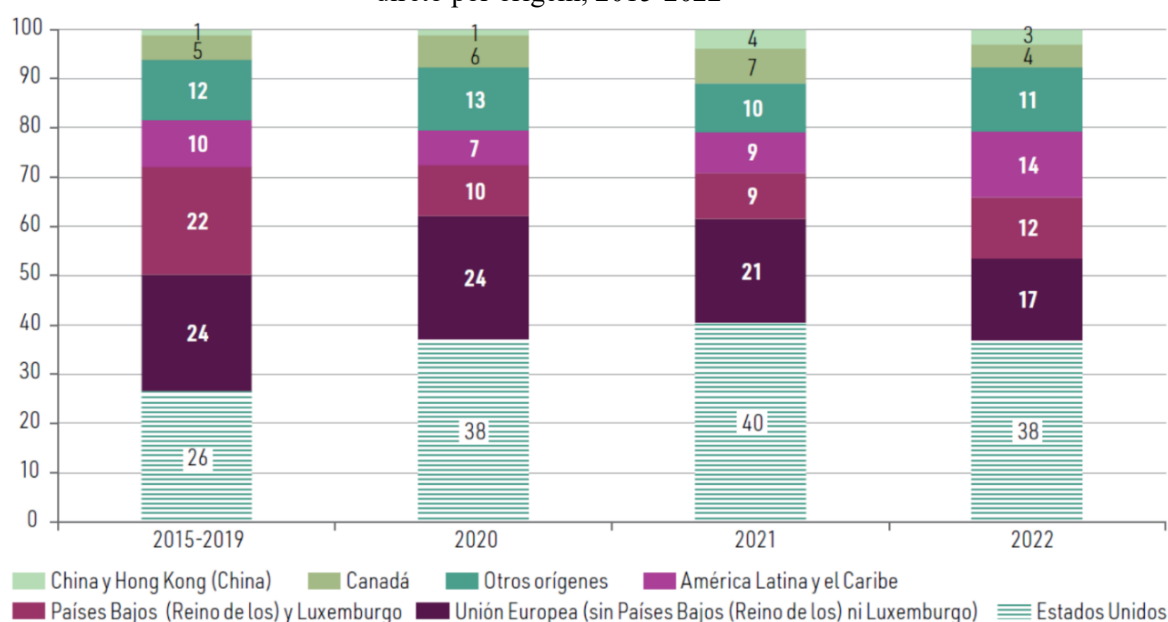
Da mesma forma, a empresa britânica InterEnergy, em parceria com o consórcio Punta Cana-Macau (CEPM), ocupa o segundo lugar. Este projeto, com um investimento de US\$ 1 bilhão, envolve a produção de energia solar e eólica na República Dominicana.

Além dos setores de carvão, petróleo e gás, outros setores extrativos apresentaram crescimento significativo em 2022. Entre eles, estão os de metais (134%), minerais (1.174%) e outros setores intensivos em recursos naturais (138%). Em particular, o setor de minerais, que havia registrado um declínio histórico em 2020, com US\$ 4 milhões em anúncios, recebeu anúncios no valor de quase US\$ 840 milhões em 2022 (1% do valor total) (OCDE, 2023).

O interesse de corporações transnacionais na exploração de lítio na Argentina está por trás desses anúncios. Nesse sentido, a empresa americana Livent investiu US\$ 540 milhões para expandir a energia de lítio na Argentina, enquanto a empresa chinesa Zijin Mining Group deverá investir US\$ 380 milhões em operações de energia de lítio na Argentina (OCDE, 2023).

A participação relativa dos Estados Unidos e da União Europeia (excluindo Países Baixos e Luxemburgo) diminuiu devido ao crescimento muito alto do investimento da América Latina e Caribe e do Reino dos Países Baixos e Luxemburgo (Gráfico 16). O investimento da União Europeia (excluindo Países Baixos e Luxemburgo) cresceu 20%, enquanto o crescimento no Reino dos Países Baixos e Luxemburgo foi de 101% (OCDE, 2023).

Gráfico 16 – América Latina e Caribe (11 países): distribuição dos fluxos de investimento estrangeiro direto por origem, 2015-2022



Fonte: Cepal (2023)

O investimento originário da América Latina e do Caribe cresceu 136% em 2022. O crescimento do investimento do Chile, Argentina, Uruguai e Panamá contribuiu com 81 pontos percentuais para esse crescimento. Brasil, Colômbia e México foram os principais destinos do investimento originário da América Latina e do Caribe, com 34%, 24% e 20%, respectivamente (OCDE, 2023). Na Colômbia, 51% dos investimentos realizados na região tiveram origem no Panamá, onde operam empresas intermediárias, e seu investimento de capital é de origem não identificável.

No Brasil, os principais investidores latino-americanos e caribenhos foram Chile, Uruguai e Bahamas, que investiram 56%, 18% e 11%, respectivamente. Bahamas e Uruguai também são mercados onde as empresas intermediárias financeiras desempenham um papel proeminente nos movimentos transfronteiriços de capital. Assim, o fato de os países que atuam como países de trânsito de capital terem uma parcela significativa das origens de investimento na América Latina e no Caribe torna menos claro se o aumento da participação do investimento intrarregional se deve à atividade de empresas da região, embora as saídas de capital da região tenham atingido níveis recordes. Por sua vez, o investimento vindo do Chile e do Brasil, com um valor total de 3,066 bilhões de dólares, provavelmente está relacionado ao investimento da Celulosa Arauco e da Constitución (FMI, 2023).

3.9 Normas internacionais para o controle integrado das migrações

3.9.1 Controle integrado de fronteiras entre a Bolívia e a Argentina

O acordo entre a República Argentina e a República da Bolívia sobre o controle integrado de fronteiras foi assinado em Buenos Aires, em 16 de fevereiro de 1998, e entrou em vigor no dia 1º de agosto de 2000, aprovado pela Lei n. 25.253 (ARGENTINA, 2000).

A agenda entre Bolívia e Argentina, em relação à integração fronteiriça, incluiu: questões fronteiriças, questões aduaneiras, questões sanitárias e fitossanitárias, problemas migratórios, infraestrutura, tráfico de pessoas, segurança, saúde e recursos hídricos que atravessam as fronteiras.

Acordou-se considerar a ampliação do horário comercial nas passagens de fronteira entre Bolívia e Argentina; avaliar a aplicação do Reconhecimento Recíproco de Competências em Controle Imigratório em La Quiaca – Villazón; e realizar reuniões de coordenação em locais ainda não autorizados para verificar os pré-requisitos para sua possível abertura.

Além disso, foi formalizada a extensão do Cartão de Bairro Fronteiriço (TVF) ao Município de La Mamora (Bolívia), e serão organizadas sessões conjuntas de treinamento para o pessoal responsável pela supervisão fronteiriça, entre outras iniciativas. A delegação argentina informou à delegação boliviana sobre os planos de reforma e melhoria das áreas de controle integrado em La Quiaca – Villazón, Aguas Blancas – Bermejo e Puerto Chalanas, projetos que receberão financiamento do Fonplata.

Para dar continuidade ao trabalho nas diferentes áreas, Bolívia e Argentina concordaram em manter reuniões contínuas entre as autoridades de Alfândega, Transporte, Saneamento, Imigração, Saúde e Segurança.

Nesse sentido, os Artigos a seguir, que descrevem os principais tópicos regulatórios, são referenciados para aplicação no controle integrado. O Artigo 1º (ARGENTINA, 2000), para os fins deste Acordo, aplicam-se as seguintes definições:

- a) controle: a aplicação de todas as disposições legais, regulamentares e administrativas de ambos os Estados relativas à travessia de fronteiras por pessoas, bem como à entrada, saída e movimentação de bagagem, mercadorias, cargas, veículos e outros bens através de pontos de passagem de fronteira autorizados;
- b) controle integrado: a atividade realizada em um ou mais locais, utilizando procedimentos administrativos e operacionais compatíveis e similares, de forma sequencial e, sempre que possível, simultânea, por funcionários dos diversos órgãos de ambos os Estados envolvidos no controle de fronteiras;
- c) ponto de passagem de fronteira autorizado: um local que conecta os dois Estados, legalmente autorizado para a entrada e saída de pessoas, mercadorias e meios de transporte de pessoas e cargas, e para todos os tipos de operações aduaneiras.

O Artigo 2º (ARGENTINA, 2000), a fim de simplificar e agilizar as formalidades relacionadas às atividades de Controle que devem realizar em sua fronteira comum, as partes poderão estabelecer recintos no âmbito deste Acordo, seja em um lado da linha de fronteira, sobrepondo-se à fronteira internacional, seja em ambos os lados da fronteira. A criação, transferência, modificação ou eliminação de cercas estará sujeita a acordos por troca de cartas entre ambos os Estados, que delimitarão as áreas de controle integrado.

No Artigo 6º, os órgãos nacionais de controle de fronteiras poderão propor a celebração de acordos aos seus Ministérios das Relações Exteriores para facilitar a implementação deste Acordo, sem prejuízo de quaisquer acordos específicos sobre questões operacionais e de segurança que esses órgãos venham a celebrar no âmbito de suas respectivas jurisdições (ARGENTINA, 2000).

No Artigo 7º, os órgãos de cada Estado estão autorizados a arrecadar, na Área de Controle Integrado (ACI), os valores de impostos, taxas e outros encargos, de acordo com suas respectivas legislações vigentes.

As receitas arrecadadas pelo país fronteiriço serão transferidas e transferidas direta e livremente pelos órgãos competentes daquele Estado.

Em relação ao Artigo 14, os funcionários do país fronteiriço que violarem a legislação de seu próprio país na Área de Controle Integrado (ACI), no exercício ou em razão de suas funções, estarão sujeitos aos tribunais de seu Estado e serão julgados de acordo com suas leis (ARGENTINA, 2000).

Segundo o Artigo 21, este Acordo terá duração indeterminada. Poderá ser denunciado por qualquer das partes, e a denúncia entrará em vigor 6 (seis) meses após a outra parte receber a notificação por via diplomática (ARGENTINA, 2000).

3.9.2 Controle integrado Bolívia-Peru

Em cumprimento ao Artigo 4º da Decisão 502 – Centros Binacionais de Assistência Fronteiriça (Cebaf) na Comunidade Andina –, publica-se o “Acordo Específico Peru-Bolívia para o Cebaf Desaguadero”, assinado entre ambos os países-membros na cidade de Lima, em 28 de janeiro de 2005.

O texto do Regulamento de Organização e Funções da Junta de Administração do Centro Binacional de Assistência Fronteiriça Desaguadero (Cebaf), também assinado em Lima na mesma data, pode ser consultado por meio das Chancelarias da Bolívia e do Peru.

A Alfândega Nacional da Bolívia (ANB) implementou um sistema integrado de controle na área fronteiriça de Desaguadero, em colaboração com a Superintendência Nacional de Administração Aduaneira e Tributária do Peru. Isso visa a prevenir atividades ilegais e reduzir a sonegação fiscal em ambos os países. Atualmente, as autoridades aduaneiras bolivianas colaboram estreitamente com as autoridades peruanas, recebendo e inspecionando Manifestos de Carga Internacional.

As autoridades fronteiriças disponibilizaram espaços e instalações para que seus colegas realizem o controle necessário. Nesse contexto, os horários de trabalho nos postos de controle integrado são contínuos e sem interrupções, inclusive durante os fins de semana e feriados, levando em conta as diferenças de fuso horário — das 8h às 20h na área peruana e das 9h às 21h na boliviana.

Da mesma forma, as autoridades de ambos os países estão comprometidas em realizar os ajustes necessários e resolver eventuais conflitos de acordo com as necessidades do serviço

e em conformidade com as regulamentações vigentes para o comércio exterior e com as normas internacionais específicas.

O Cebaf, construído em uma área de 7 hectares, tem como objetivo facilitar o trânsito de pessoas e o comércio internacional, o que aumentará a competitividade de exportadores e importadores e, de modo geral, impulsionará a economia da Bolívia e do Peru, por meio de controles mais ágeis e de um fluxo de carga mais eficiente graças ao modelo de controle integrado. Isso ajudará a evitar as longas filas de veículos pesados, que atualmente podem esperar mais de 24 horas para cruzar a fronteira.

Nesse ponto fronteiriço, passam diariamente em média 1.570 pessoas, totalizando aproximadamente 572 mil por ano. Além disso, o tráfego comercial atingiu 1,6 milhão de toneladas entre exportações e importações, somando 942,1 milhões de dólares.

Esse importante projeto teve início em 2004 com um estudo de viabilidade e, em 2013, o Peru e o BID assinaram um contrato de empréstimo para executar o projeto do Passo de Fronteira Desaguadero entre Peru e Bolívia. O investimento total no Cebaf é de cerca de 40 milhões de dólares.

3.9.3 Acordo específico Peru-Bolívia

Com o Acordo Específico Peru-Bolívia para o Desaguadero Cebaf, a Decisão n. 459 da Comunidade Andina estabelece a Política Comunitária de Integração e Desenvolvimento Fronteiriço, tendo como um de seus objetivos facilitar a livre circulação de pessoas, bens, capitais e serviços através das passagens de fronteira.

A Decisão n. 502 estabelece a criação de Centros Binacionais de Assistência Fronteiriça (Cebaf) na Comunidade Andina, autorizando seus Países-Membros a estabelecê-los e regulá-los por meio de Acordos Específicos, de acordo com as características e especificidades de suas respectivas passagens de fronteira, que farão parte do ordenamento jurídico comunitário.

Diversos acordos foram firmados no âmbito do Comitê de Fronteiras e de outros órgãos da relação bilateral Peru-Bolívia. As Repúblicas da Bolívia e do Peru são signatárias de diversas convenções e acordos multilaterais e bilaterais sobre transporte terrestre internacional.

É necessário facilitar o trânsito de pessoas, veículos, bens e bagagens por meio do Cebaf Desaguadero, regulado pelas convenções internacionais e pelas normas jurídicas vigentes em cada país; em virtude das considerações anteriores, o presente Acordo Específico regula a constituição do Cebaf Desaguadero; portanto, fica acordado:

Capítulo I. As definições do Acordo Específico CEBAF de Desaguadero são as seguintes: a) Centro Binacional de Assistência Fronteiriça de Desaguadero: Doravante, CEBAF de Desaguadero: É o conjunto de instalações localizadas,

devidamente cercadas, em uma parte dos territórios das Repúblicas da Bolívia e do Peru, que compreende a via de acesso, recintos, instalações, equipamentos, mobiliário e áreas necessárias para a prestação do serviço de controle integrado do fluxo de pessoas, bagagens, mercadorias, espécies vegetais e animais e veículos, e onde são prestados serviços complementares de facilitação, assistência e informação aos usuários. b) Controle Integrado: A verificação e supervisão das condições legais para a entrada e saída de pessoas, bagagens, mercadorias e veículos, realizada conjuntamente no CEBAF de Desaguadero pelos funcionários nacionais competentes designados pela Bolívia e pelo Peru. c) Funcionário Nacional Competente Designado: A pessoa, independentemente de sua patente, designada e credenciada pelas instituições competentes da Bolívia e do Peru para o exercício de suas funções no Centro Binacional de Assistência Fronteiriça de Desaguadero (CEBAF).

Capítulo II. Objeto. O presente Acordo Específico, no âmbito da Decisão 502 da Comunidade Andina, tem por objeto estabelecer as normas que regem o funcionamento do Centro Binacional de Assistência Fronteiriça (CEBAF) na fronteira de Desaguadero, bem como as disposições que regulam os aspectos jurídicos, incluindo jurisdição e competência, aspectos econômicos, financeiros, administrativos, operacionais e outros necessários ao seu funcionamento, não estabelecidos na regulamentação andina ou nos Acordos Internacionais firmados bilateral ou multilateralmente pelo Peru e pela Bolívia.

Capítulo III. Disposições Gerais. Artigo 3º - O trânsito internacional de pessoas, bagagens, veículos e mercadorias pela passagem fronteiriça de Desaguadero será controlado uma única vez pelas autoridades competentes nas instalações do Centro Binacional de Assistência Fronteiriça de Desaguadero (CEBAF). Artigo 4º - Os serviços básicos oferecidos no CEBAF Desaguadero para os fins deste Acordo Específico serão prestados pelos seguintes órgãos nacionais competentes: Bolívia: Alfândega Nacional Boliviana, Serviço Nacional de Migração, Serviço Nacional de Sanidade Agropecuária e Segurança Alimentar (SENASAG), Polícia Nacional e Vice-Ministério dos Transportes. Peru: Superintendência Nacional de Administração Tributária (SUNAT), Direção-Geral de Imigração e Naturalização, Serviço Nacional de Sanidade Agropecuária (SENASA), Direção-Geral de Saúde Ambiental (DIGESA), Instituto Nacional de Recursos Naturais (INRENA), Polícia Nacional e Ministério dos Transportes e Comunicações. Artigo 5º - Os serviços básicos oferecidos no CEBAF Desaguadero serão prestados continuamente, todos os dias do ano e de acordo com o cronograma estabelecido pelo Conselho de Administração. Artigo 6º - As autoridades alfandegárias, de imigração e policiais de ambos os países estabelecerão mecanismos para controlar a entrada e saída de pessoas e veículos que ingressem no país. Artigo 7º - Os funcionários pertencentes às entidades que compõem o CEBAF Desaguadero, que prestem serviços no território da outra parte, estarão sujeitos aos sistemas trabalhista, de remuneração e de previdência social de seus respectivos países. Artigo 8º - Os funcionários prestarão assistência mútua no desempenho de suas funções no CEBAF Desaguadero, a fim de prevenir e investigar violações das disposições vigentes. Deverão comunicar, de ofício ou a pedido de uma parte, qualquer informação que possa ser de interesse para o processo de controle (CAN, janeiro de 2005). Artigo 9º - O controle integrado implicará a interrupção pontual do fluxo de pessoas, bagagens, mercadorias e veículos, utilizando procedimentos harmonizados, até que sejam adotados procedimentos unificados, evitando a duplicação de procedimentos e registros na saída e na entrada. A triagem integrada será realizada sequencialmente, iniciando pelos procedimentos do país de saída e finalizando pelos do país de entrada. O processo de triagem será realizado na seguinte sequência:

autoridades de transporte e comunicações, autoridades de saúde (Digesa-Inrena; Senasa/Senasag), PNP/PNB, Imigração e Alfândega. Em nenhuma hipótese os controles no país de entrada poderão ser iniciados sem que as autoridades competentes do país de saída os tenham concluído. CAPÍTULO V Disposições Aduaneiras (CAN, janeiro de 2005). Artigo 25 - Em conformidade com os Acordos Internacionais firmados bilateral e multilateralmente por ambos os países e com a legislação nacional da Bolívia e do Peru, conforme aplicável, a Direção Nacional de Aduanas da Bolívia e a Superintendência Nacional de Administração Tributária do Peru (SUNAT) realizarão o controle aduaneiro integrado no Centro de Administração Aduaneira de Desaguadero (CEBAF) para autorizar, se for o caso, o regime aduaneiro especial, a operação ou o destino ao qual estarão sujeitos bagagens, veículos e mercadorias. Artigo 26 - A autoridade aduaneira será exercida integralmente no âmbito do CEBAF pelos agentes aduaneiros envolvidos no controle integrado. Artigo 55 - Qualquer modificação às disposições deste Acordo Específico será submetida ao Grupo de Trabalho Binacional para o Estabelecimento e Implementação do Centro Binacional de Assistência Fronteiriça em Desaguadero, para avaliação e posterior assinatura, se for o caso, pelas Chancelarias da Bolívia e do Peru, mediante a troca de Notas de Revogação. Artigo 56 - Tudo o que não estiver previsto neste Acordo será regido adicionalmente pelo Regulamento Andino, pelas Convenções Internacionais em vigor entre ambos os países e pela legislação nacional da Bolívia e do Peru, conforme aplicável. Assinado em Lima em 28 de janeiro de 2005. (CAN, 2005, n.p.)

O Ministério das Relações Exteriores do Estado Plurinacional da Bolívia e o Ministério do Comércio Exterior e Turismo da República do Peru acordaram em reunião no Centro Binacional de Assistência Fronteiriça (Cebaf) em Desaguadero. O objetivo desta reunião foi revisar o correto funcionamento dos procedimentos implementados por cada instituição na fronteira. Também foram coletadas informações que contribuirão para a implementação de ações que impulsionem o comércio exterior entre as duas nações. Durante a visita, instituições como a Alfândega Nacional (Sunat), a Imigração Boliviana (*Migración Bolivia*) e a Imigração Peruana (*Migración Perú*) e o Senasag (Senasa) ofereceram explicações detalhadas sobre o processo, delineando prazos e regulamentos específicos que devem ser seguidos.

As autoridades concordaram com a importância de instituições binacionais de controle de fronteiras desenvolverem métodos que otimizem o comércio exterior entre os dois países.

O Cebaf de Desaguadero, estabelecido pela Decisão Andina n. 502, funciona como um centro integrado de controle de mercadorias comerciais e controle migratório na fronteira de Desaguadero, que conecta a Bolívia e o Peru. Este centro abrange uma área de 7,3 hectares em território peruano e foi inaugurado em abril de 2018.

3.9.4 Regulamento – Controle Integrado Migratório Mercosul

Regulamento do Mercosul para Facilitação do Trânsito Turístico na Região (MERCOSUL, 2000; 2012, n.p.):

* Decisão CMC nº 04/00 - Acordo de Facilitação de Comércio ou ‘Acordo de Recife’: implementação do controle integrado em determinados pontos de fronteira.

- Controle integrado: atividade realizada por funcionários dos órgãos de controle (Imigração, Saúde, Alfândega), utilizando procedimentos compatíveis e similares de forma sequencial e, sempre que possível, simultânea.

- Progresso na eficiência e agilização dos controles, com a redução significativa dos tempos de processamento e controle nas fronteiras.

* Decisão CMC nº 07/12 - Complementação do ‘Acordo de Recife’ sobre migração: aprimora o ‘Acordo de Recife’ ao estabelecer a modalidade de controle integrado por meio do reconhecimento recíproco de competências, atividade realizada pelos funcionários de imigração de um país sob a supervisão do outro, após o reconhecimento mútuo e expresso das competências de controle migratório definidas pelas autoridades migratórias das Partes.

Conforme observado em regulamentações e acordos internacionais, as fronteiras recebem atenção prioritária, que deve ser realizada no âmbito das políticas estatais entre os países, no âmbito do desenvolvimento integral e sustentável.

Nesse sentido, as regiões fronteiriças se beneficiarão da promoção e implementação de programas de desenvolvimento econômico e social em busca de uma melhor qualidade de vida. As fronteiras devem promover o controle e a proteção dos recursos naturais, bem como operações de controle de atividades ilícitas com a participação e coordenação de ambos os países. O objetivo é que as regiões alcancem o bem-estar, tornando-se locais fronteiriços atrativos.

A migração tem aumentado por diversas razões e, portanto, as vias de comunicação terrestre e as condições de vida devem ser melhoradas. Portanto, os Estados devem abordar as fronteiras implementando programas e projetos de desenvolvimento sociais em coordenação entre os países.

Nesse contexto, a Bolívia, no que diz respeito à ligação entre migração e desenvolvimento, estabelece a noção de “bem viver” em sua Constituição Política e, portanto, a associa à migração e ao desenvolvimento. A OIM (Organização Internacional para as Migrações) propõe fortalecer a questão da migração entre os países em nível estadual, permitindo o desenvolvimento da migração circular, prevenindo assim a migração irregular.

Um desenvolvimento importante na união aduaneira é o Sistema Sintia, que significa “Sistema de Informação de Trânsito Aduaneiro Internacional”. Segundo Héctor Juárez Allende

(2023), esse sistema começou a tomar forma com a aprovação da Resolução GMC n. 17/04. Isso ocorreu durante a 54ª Reunião Ordinária do Grupo Mercado Comum do Mercosul, realizada em 25 de junho de 2004, em Buenos Aires. A resolução deu início ao processo de informatização do trânsito aduaneiro entre os países-membros, facilitando o monitoramento das atividades aduaneiras na região.

O Sintia foi criado para permitir a transmissão eletrônica de dados em tempo real entre as alfândegas dos Estados-Membros do Mercosul. Sua utilização abrange tanto o trânsito terrestre quanto o fluvial e tem origem no Acordo sobre Transporte Terrestre Internacional (Atit) da Associação Latino-Americana de Integração (Aladi), além do Acordo sobre Transporte Fluvial na Hidrovia Paraguai-Paraná. Desde 2009, esse sistema é utilizado no trânsito terrestre entre a Argentina e o Paraguai, tendo se expandido para outros países, como Uruguai, Bolívia e Chile, embora o Brasil ainda não o tenha implementado integralmente.

Esse sistema se concentra em eventos específicos, transmitindo informações com base em marcos do trânsito aduaneiro, incluindo oficialização, saída, entrada e conclusão do trânsito, entre outros. No contexto fluvial, sua implementação teve início em 2019, especialmente na Hidrovia Paraguai-Paraná, com um programa piloto que abrange Argentina, Paraguai e outros países da região.

Nesse sentido, Juárez Allende (2023) menciona que o Sintia oferece diversas vantagens, como redução do tempo de espera, maior eficiência, segurança e clareza nas operações aduaneiras. Essas melhorias resultam em custos mais baixos e manuseio mais eficiente das mercadorias em trânsito. O sistema também atende aos padrões internacionais estabelecidos pela Organização Mundial das Alfândegas (OMA), como o Safe Framework, que promove a troca eletrônica de informações e a rastreabilidade nas cadeias logísticas.

3.10 Marco Legal na Bolívia

A Constituição Política do Estado Plurinacional da Bolívia, em seus Artigos 1º a 3º, estabelece que a Bolívia é um Estado Plurinacional de Direito, livre, independente, soberano, democrático, intercultural e autônomo, fundado no pluralismo e na pluralidade política, econômica, jurídica, cultural e linguística, dentro do processo de integração do país (CPE, 2009).

O Artigo 255 da Carta Constitucional estabelece que as relações internacionais e a negociação, assinatura e ratificação de tratados internacionais atendem aos propósitos do Estado, baseados na soberania e nos interesses do povo.

3.10.1 Políticas econômicas

A Constituição Política do Estado determina que será estabelecida uma política de produção industrial e comercial para garantir o fornecimento de bens e serviços que atendam às necessidades nacionais, fortalecendo a indústria manufatureira e a capacidade exportadora de bens e serviços de valor agregado (CPE, 2009).

A industrialização dos recursos naturais será prioridade nas políticas econômicas, e a coordenação da exploração dos recursos naturais com o aparato produtivo nacional será prioridade nas políticas econômicas do Estado. Da mesma forma, será promovido o consumo interno de produtos fabricados na Bolívia, e o investimento boliviano terá prioridade sobre o investimento estrangeiro.

3.10.2 Lei Geral Aduaneira 1.990

Esta Lei regula o exercício da competência aduaneira e as relações jurídicas estabelecidas entre a alfândega nacional e as pessoas físicas ou jurídicas envolvidas na entrada e saída de mercadorias do território aduaneiro nacional (BOLÍVIA, 2000).

Da mesma forma, regula os regimes aduaneiros aplicáveis às mercadorias, operações aduaneiras e infrações aduaneiras e tributárias, e os procedimentos para sua repressão.

O Regulamento da Lei Geral Aduaneira (D.S. 25.870) estabelece que, exceto conforme disposto em acordos internacionais vigentes, todas as importações, exportações, trânsito aduaneiro e armazenagem de mercadorias estarão sujeitos ao cumprimento da Lei 1.990 e do D.S. 25.870.

As obrigações aduaneiras são de dois tipos: obrigações tributárias aduaneiras e obrigações de pagamento aduaneiro (BOLÍVIA, 2000). A obrigação tributária aduaneira surge entre o Estado e os contribuintes a partir do momento em que ocorre o fato gerador do imposto. Constitui uma relação jurídica pessoal com direitos de propriedade, garantida por um ônus aduaneiro sobre as mercadorias, com preferência sobre qualquer outra garantia ou obrigação que possa ser aplicável a elas.

A obrigação de pagamento na alfândega surge quando o fato gerador do imposto ocorre sem que o pagamento da obrigação tributária tenha sido efetuado. Nesse contexto, os principais acordos comerciais entre a Bolívia e seus países vizinhos estão listados abaixo.

3.10.3 Acordos comerciais internacionais da Bolívia

A Bolívia possui diversos acordos de complementaridade econômica, não apenas bilaterais, mas também multilaterais. Esses acordos são enquadrados no âmbito da Organização Mundial do Comércio (OMC), que promove principalmente:

- Não discriminatório; um país não deve discriminar entre seus parceiros comerciais (deve conceder-lhes o mesmo status de nação mais favorecida); nem deve discriminar entre seus próprios produtos, serviços ou cidadãos e os produtos, serviços ou cidadãos de outros países (deve conceder-lhes tratamento nacional).
- Mais livre; as barreiras devem ser reduzidas por meio de negociações
- Previsível: empresas, investidores e governos estrangeiros devem confiar que as barreiras comerciais (incluindo tarifas e barreiras não tarifárias, taxas tarifárias e compromissos de abertura de mercado) não serão estabelecidas arbitrariamente.
- Mais competitivo: práticas desleais, como subsídios à exportação e dumping de produtos a preços abaixo do custo para ganhar participação de mercado, são desencorajadas.
- Mais competitivo: práticas desleais, como subsídios à exportação e dumping de produtos a preços abaixo do custo para ganhar participação de mercado, são desencorajadas.
- Mais livre: as barreiras devem ser reduzidas por meio de negociações
- Previsível: empresas, investidores e governos estrangeiros devem confiar que as barreiras comerciais (incluindo tarifas e barreiras não tarifárias, taxas tarifárias e compromissos de abertura de mercado) não serão estabelecidas arbitrariamente.
- Mais competitivo: práticas desleais, como subsídios à exportação e dumping de produtos a preços abaixo do custo para ganhar participação de mercado, são desencorajadas ... - Mais vantajoso para os países menos desenvolvidos, dando-lhes tempo para se adaptar, maior flexibilidade e privilégios especiais.
- Nação mais favorecida: tratamento igual para todos os demais.
- Tratamento nacional: tratamento igual para nacionais e estrangeiros, comércio mais livre. (IBCE, 2022)

No âmbito das políticas de promoção de importações e exportações, a Bolívia tem participado de diversos acordos regionais e bilaterais, principalmente a partir da década de 1990, na nova dinâmica global de abertura de mercados.

Nesse sentido, menciona-se o principal acordo, o Mercosul, que se relaciona com esta pesquisa.

3.10.4 ACE n. 36 – Acordo de Complementação Econômica entre Bolívia e Mercosul

Em 17 de dezembro de 1996, em Fortaleza, Brasil, foi assinado o Acordo de Complementação Econômica n. 36, que estabeleceu a formação de uma Zona de Livre

Comércio no território do Mercosul. Com a assinatura deste acordo, a Bolívia passou a usufruir de tratamento tributário preferencial em suas exportações para Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai (MERCOSUL, 1996).

Este acordo substitui o Acordo de Complementação Econômica n. 34 (AAP CE), assinado em 1995 e que tinha como objetivo principal o estabelecimento de uma zona de livre comércio.

O AAP CE n. 36 foi incorporado às normas dos países-membros por meio das seguintes disposições de internalização:

- Decreto Supremo n. 415 da Argentina, de 18 de março de 1991;
 - Decreto Supremo n. 24.503 da Bolívia, de 21 de fevereiro de 1997;
 - Decreto Supremo n. 2.240 do Brasil, de 18 de maio de 1997;
 - Decreto Supremo n. 16.626 do Paraguai, de 21 de março de 1997;
 - Decreto Supremo n. 663 do Uruguai, de 27 de novembro de 1985.
- (MERCOSUL, 1996)

Para alcançar uma Área de Livre Comércio, plenamente implementada pelas partes, foram estabelecidos diversos períodos de redução tarifária para mercadorias originárias dos Estados-Membros, com base em sua sensibilidade, por meio do Programa de Liberalização Comercial aplicado a produtos originários e originários dos países signatários. Os Estados-Membros do Mercosul eliminariam as tarifas.

O ACE n. 36 tinha como objetivo estabelecer uma Zona de Livre Comércio entre os países do Mercosul e a Bolívia. Foi assinado em 17 de dezembro de 1996 e imediatamente ratificado pelos países signatários (MERCOSUL, 1996).

Os objetivos do ACE n. 36, conforme constam no texto do acordo, eram os seguintes:

- a) Estabelecer o marco jurídico e institucional para a cooperação e integração econômica e física que contribuísse para a criação de um espaço econômico ampliado que facilitasse a livre circulação de bens e serviços e a plena utilização dos fatores produtivos;
- b) Estabelecer uma área de livre comércio entre as partes contratantes no prazo máximo de 10 anos, mediante a expansão e diversificação do comércio e a eliminação de restrições tarifárias e não tarifárias que afetassem o comércio recíproco;
- c) Promover o desenvolvimento e o uso da infraestrutura física, com ênfase especial na liberalização progressiva das comunicações e do transporte fluvial e terrestre, e na facilitação da navegação nas Hidrovias Paraná-Paraguai e Puerto Cáceres-Puerto Nueva Palmira;
- d) Estabelecer um marco regulatório para a promoção e proteção de investimentos;
- e) Promover a cooperação e a complementaridade econômica, energética, científica e tecnológica;

f) Promover consultas, quando pertinente, nas negociações comerciais com terceiros países e blocos de países fora da região.
O ACE 36 previa o estabelecimento da área de livre comércio em um prazo máximo de 18 anos, ou seja, até 2014, todas as tarifas seriam liberalizadas. (MERCOSUL, 1996, n.p.)

O Programa de Liberalização Comercial correspondente estabelece cronogramas distintos para reduções tarifárias progressivas e automáticas, que variam tanto em termos dos prazos para a obtenção da liberalização total quanto da intensidade das reduções. O acordo também incorpora preferências tarifárias previamente negociadas.

O referido programa concordou em aplicar um regime geral de liberalização comercial progressiva, excluindo desse regime geral os produtos listados nos Anexos 1 a 7, para os quais se aplicam cronogramas diferenciados de redução tarifária.

O regime geral teve início em 28 de fevereiro de 1997 e culminaria com uma redução tarifária de 100% em 1º de janeiro de 2006, começando com uma preferência de 30%, com acréscimo anual de 5% até 2001, após o qual a preferência anual adicional aumentou para 10%, atingindo 100% em 2006 (MERCOSUL, 1996).

Por sua vez, a alínea “e” do Acordo estabeleceu uma margem de preferência inicial de 100% desde o início de sua vigência para um grupo de produtos incluídos no Anexo VII. Nas negociações do acordo, o Mercosul concedeu à Bolívia condições preferenciais de acesso superiores às do regime geral nas seguintes magnitudes:

O Anexo 1 inclui 87 produtos, incluindo: produtos de origem animal, plantas vivas, óleos essenciais, papel e derivados, fios, materiais têxteis, fibras sintéticas, bijuterias, produtos de metais preciosos, plantas de amianto, etc. O Anexo II lista 897 produtos que inicialmente receberam preferências variando de 30% a 80% em 2005; esses níveis de preferência variaram de 90% a 96%. Os produtos que merecem destaque neste grupo incluem: outros animais vivos, carnes, produtos de origem animal, leite em pó, flores, plantas vivas, alguns vegetais e leguminosas, frutas, café, óleos comestíveis (soja e girassol), açúcar, cerveja, torta de soja e girassol, fios de algodão, calças, produtos de metais preciosos, estanho em formas brutas, móveis de madeira e pilhas (acumuladores elétricos), entre outros. Finalmente, os produtos que desfrutaram de 100% de preferências desde o início do acordo e que constituem o Anexo VII totalizam 584. (MERCOSUL, 1996)

Os produtos considerados sensíveis estão incluídos nas listas dos Anexos V e VI. Ambos os cronogramas estipulam que o processo de redução tarifária terá início em 1º de janeiro de 2015, com preferências de 10%, culminando em 2011 para os produtos do Anexo V e em 2014 para os produtos do Anexo VI.

Todos os produtos definidos como sensíveis pelos países do Mercosul estão incluídos no Anexo V, cujo cronograma de redução tarifária é apresentado na seguinte ordem: 10% para 2005, 20% para 2006, 30% para 2007, 40% para 2008, 60% para 2009, 80% para 2010 e 100% para 2011 (MERCOSUL, 2013).

Alguns dos produtos da lista de produtos sensíveis do Mercosul são: açúcar, tubos e conexões, artigos de borracha, pneus, papel e papelão, alguns fios de algodão, algumas peças de vestuário e calças, artigos de vestuário, equipamentos telefônicos e máquinas, entre outros (MERCOSUL, 2013).

Em relação às especificações regulatórias que regem o comércio, o Acordo contém uma série de disciplinas comerciais que respondem aos compromissos assumidos no âmbito da OMC. Entre as regulamentações específicas estipuladas no ACE n. 36 está o Regime de Origem, cujos requisitos específicos estão estabelecidos nos Apêndices 1, 2 e 3 do Anexo. Por sua vez, o Primeiro Protocolo Adicional ao ACE n. 36 e o 13.º Protocolo Adicional estabelecem regulamentações sobre esse regime; salvaguardas e regimes de solução de controvérsias, entre outros. Essas são algumas das disposições às quais os países membros e afiliados do Mercosul têm direito (MERCOSUL, 2013).

Nesse contexto, a Bolívia exporta para o Brasil e a Argentina, principalmente energia, insumos e bens de capital. Além disso, há restrições a certos produtos, como relacionados na Tabela 5 – Argentina – e Tabela 6 – Brasil – a seguir:

Tabela 5 – Restrições à exportação para a Argentina

Restricción	Partida	Producto
Licencia automática	0703.10.00.00	Cebollas frescas
	0803.00.12.00	Bananas
	0804.30.00.00	Piñas
Inspección previa al embarque	0703.10.00.00	Cebollas frescas
	0803.00.12.00	Bananas
	0804.30.00.00	Piñas
	2008.91.00.00	Palmitos en conserva
	2511.10.00.00	Sulfato de bario natural
	8708.39.90.00	Materiales de fricción – frenos
	8708.93.99.00	Forros para discos - frenos
Restricción	Partida	Producto
Certificados de calidad	0802.90.00.00	Frutas de cascara secos
	0813.40.00.00	Frutas secas
	0910.91.00.00	Espicias

Fonte: Cepal (2023)

Tabela 6 – Restrições à exportação para o Brasil

Restricción	Partida	Producto
Permisos previos	1406.10.00.00	Pulpa celulósica
Inspección previa al embarque	1902.30.00.00	Pastas alimentícias
	2008.91.00.00	Palmitos em conserva
	2508.90.00.00	Bórax
	2608.00.00.00	Mineral de zinc
	4411.11.00.00	Tableros de fibra
	4412.14.00.00	Madera contrachapa

Fonte: Cepal (2023)

Como se pode observar, existem barreiras às exportações dentro do bloco, refletindo um sistema protecionista no mercado interno. Essas restrições se devem a autorizações prévias, cotas de importação, inspeções prévias, medidas financeiras, registros de produtos e requisitos sanitários, entre outros.

Por sua vez, a Bolívia, ao conduzir negócios com os membros do Mercosul referentes à redução de tarifas sobre diversos produtos e itens, desconsiderou as políticas financeiras e econômicas de proteção ao mercado interno, criando, assim, obstáculos ou impedimentos às exportações bolivianas.

3.10.5 Bolívia adere ao Mercosul

A adesão da Bolívia ao Mercosul constitui uma política estratégica, tanto pela sua incorporação ao bloco econômico quanto pela criação de um espaço integracionista na região, que permite a otimização do comércio e o fortalecimento da produtividade em um contexto coordenado entre seus membros (MERCOSUL, 2024).

Nesse contexto, a integração da Bolívia ao Mercosul não se dá apenas de forma econômica, mas também política e cultural entre os países que o compõem. Nesse sentido, a Bolívia pretende promover diversos projetos em infraestrutura, meio ambiente, energia e outros setores estratégicos, que promovam o desenvolvimento sustentável e equitativo na região.

A grande importância do Mercosul é digna de nota. Este bloco, que é a quinta maior economia do mundo, foi criado em 1991 com o objetivo de promover o livre comércio e a circulação de pessoas, bens e capitais entre seus países membros. A promulgação e implementação da Lei n. 1.567 (4 de julho de 2024), “Protocolo de Adesão da Bolívia ao Mercosul”, representa um marco na história da integração regional.

Nesse sentido, a Bolívia reflete um compromisso com a integração na região sul-americana, um processo que tem sido extenso e complexo, passando por diversas etapas ao

longo do tempo, ou seja, desde 1991, período em que aspectos econômicos, jurídicos e políticos têm sido envolvidos (VALENCIA, 2004).

Nesse sentido, e com a adesão da Bolívia ao Mercosul, o bloco se expande na área de cooperação. Nesse sentido, o quinto maior bloco do mundo inclui duas das maiores economias da América do Sul, Argentina e Brasil, e é fonte de grandes expectativas de uso produtivo e sustentável.

É importante considerar que todos os produtos supracitados exportados pela Bolívia são produzidos por membros do Mercosul, resultando em oportunidades comerciais desiguais. No entanto, o Acordo ACE n. 36 menciona uma redução progressiva de tarifas, considerando as referências do Tratado.

É por isso que o Acordo ACE n. 36, tanto interna quanto externamente, não está sendo efetivamente aproveitado, principalmente devido à baixa produtividade da Bolívia, apesar de um mercado com enorme potencial. Em outras palavras, a oferta boliviana não aumentou a níveis que lhe permitissem acessar o mercado, seja para produtos como laticínios, café, açúcar, têxteis, frutas, vegetais, seja para produtos de madeira, como móveis (RODRÍGUEZ, 2022).

Além disso, questões externas têm sido outro fator que condiciona o aumento das exportações bolivianas. Embora as tarifas tenham sido reduzidas a zero, as barreiras limitantes que dificultaram a entrada de novos produtos e o crescimento de outros são técnicas e sanitárias. Essas barreiras são fonte de controvérsia e, devido à governança econômica global, permitem que diferentes países estabeleçam as barreiras que consideram importantes e necessárias para proteger a saúde humana e animal, garantindo padrões mínimos de qualidade (SÁNCHEZ, 2023).

Nesse sentido, no século atual, tanto para importações quanto para exportações, a Bolívia não aproveitou isso. O país tem se baseado no gás como principal produto de exportação (mais de 90%), e as importações de diversos produtos tendem a ser de média e alta tecnologia, o que contribui para a aplicação do Tratado. No entanto, a liberalização tarifária tem sido muito limitada para a Bolívia. Em comparação com as indústrias do Brasil e da Argentina, a liberalização tarifária tem sido muito benéfica (SÁNCHEZ, 2023).

3.10.6 Impacto jurídico da adesão da Bolívia ao Mercosul

Em 17 de julho de 2015, em Brasília, os Estados-Membros do Mercosul assinaram o “Protocolo de Adesão da Bolívia ao Mercosul”. Além disso, em 18 de dezembro de 2023, na “Cúpula de Chefes de Estado” realizada no Rio de Janeiro, o instrumento de adesão foi

apresentado à Chancelaria paraguaia, aperfeiçoando o processo de integração. Em 4 de julho de 2024, o governo boliviano aprovou a adesão por meio de um processo legislativo, estabelecendo assim sua adesão ao tratado internacional.

Nesse contexto, e de acordo com a natureza do direito da integração na esfera jurídica, o Protocolo determina o caráter supranacional, envolvendo a transferência de competências para órgãos comunitários.

De acordo com o Protocolo de Ouro Preto, o Artigo 42 estabelece que as normas comunitárias prescritas pelo Mercosul (resoluções, decisões, diretivas) são vinculativas para os Estados-Membros. Da mesma forma, o Artigo 37 estabelece que a norma vigente é adotada por consenso pelos países-membros, sem oposição de nenhum deles (LIMA, 1996).

O Tratado do Mercosul aplica o modelo de atos não legislativos em matéria de integração, com base na Decisão n. 23/00 da OMC, e, nesse sentido, as normas do Mercosul são incorporadas ao ordenamento jurídico dos Estados-Membros, que segue um processo de internalização. Portanto, essa competência é soberana do Estado-Membro, podendo este aplicar ou não as normas de direito comunitário ao Mercosul. Nesse sentido, a regulamentação é intergovernamental, e as decisões emitidas pelos Estados-Membros são complementadas pelas disposições internas de cada país, de modo que tenha força de lei (VALENCIA, 2004).

Nesse sentido, a maior parte da análise regulatória concentra-se na esfera comercial; contudo, em um processo de integração, ela é multidimensional, havendo outras variáveis que devem ser complementadas, como migração, meio ambiente, desmatamento, entre outras.

O principal fator determinante e soberano no Mercosul é a natureza extraterritorial de toda a ação estatal e sua interação no cenário internacional. Ou seja, como as ações de um Estado-Membro impactam a política de um país, a ponto de se tornarem vinculantes.

É importante mencionar que a colaboração regional e a tomada de decisões conjuntas influenciam a política interna de cada Estado (Protocolo de Ouro Preto, Artigos 38, 40 e 42) (LIMA, 1996), obrigando os Estados-Membros a incorporar as decisões do Mercosul em suas legislações nacionais. Como exemplo, a Resolução GMC n. 33/2014 criou a Placa Única do Mercosul, placa que identifica os veículos dentro do bloco. Essa placa é utilizada na Argentina, no Brasil e Uruguai desde 2015 para fins de monitoramento de veículos automotores. Cada país-membro cede sua autoridade para estabelecer a distribuição de letras, números, dimensões, cores e outras características.

Em relação à constitucionalidade da adesão da Bolívia ao Mercosul, a Constituição Política do Estado menciona a preocupação em garantir o exercício da democracia em questões relevantes relacionadas à soberania estatal, envolvendo ativamente e incentivando a

participação cidadã. Da mesma forma, é necessário analisar a estrutura do bloco comercial para considerar a integração econômica estrutural.

Nesse sentido, a Constituição Política do Estado boliviano permanece um tanto vaga quanto ao processo de integração, considerando que este pode levar a uma renovação da estrutura econômica, política e social, dada a grande importância do preceito da Carta Magna. Nesse sentido, é necessário estabelecer o que se entende por “integração econômica” e qual órgão legislativo ou executivo poderia ter o poder de defini-la (SÁNCHEZ, 2023).

Quanto à transferência de competências institucionais, em correlação com organizações supranacionais e internacionais, esta está associada à hierarquia do direito.

A Lei de Celebração de Tratados, cuja regulamentação é consistente com o Artigo 258 da Constituição Política Boliviana, pois replica fundamentos semelhantes do Artigo 42. Além disso, o Artigo 45 estabelece a cláusula de constitucionalidade, pela qual o Tribunal Constitucional deve se pronunciar previamente sobre o conteúdo dos tratados que devem ser submetidos a referendo.

3.10.7 Resolução de controvérsias e segurança jurídica

A Bolívia, com sua entrada no Mercosul, obtém benefícios em conjunto com os países-membros, nomeadamente a segurança jurídica como contribuição para a resolução das fragilidades existentes no país (SÁNCHEZ, 2023).

Nesse sentido, os investidores internacionais citam a falta de uma justiça independente como o principal condicionante, entre outros. A adesão ao bloco comercial pode mitigar algumas dessas limitações, visto que a adesão ao fórum comercial proporcionaria uma solução, mesmo que os países-membros tenham divergências significativas com a Bolívia, como o Protocolo de Olivos (2 de janeiro de 2002) e a adesão ao Protocolo de Cooperação e Facilitação de Investimentos. Os protocolos mencionados permitem a resolução de disputas, inovando o sistema de resolução de conflitos, e também a criação de um Tribunal Permanente de Revisão (TPR), composto por cinco árbitros nomeados por cada país-membro do Mercosul. O Tribunal é responsável por supervisionar a legalidade das sentenças arbitrais e implementar mecanismos de controle de legalidade.

Nesse sentido, o Protocolo de Cooperação e Facilitação de Investimentos no Mercosul (7 de abril de 2017) institucionaliza as condições jurídicas e estratégicas que permitem a promoção de investimentos recíprocos entre os países-membros, aumentando a capacidade de previsão necessária para atrair investidores de fora da região. O Artigo 24 estabelece que, em

caso de divergências, o Estado-Membro envolvido poderá submeter-se aos procedimentos e mecanismos de resolução de conflitos vigentes no Tratado do Mercosul, com base no Protocolo de Olivos.

Em suma, o Tratado do Mercosul, como processo de integração comercial, envolve objetivos que visam a um mercado comum que adote uma tarifa externa comum, bem como a harmonia das políticas comerciais em coordenação com as políticas macroeconômicas. Todos esses aspectos envolvem poderes soberanos de instituições supranacionais, como o Mercosul, em alguns casos distanciando-se de um quadro intergovernamental. Nesse sentido, o processo decisório no Mercosul exige o consenso dos países-membros, com direito de veto a cada Estado. Isso significa que as decisões não são aprovadas quando um país discorda.

3.10.8 Mercosul e a crise climática – Análise jurídica

Em um contexto geral, todos os Estados defendem uma melhor qualidade de vida, baseada no crescimento econômico e social, em que o impacto da produção é externalizado (SÁNCHEZ, 2023).

Um exemplo claro disso é o acordo entre o Mercosul e a União Europeia, negociado há aproximadamente 25 anos, que permite a integração em todos os níveis.

No entanto, a União Europeia alega que o Mercosul viola a legislação climática vigente da UE e internacional. Este acordo inclui o compromisso de avaliar a coerência e o cumprimento de suas normas.

Nesse sentido, os acordos ambientais multilaterais nas áreas de biodiversidade, florestas e mudanças climáticas não levam em consideração o impacto do aumento massivo do comércio, que seria devastador. Vale ressaltar que o acordo permitiria o aumento das emissões de gases tóxicos, cujo efeito estufa teria graves consequências para o meio ambiente, e também incentivaria o desmatamento.

O aumento do desmatamento aumentaria as emissões climáticas, cujas taxas nos países do Mercosul estão acelerando em 5% ao ano, cobrindo uma área entre 620.000 e 1,35 milhão de hectares em 5 anos.

Vale ressaltar que aproximadamente 70% do desmatamento no Cerrado brasileiro, uma savana tropical que abriga uma das maiores biodiversidades do mundo, está relacionado ao consumo na União Europeia. No Cerrado brasileiro, o desmatamento aumentou 43% até 2023 (SELA, 2024).

Outro problema surge no estado de Mato Grosso, um território amazônico, onde a produção de carne tem permitido o desmatamento ilegal. Nesse contexto, a América do Sul responde por aproximadamente 33% do desmatamento global; até 2022, atingiria 6,6 milhões de hectares em todo o mundo, uma situação contraditória considerando a meta de eliminar o desmatamento até 2030 (FREITAS, 2021).

Esse problema, que causa degradação do solo, mudanças climáticas e perda de biodiversidade, afeta os recursos hídricos e o abastecimento alimentar, prejudicando a subsistência de milhões de pessoas. Em suma, 90% do desmatamento é causado pela expansão da agricultura industrial e da pecuária.

É altamente relevante observar que a adesão da Bolívia ao Mercosul, além de fortalecer o comércio bilateral, deve propor como integrar essa questão em todos os países-membros, que são afetados por aproximadamente 20 milhões de hectares de terras queimadas.

O compromisso do Tratado do Mercosul ainda está em vigor; o Protocolo de Ouro Preto (LIMA, 1996)) o ratifica e menciona “[...] a importância de promover a cooperação mútua diante de emergências ambientais no território de um Estado-Membro, que, por suas características, possam causar danos ao meio ambiente e às populações”.

De acordo com o Artigo 2º do Protocolo de Ouro Preto (LIMA, 1996, n.p.),

[...] os Estados-Membros, por meio de seus pontos focais, prestarão cooperação e assistência recíprocas quando ocorrer uma emergência que tenha consequências reais ou potenciais para o meio ambiente ou para a população de seu próprio território ou de outro Estado-Parte, em conformidade com as disposições gerais.

O Artigo 4º (Procedimento para Notificação de Emergências Ambientais) estabelece, em seu ponto 2: “O Ponto Focal do Estado-Parte em cujo território ocorreu uma emergência ambiental notificará o Ponto Focal do Estado ou Estados-Partes em cujo território a referida emergência ambiental possa ter consequências reais ou potenciais, imediatamente após tomar conhecimento do evento” (LIMA, 1996, n.p.).

Diante dessa situação, o “XCII Seminário – Sessão Plenária do Parlamento do Mercosul” foi realizado em maio de 2024, em que foram discutidas questões relacionadas à necessidade de ações conjuntas entre os Estados-Membros para enfrentar os desafios ambientais. A implementação de políticas ambientais foi concluída, bem como o progresso na redução do desmatamento. Da mesma forma, foi relatado que existem propostas legislativas que buscam enfraquecer o controle ambiental, o que foi apelidado de “pacote de destruição”.

É por isso que a implementação conjunta é tão importante, com os Estados-Membros abordando as ameaças e destacando a influência das mudanças climáticas na região sul-americana. Essa importância reside no compromisso de realizar ações conjuntas, não esperar que a crise se agrave e enfrentar o desafio de viver bem.

A política ambiental do Mercosul visa a harmonizar propostas conflitantes: o livre comércio, de um lado, e a busca pelo desenvolvimento sustentável, de outro (CONSANI; PÉRSICO, 2022).

Atualmente, o Tratado do Mercosul encontra-se em estado de imperfeição em relação à união aduaneira, que entrou em vigor em 1º de janeiro de 2006. Da mesma forma, em relação às questões ambientais, embora tenham sido alcançados acordos, eles não foram efetivamente implementados. O aspecto mais importante e decisivo é a criação de um instrumento jurídico ambiental para o Mercosul, baseado no arcabouço jurídico específico de cada Estado.

Nesse sentido, é de grande importância incluir a qualidade ambiental por meio de mecanismos eficazes e legais em cada país-membro. Uma prioridade é o Sistema de Informação Ambiental (SIA), que permitirá o conhecimento detalhado da evolução ambiental em cada um dos Estados-Membros.

Além disso, talvez o objetivo mais relevante seja a preservação ambiental, que deve ser integrada à política industrial. O instrumento jurídico ambiental do Mercosul buscará a aproximação entre os países por meio da regulamentação das normas ambientais dos países-membros, com o objetivo de coordenar e alcançar o alinhamento econômico e ambiental no processo de integração.

Da mesma forma, serão apresentados relatórios semestrais sobre a situação do meio ambiente em cada país-membro do Mercosul. Esses relatórios serão organizados da seguinte forma: qualidade ambiental em relação ao estado do meio ambiente físico; análise ambiental com base nas atividades humanas; medidas de proteção ambiental, com um esboço das ações preventivas e curativas adotadas por cada Estado em conjunto com os diversos setores da sociedade.

O instrumento emanado do Mercosul também considera o “empreendedorismo humano”, que exige que todos os projetos de desenvolvimento econômico abordem a variável ambiental.

O Mercosul também contempla o compromisso e a promoção da educação ambiental e do desenvolvimento científico e técnico ambiental. Além disso, promove o uso combinado de instrumentos econômicos e regulatórios diretos para o desenvolvimento sustentável (MERCOSUL, 2001). Em relação às políticas florestais, o Mercosul propõe-se a buscar o

aumento da proteção, sustentabilidade e conservação das florestas nas sub-regiões e o aumento da área de vegetação em terras degradadas.

Empresas dedicadas ao uso intensivo de florestas podem estar operando a curto prazo, mas a longo prazo, podem ser catastróficas. Portanto, os Estados-Membros devem cumprir a declaração não vinculativa para alcançar um consenso global sobre sustentabilidade, manejo e conservação florestal.

Neste caso, considera-se que a declaração deve ser vinculativa para que a sustentabilidade seja alcançada; caso contrário, os incêndios continuarão e qualquer luta pela preservação do meio ambiente será meramente indicativa. A política institucional e jurídica do Mercosul é a de elaborar regularmente projetos para aprovação pelo órgão principal. Esta é a tarefa mais importante na criação e busca de um instrumento ambiental para o bloco econômico.

4 RESULTADOS

4.1 Brasil: regulamentações: regime de importação e comércio exterior

4.1.1 Processamento de importação

Para a exportação de produtos para o Brasil, são mencionados os seguintes impostos:

- a) Imposto de Importação (II): imposto federal com base no valor aduaneiro, calculado como o preço CIF do produto (composto pelo valor da nota fiscal, seguro e frete). O imposto de importação sobre bens de capital normalmente varia entre 12,6% e 14% após a redução do imposto;
- b) Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI): imposto federal incidente sobre a soma do valor aduaneiro mais o imposto de importação. A alíquota varia de 0% a 15%;
- c) PIS/Pasep Importação: imposto estadual incidente sobre o faturamento ou a renda de pessoas jurídicas e sobre a importação de bens e serviços do exterior para financiar programas voltados ao trabalhador (seguro-desemprego, abono salarial e Fundo de Amparo ao Trabalhador). A base de cálculo é o valor aduaneiro. A alíquota aplicável é geralmente de 2,1%;
- d) Cofins/Importação: imposto estadual para o financiamento da Previdência Social, assistência social e saúde pública. Tributa a importação de produtos estrangeiros, conferindo-lhes tratamento tributário equivalente ao de bens produzidos no Brasil que estão sujeitos a esse tipo de imposto. Novamente, a base de cálculo é o valor aduaneiro. A alíquota aplicável é geralmente de 7,6%;
- e) Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS): por se tratar de um imposto municipal, não consta no simulador tributário indicado abaixo. A base de cálculo é mais complexa, pois inclui o valor aduaneiro, os valores de II, IPI, PIS, Cofins, AFRMM e outras despesas aduaneiras. A alíquota do imposto depende do estado de recebimento da mercadoria. No caso de São Paulo, varia entre 7% e 18% (ICEX, 2023).

Além disso, devem ser considerados custos adicionais, como armazenagem, movimentação da carga, desembaraço aduaneiro e o Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), um imposto federal que incide sobre o custo do frete e do seguro. Sua alíquota sobe para 8% para o transporte marítimo de longa distância em rotas internacionais. Incide sobre o valor do frete para as empresas de navegação que utilizam portos

nacionais, ou seja, o fato gerador é a operação de descarga em um porto brasileiro. Não se aplica a cargas em trânsito.

O desembaraço aduaneiro no Brasil consiste em uma série de etapas que compõem o chamado fluxo de desembaraço aduaneiro: cumprimento e registro da DI, parametrização dos canais aduaneiros, instruções de desembaraço, distribuição, conferência aduaneira, desembaraço e entrega da mercadoria (ICEX, 2023).

O Registro da Declaração de Importação (DI) marca o início do desembaraço de importação e deve ser registrado: I. Até 90 dias após o desembarque, se a mercadoria estiver na área alfandegada da zona primária; II. Até 45 dias após a permanência da mercadoria no entreposto aduaneiro da zona secundária; III. Até 90 dias após o recebimento do aviso de chegada da remessa postal.

Para a importação de produtos sujeitos a selos de controle, a Declaração de Importação (DI) deve obedecer aos prazos estabelecidos pelo Regulamento Aduaneiro.

Durante o desembaraço aduaneiro, as mercadorias estão sujeitas à parametrização, ou seja, passam por diferentes canais aduaneiros, que são classificados como: verde, por onde o sistema registra o desembaraço automático da mercadoria, dispensando-a de exame documental e conferência física; amarelo, por onde deve ser realizada a conferência documental, caso não sejam constatadas irregularidades, o desembaraço aduaneiro é realizado, dispensando-se a conferência física da mercadoria; vermelho, quando a mercadoria somente é liberada após o exame documental e a conferência física da mercadoria; cinza, para o qual devem ser realizados o exame documental, a verificação física das mercadorias e a aplicação do procedimento aduaneiro especial de controle, a fim de apurar indícios de fraude, inclusive em relação ao preço declarado das mercadorias.

A documentação necessária para o desembaraço aduaneiro, de acordo com o Decreto n. 6.759/09, ou Regulamento Aduaneiro (Artigos 553 e 728, principalmente), é:

- a) conhecimento de embarque ou documento equivalente (obrigatório);
- b) fatura comercial assinada pelo exportador (obrigatório);
- c) comprovante de pagamento de impostos ou taxas de exportação (obrigatório, se necessário);
- d) lista de embalagem;
- e) documento de origem, se aplicável;
- f) documentos que comprovem a transação comercial, no caso de declaração de importação selecionada para o canal cinza.

A inspeção aduaneira tem por objetivo identificar o importador, verificar fisicamente as mercadorias e a veracidade das informações relativas à sua natureza, classificação fiscal, quantificação e ao valor, bem como confirmar o cumprimento de todas as obrigações fiscais e outras impostas pela importação.

Inclui exame documental, verificação física e, quando aplicável, valoração aduaneira. Deve ser concluída em até um dia útil, a partir do dia seguinte à entrega da Declaração Simplificada de Importação (DSI) e dos documentos comprobatórios, exceto quando a conclusão depender de procedimentos a serem realizados pelo importador (ICEX, 2023).

A verificação das mercadorias é realizada na presença do importador, que fornecerá à fiscalização aduaneira todas as informações e assistência necessárias para a identificação das mercadorias.

Quanto ao desembaraço e entrega de mercadorias, após a conclusão da inspeção das mercadorias e da documentação que as acompanha, elas são desembaraçadas. A legislação brasileira permite a entrega antecipada ou parcelada das mercadorias.

As regras de origem não preferenciais no Brasil são estabelecidas principalmente pela Resolução Camex n. 80/2010. Essas regras se aplicam a mercadorias originárias da UE, visto que o acordo UE-Mercosul, que possui um capítulo específico com regras de origem preferenciais, ainda não entrou em vigor.

As regras não preferenciais também se aplicam no caso de instrumentos de defesa comercial (direitos antidumping, direitos antissubsídios e salvaguardas), em questões de rotulagem, no caso de restrições quantitativas ou cotas tarifárias, e para a elaboração de estatísticas e compras do setor público.

4.1.2 Regimes aduaneiros especiais

A admissão temporária permite importações com suspensão total ou parcial do pagamento de impostos por prazo determinado, sendo a reexportação de mercadorias obrigatória, dependendo do seu prazo de validade e do estado de origem, sem que tenham sofrido qualquer transformação. Nestes casos, a suspensão é considerada pelo prazo de um ano, podendo ser prorrogada por até cinco anos, salvo exceções em casos justificados, por prazo superior a cinco anos (ICEX, 2023).

É importante ressaltar que desde 2022, o Brasil deixou de fazer parte da rede do Carnê ATA.

O *Drawback* refere-se à importação de mercadorias, neste caso do exterior, cuja suspensão, restituição ou isenção de tributos seja vedada, no caso de mercadorias destinadas à produção e incorporação em outras mercadorias destinadas à exportação. Nesse sentido, são considerados três tipos:

- a) *Drawback*, suspensão do imposto: pode ser concedido com base na análise do fluxo de importação e exportação, bem como da compatibilidade entre as mercadorias a serem importadas ou exportadas. Nesse sentido, o prazo vigente é de um ano, sendo permitida também a prorrogação, exceto nos casos de importação de mercadorias destinadas à produção de bens de capital para ciclo produtivo estendido, em que o prazo máximo será de cinco anos;
- b) isenção do *Drawback*: entre os requisitos para o interessado está a realização de testes posteriores no produto exportado, neste caso, o beneficiamento, a fabricação e a complementação ou acondicionamento utilizados, ou seja, bens significativos equivalentes, tanto em quantidade quanto em qualidade, àqueles para os quais a isenção é solicitada. Atualmente, o prazo de validade é de um ano, contado da data de emissão, dentro do qual as importações relacionadas devem ser concluídas. O prazo pode ser prorrogado até o máximo de dois anos, mediante justificativa apresentada pelo interessado, bem como análise pela Secex;
- c) *Drawback* restituição de impostos pagos: pode abranger, parcial ou integralmente, os impostos a serem pagos na importação de mercadoria exportada após seu beneficiamento ou utilização na fabricação, beneficiamento ou acondicionamento de outras mercadorias exportadas. O usufruto desses benefícios exige que o interessado comprove a exportação do produto, em cujo beneficiamento, fabricação ou acondicionamento fica evidente a utilização de bens importados (ICEX, 2023).

A restituição do valor correspondente aos impostos pode ser feita por meio de crédito tributário, que pode ser utilizado em qualquer importação subsequente.

Este regime especial de *drawback* é concedido a empresas industriais ou comerciais. Existe um sistema de controle para tais operações, denominado Sistema Eletrônico de *Drawback*, implementado como módulo específico do Siscomex.

O trânsito aduaneiro é o meio pelo qual é permitido o transporte de mercadorias, sob controle aduaneiro, ou seja, de um ponto a outro do território aduaneiro, no qual o pagamento do imposto é suspenso, até a atribuição de um destino aduaneiro final para consumo.

O entreposto aduaneiro permite a armazenagem de mercadorias importadas sem cobertura cambial em recinto alfandegado público, com suspensão do pagamento dos tributos

incidentes sobre a importação, bem como a retenção de mercadorias estrangeiras, seja em feiras, congressos, seja em eventos similares realizados em recintos privados com prévio controle aduaneiro para esse fim.

O entreposto especial é para armazenamento de partes, peças, componentes e materiais de reposição ou manutenção, com suspensão do pagamento dos tributos, para veículos, máquinas, equipamentos, aparelhos e instrumentos estrangeiros, nacionalizados ou não, nos casos definidos pelo Ministério da Fazenda.

A Zona Franca de Manaus (ZFM) integra três polos: econômico-comercial, industrial e agrícola, e está localizada na área que abrange os estados brasileiros do Acre, Amazonas, de Rondônia, Roraima e dos municípios de Macapá e Santana, no estado do Amapá. Este território, concebido como modelo de desenvolvimento regional e sustentável e gerido pela Suframa, goza de uma série de incentivos fiscais que buscam criar uma base econômica na Amazônia Ocidental, promover a integração socioeconômica da região e incentivar o investimento, a atividade produtiva, a provisão de infraestrutura adequada, a assistência técnica, a capacitação de mão de obra e a geração de emprego e renda.

Em termos de tributação, as empresas localizadas em zonas francas recebem tratamento diferenciado em relação ao restante do país e devem se beneficiar de benefícios fiscais para compensar outras despesas, como as relacionadas ao transporte. Além dos incentivos oferecidos pelo Governo Federal, existem também políticas tributárias estaduais e municipais específicas (ICEX, 2023).

4.1.3 Tarifas e regimes econômicos aduaneiros

Desde 1995, o Brasil adota a Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM), cujos seis primeiros dígitos são idênticos aos da nomenclatura do Sistema Harmonizado (SH). O Imposto de Importação (II) ou tarifa aplicável é denominado Tarifa Externa Comum (TEC).

A estrutura tarifária brasileira é caracterizada por uma tarifa média aplicada de Nação Mais Favorecida (NMF) de 13,6%, em comparação com uma tarifa consolidada média de 5,2% em 2017, segundo dados da OMC. Essa diferença proporciona ampla margem de manobra para aumentar as tarifas sem violar os compromissos da OMC (ICEX, 2023).

Em 21 de julho de 2022, o governo brasileiro decidiu reduzir as alíquotas da TEC em mais de 10%. Esta medida foi tomada para aumentar a competitividade dos países do bloco e fortalecer os processos produtivos regionais, promovendo a integração benéfica da produção do Mercosul às cadeias globais de valor. Esta é a primeira revisão horizontal da estrutura

tarifária do bloco desde a criação da TEC em 1995. A medida se aplica a aproximadamente 80% do universo tarifário e aproxima os níveis tarifários aplicados pelo Brasil e pelos demais membros do bloco da média internacional, especialmente os dos países-membros da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE).

As exceções à TEC são os Estados-Membros do Mercosul, incluindo o Brasil, que têm a possibilidade de introduzir exceções unilaterais à TEC.

As Listas Nacionais de Exceções à TEC (Letec) modificam a TEC a médio e longo prazo, aumentando ou diminuindo as tarifas sobre uma série de referências. Trata-se de um instrumento disponibilizado pelo Mercosul que permite aos Estados-Membros do bloco aplicar alíquotas de imposto de importação diferentes daquelas previstas na Tarifa Externa Comum (TEC).

Os aumentos são temporários, por um ano, prorrogável por mais um ano, em razão de desequilíbrios comerciais decorrentes da conjuntura política internacional.

Para fomentar a inovação e a competitividade na oferta, foi estabelecido um regime especial para Bens de Capital (BK) e Bens de Tecnologia da Informação e Telecomunicações (BIT), por meio do qual os Estados-Membros do Mercosul podem aplicar alíquotas tarifárias diferentes e reduzidas às da Tarifa Externa Comum (TEC) quando não houver produção. Normalmente, as alíquotas são reduzidas para 2% ou 0% e podem vigorar por no máximo dois anos.

Em casos de desequilíbrios inesperados de oferta e demanda, os Estados-Membros do Mercosul podem, em caráter *ad hoc* e excepcional, aplicar reduções temporárias à TEC (Imposto sobre Produtos Industrializados) para produtos que se enquadrem nessas condições. Essas reduções são válidas por períodos definidos e limitadas a cotas — com alíquota aplicada de 2% ou, excepcionalmente, zero. Essas reduções podem ser aplicadas a, no máximo, 45 linhas tarifárias da TEC simultaneamente, por um período máximo de 24 meses, prorrogáveis por mais 12 meses.

Sobre os componentes automotivos, este regime se aplica à importação de componentes novos, para os quais não haja produção nacional equivalente, destinados à industrialização de produtos automotivos. A Câmara de Comércio Exterior (Camex) vem incluindo e atualizando a lista de componentes automotivos que se beneficiam de reduções tarifárias.

É recomendável consultar regularmente as bases de dados da Secretaria de Estado do Comércio e da União Europeia para verificar a existência de barreiras comerciais específicas para o produto de interesse (ICEX, 2023).

A importação de determinadas mercadorias pode estar sujeita à obtenção prévia de uma licença de importação. Nesses casos, a aprovação da licença está sujeita à anuência de um ou mais órgãos intervenientes, que podem exigir a apresentação de determinada documentação ou certificados, de acordo com a regulamentação aplicável. Utilizando o simulador administrativo do Siscomex, é possível verificar a existência de órgãos intervenientes com base na classificação tarifária.

Vale ressaltar também que a aprovação do produto também pode ser exigida para fins de comercialização, de acordo com as normas aplicáveis de órgãos reguladores, como o Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (Inmetro), órgão regulador de ensaios e certificação de bens de consumo, ou a Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel), órgão brasileiro com competência para conceder, regular e fiscalizar as telecomunicações no Brasil. Recomenda-se a visita aos respectivos *sites* eletrônicos, bem como ao da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), entidade privada e sem fins lucrativos responsável pela normalização técnica no Brasil: avaliação da conformidade Inmetro; certificação Anatel; normas ABNT.

Por fim, pode-se encontrar mais informações sobre o mercado brasileiro no *site* do ICEX, como relatórios de mercado e outros documentos sobre as regulamentações aplicáveis a diversos tipos de produtos.

O registro de marca deve ser realizado junto ao Instituto Nacional da Propriedade Industrial (INPI), que também fornecerá orientações relevantes sobre o processo mencionado. A concessão de patentes constitui um ato administrativo declarativo, que exige o pedido de patente e seu processamento perante a administração pública, especificamente, o Instituto Nacional da Propriedade Industrial (INPI).

Indicações geográficas, elementos distintivos de produtos e serviços, são outra das questões regulamentadas pelo Instituto Nacional da Propriedade Industrial (INPI), onde se podem encontrar mais informações sobre elas.

Por fim, o mesmo Instituto também descreve o procedimento para registro de desenhos industriais.

4.1.4 Regulamentação de recebimentos e pagamentos no exterior

O regime cambial brasileiro vem passando por uma progressiva liberalização. Atualmente, não é necessária autorização prévia do Banco Central do Brasil para transferências, tanto de ou para o exterior. Portanto, são observados os princípios da legalidade, da

fundamentação econômica e da documentação, sendo exigido apenas o registro declaratório eletrônico.

Todas as operações de câmbio devem ser realizadas por meio de instituições autorizadas pelo Banco Central do Brasil a operar no mercado de câmbio e formalizadas por meio de um formulário denominado contrato de câmbio, que deve ser registrado no Sistema de Informações do Banco Central do Brasil (Sisbacen). Os bancos podem ser autorizados a realizar qualquer tipo de operação de câmbio, enquanto as instituições financeiras e demais instituições financeiras têm certas limitações.

A abertura e manutenção de contas em moeda brasileira é permitida em bancos autorizados a operar no mercado de câmbio no Brasil, tanto para residentes quanto para não residentes. Embora seja possível, na prática, os bancos comerciais restringem essa liberdade de abertura de contas em reais, principalmente para pessoas jurídicas não residentes no Brasil. Além disso, contas em moeda estrangeira no país só são permitidas em situações muito específicas, tanto para residentes quanto para não residentes (ICEX, 2023).

4.2 Bolívia: regulamentações e comércio exterior

O Código Comercial (1977) regula todas as relações jurídicas decorrentes de todas as atividades comerciais. Regula também as formas jurídicas que todas as empresas no país devem seguir. Sistematiza todos os atos e operações relacionados ao comércio exterior, incluindo a aquisição de bens ou imóveis destinados à venda em estado similar ou após alguma transformação, no caso de compra e venda de empresa comercial, entre outros. Inclui também sanções e proibições, intimamente relacionadas à Lei n. 843 (Lei Tributária) e à Lei n. 2.492 (Código Tributário).

Para realizar atividades de exportação da Bolívia, o exportador interessado deve solicitar autorização à USO (Unidade de Serviços de Operações) da Alfândega Nacional e apresentar os seguintes documentos:

- a) certificado de Número de Identificação Fiscal (TIN): emitido pelo Serviço Tributário Nacional, bem como o registro comercial da Fundempresa, que permite ao exportador realizar atividades comerciais de acordo com o Código Comercial;
- b) registro no Senavex (Serviço Nacional de Verificação de Exportação): permite ao exportador obter o Registro Único de Exportador (Ruex – Registro Único de Exportador);
- c) cópia do contrato social;

- d) certificados de origem (se aplicável);
- e) cumprimento das autorizações e certificações prévias correspondentes. Por exemplo, todos os exportadores devem cumprir as exigências do Serviço Nacional de Sanidade Agropecuária ou Segurança Alimentar (Senasag), bem como a autorização do Senavex, ABT (Autoridade de Fiscalização e Controle Social de Florestas e Terras), entre outros;
- f) documentos de transporte e seguro: a empresa contratada emite o documento de transporte. Ele é chamado de conhecimento de embarque, guia de remessa (rodoviária ou ferroviária). A designação depende do tipo de atividade de exportação realizada.

Para concluir o desembaraço aduaneiro, o transportador deve apresentar a documentação necessária, ou seja, uma fatura comercial, um romaneio, uma declaração única de exportação e a documentação de transporte. A Alfândega, então, verifica as informações e decide qual canal de controle aplicar (verde, amarelo ou vermelho).

Por fim, se receberá o Certificado de Saída (dois originais). O operador do armazém emite o certificado, que deve ser assinado e carimbado pelo agente aduaneiro. Um para o interessado e outro para a alfândega.

Importar significa enviar mercadorias legalmente de um país estrangeiro, em conformidade com todos os requisitos.

Assim como um exportador, o importador também deve se registrar na Unidade de Serviço a Operadores de Aduana Nacional (USO) como importador “regular” ou “não habitual”. Observe as seguintes normas relativas à importação para a Bolívia:

1. Preencha e envie o Formulário de Registro de Importador n. 170, disponível no site da Alfândega;
2. Obtenha as autorizações e certificações correspondentes antes de embarcar as mercadorias. O importador deve cumprir as exigências do SENASAG (Serviço Nacional de Sanidade Agropecuária e Segurança Alimentar), do Ministério da Saúde, do Ministério do Interior e do Ministério da Economia e Finanças Públicas, entre outros;
3. Durante a etapa de desembaraço aduaneiro, você pode contratar uma agência de desembaraço aduaneiro ou fazê-lo por conta própria. Este processo consiste na apresentação dos documentos necessários, como a fatura comercial, original ou cópia do documento de transporte, manifesto de carga aérea, manifesto de carga marítima, etc. Após a coleta dos documentos, prepare a Declaração Única de Importação (DUI) por meio do sistema informatizado ASYCUDA (em espanhol);
4. Após a aceitação do DUI, o importador deverá pagar os direitos aduaneiros em até três dias úteis. Alguns desses direitos incluem IVA na importação e verificação (1% do valor FOB);

5. A Alfândega Nacional Boliviana atribui um canal de controle (vermelho, amarelo ou verde) após verificar todos os documentos e sua legalidade.

O Instituto Boliviano de Comércio Exterior (IBCE) foi criado para promover o desenvolvimento econômico e social da Bolívia. O IBCE se concentra em conscientizar sobre o comércio exterior e a cultura boliviana. Ajuda a melhorar a produção, o investimento e as oportunidades de negócios. Promove a eficiência, a competitividade, a produtividade e a qualidade dos negócios por meio da criação de relatórios estatísticos, consultoria e pesquisas de mercado. Também apoia novos importadores e exportadores. A associação analisa todos os requisitos e documentos necessários para a operação. No entanto, é importante obter assessoria jurídica e especializada para conduzir seu negócio ao sucesso com eficiência.

Segundo dados do INE, analisados pelo Instituto Boliviano de Comércio Exterior (IBCE), a Bolívia registrou seu maior superávit comercial em oito anos até junho de 2022, permitindo projeções promissoras até o fim do atual governo, o que beneficiará o crescimento econômico e a geração de empregos no país.

O principal produto de exportação até junho foi o gás natural (US\$ 1,428 bilhão), seguido pelo ouro, com US\$ 1,397 bilhão; soja e derivados, com US\$ 1,144 bilhão; e zinco, com US\$ 979 milhões. A soja, recurso renovável industrializado exportado para o exterior com valor agregado, está muito próxima de superar o gás e os minerais mencionados (recursos extrativos não renováveis, sem valor agregado).

Destaca-se o crescimento significativo das Exportações Não Tradicionais (NTE), que registraram sua maior contribuição para o valor global em 17 anos (29%) no primeiro semestre do ano, enquanto as vendas tradicionais representaram 71% (49% minerais e 21% hidrocarbonetos). Isso também confirma a supremacia dos setores não tradicionais (agrícola, agroindustrial, florestal, madeireiro, manufatura e artesanal) sobre as vendas de hidrocarbonetos, que há poucos anos representavam metade das exportações (IBCE, 2022).

O desempenho das vendas não tradicionais é notável: não apenas porque já ultrapassam US\$ 2 bilhões, mas também porque as mais de 2,7 milhões de toneladas — com uma forte base agroalimentar — têm um vasto efeito multiplicador na economia nacional, gerando empregos e renda que ajudam a impulsionar a demanda interna, o outro motor do crescimento do PIB, que deve crescer 5,1% este ano. A Bolívia tem uma localização estratégica, mas o território não foi totalmente explorado. É uma ponte na América do Sul que pode conectar os oceanos com impactos além do continente, mas não se percebe isso.

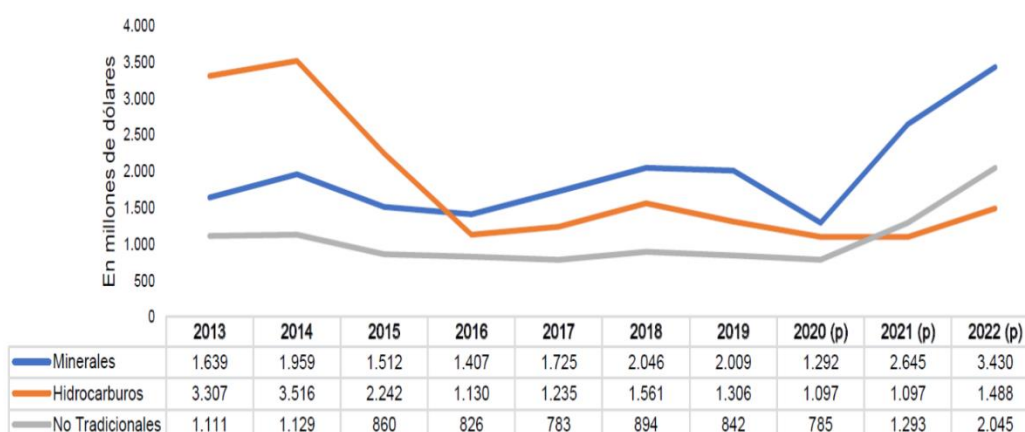
Deve-se promover e consolidar as conexões de transporte; também melhorar a infraestrutura e fornecer as facilidades para se tornar o que muitos sonham: um país conectado ao mundo. Para atingir esses objetivos, deve-se sempre avaliar os números do comércio exterior da Bolívia. Segundo o INE (Instituto Nacional de Estadística), registrou-se um superávit de US\$ 1,221 bilhão no primeiro semestre do ano. Houve um aumento significativo nas exportações, bem acima do observado em períodos semelhantes de anos anteriores. Isso demonstra uma melhora nas atividades econômicas e, de certa forma, reflete um crescimento em relação a outros anos. Este é um bom indicador e espera-se que o segundo semestre do ano tenha um desempenho ainda melhor.

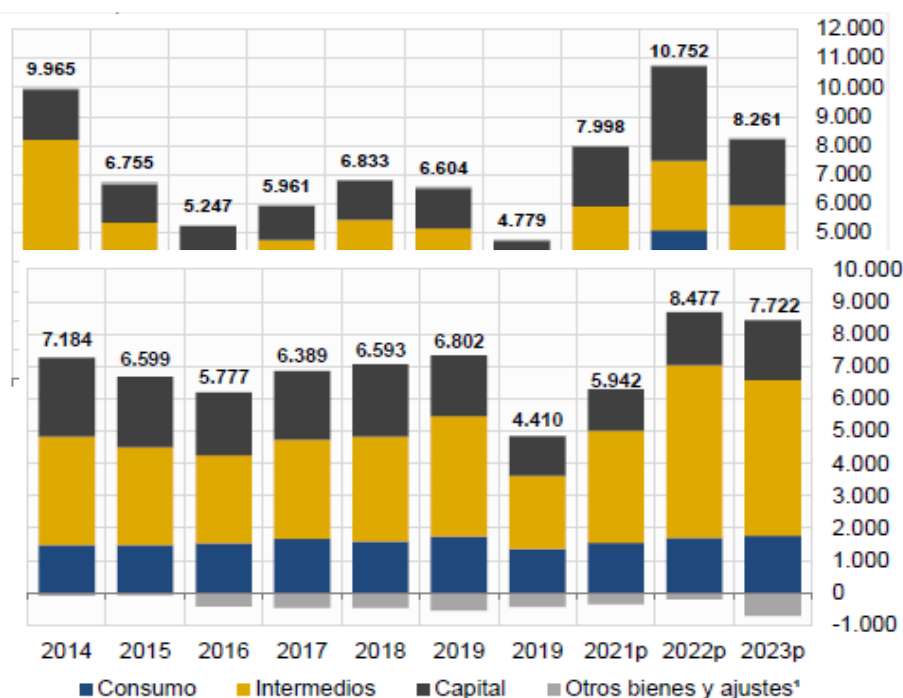
As exportações bolivianas (Gráfico 17 abaixo) baseiam-se principalmente em produtos tradicionais, como hidrocarbonetos e minerais. O que se pode observar — talvez devido aos efeitos do que está acontecendo ao redor do mundo — é um aumento no valor das vendas externas; e em relação aos produtos não tradicionais, é importante destacar o setor agrícola.

É vital traçar o antes e o depois da pandemia entre 2020 e 2021. Alguns setores reagiram mais rapidamente e, apesar disso, alguns países sofreram “efeitos” recessivos ou inflacionários. No entanto, a economia — que não é enorme — teve seus efeitos. Em termos de desenvolvimento ou crescimento natural, houve uma explosão que está sendo plenamente concretizada este ano, o que beneficiou a Bolívia com bons preços para as exportações, e espera-se que possam ser ainda melhores.

A participação do setor privado na melhoria das exportações é crucial; está contribuindo gradualmente para a superação da pandemia que manteve a todos paralisados por quase dois anos. A cada dia, mais empresas estão sendo criadas; esse crescimento vegetativo natural inspira e motiva empreendedores a gerar novas atividades. Da mesma forma, esse crescimento natural gera um efeito de crescimento dinâmico e espera-se que isso não pare de agora em diante.

Gráfico 17 – Evolução das exportações da Bolívia 2013-2022 (em bilhões de dólares)





Fonte: Banco Central da Bolívia (2024)

De janeiro a setembro de 2023, as exportações atingiram US\$ 8,261 bilhões, representando uma queda de 23,2% em valor e 21,1% em volume em relação ao mesmo período de 2022. Os produtos não tradicionais diminuiram 29,8% em valor e 19,4% em volume, os minerais apresentaram variação negativa de 15,0% em valor e 29,8% em volume devido aos fatores externos mencionados, e os hidrocarbonetos apresentaram queda de 32,6% em valor e 20,6% em volume. No entanto, o governo nacional está implementando o “Plano de Reativação do Upstream 2021-2024”, que prioriza projetos de exploração para reativar o setor.

O valor das importações diminuiu 8,9% em relação ao mesmo período de 2022, principalmente devido à queda nos preços. Destaca-se o crescimento das importações de bens de capital em valor (12,3%), associado à recuperação econômica do país e aos benefícios da Lei n. 1.391 sobre “Incentivos Fiscais à Importação e Venda de Bens de Capital” e sua expansão com a Lei n. 1.462 sobre Emendas ao Orçamento Geral do Estado – Gestão de 2022.

Durante 2023, nove meses do ano apresentaram déficit comercial. Ou seja, nossa balança comercial foi negativa em 75% do ano. Todas as atividades econômicas apresentaram níveis de exportação menores em comparação com 2022, sinais de um comércio exterior desfavorável (IBCE, 2022).

Por atividade econômica, apenas Alimentos e Bebidas e Insumos Industriais apresentaram saldo comercial positivo em 2023, devido às menores importações no ano anterior.

As exportações no ano passado foram de US\$ 10.910,9 milhões, e a atividade econômica mais destacada foi a Indústria de Transformação, com uma queda de 51%.

O maior produto de exportação em 2023 foi o ouro metálico, com US\$ 2,48 bilhões. Embora a indústria de transformação seja o componente mais importante do comércio exterior boliviano, ela diminuiu 20% em relação a 2022.

O setor de hidrocarbonetos continua em declínio: as exportações de gás natural caíram 31%, comparando janeiro a dezembro de 2023 com o mesmo período de 2022.

As exportações desse hidrocarboneto representaram apenas 19% do total exportado pelo país em 2023.

As importações em 2023 foram avaliadas em US\$ 11,49 bilhões, com a categoria econômica de Suprimentos Industriais tendo o maior peso, representando 26% do total.

Em relação a Combustíveis e Óleos, de janeiro a dezembro de 2023 a Bolívia importou US\$ 2,98 bilhões, 5% a menos que no ano anterior.

Os países dos quais mais importa a Bolívia são China, Brasil, Argentina e Chile, que representam 56% do que se compra fora das fronteiras.

Em suma, 2023 foi um ano negativo para o comércio exterior da Bolívia, pois foi deficitário. A taxa de queda das exportações foi muito superior à das importações. Isso significa que se gerou menos receita tributária e menos divisas no país, o que limita o crescimento econômico. Embora as importações tenham apresentado uma queda relativa, isso se deveu principalmente à escassez e à valorização do dólar, especialmente no mercado negro, o que torna mais caro comprar produtos do exterior.

O atual modelo produtivo promovido pela Bolívia aumentou as receitas estatais e gerou distribuição de renda, reduzindo significativamente a pobreza extrema. Forneceu subsídios a setores produtivos que produzem bens voltados para o mercado interno e gerou programas de industrialização baseados em investimento público, buscando incorporar maior valor agregado na produção de matérias-primas e no desenvolvimento de infraestrutura socioeconômica pelo Estado. Isso foi acompanhado por políticas fiscais e monetárias equilibradas, que permitiram a estabilidade macroeconômica, além de reduzir o desemprego e a desigualdade de renda, e aumentar as reservas internacionais.

Um dos problemas observados nesse processo de aumento da industrialização no processamento de matérias-primas está relacionado à altíssima porcentagem da população trabalhando na economia informal, ao desenvolvimento desigual entre as regiões leste e oeste do país – um problema estrutural por todos os motivos mencionados acima – e à incapacidade de sustentar essas conquistas caso as condições que permitiram essa melhoria do bem-estar se

alterem, especialmente as dos preços internacionais. O Estado boliviano destinou uma quantidade significativa de recursos, gerados a partir das receitas de recursos naturais, ao investimento público e a um programa de industrialização para agregar valor aos recursos naturais não renováveis que explora. Isso inclui usinas de amônia e ureia, usinas termelétricas, fábricas de cimento, fábricas de papel e papelão, usinas de separação de líquidos, usinas de cloreto de potássio e usinas de lítio. Isso representa alguns desafios para a Bolívia em termos de impacto econômico, principalmente devido à natureza desses investimentos, que exigem tecnologia altamente intensiva em capital. O impacto na demanda interna é limitado, e o efeito multiplicador é observado principalmente nos países que desenvolvem os equipamentos e insumos, durante as fases de investimento e operação. Os subsídios ao gás natural, que permitem o desenvolvimento dessas novas usinas, também afetam as receitas potenciais que o desenvolvimento dessas novas atividades produtivas pode gerar para o país (BOLÍVIA, 2022).

Um dos elementos críticos que puderam ser identificados é o papel limitado que a iniciativa privada desempenhou nesses processos de transformação produtiva e econômica que foram impulsionados nesta nova fase produtiva e que recaíram principalmente sobre o Estado. A ausência de acumulação de capital nos setores produtivos do oeste da Bolívia, incluindo a mineração, em comparação com o processo sustentado de acumulação de capital nos setores agroindustriais da região leste, reflete a desigualdade nas taxas de crescimento real do PIB entre as duas regiões, prolongando e expandindo a lei de desenvolvimento desigual e combinado do país. Entre os elementos que poderiam ser abordados pela Bolívia em seu atual modelo econômico, está o fortalecimento do desenvolvimento produtivo e industrial, que permite a transferência de tecnologias, o uso intensivo de mão de obra e a abertura aos mercados externos, fortalecendo os eixos de maior distribuição de renda e redução da pobreza alcançados nos últimos anos (2020 a 2024), o que aborda estruturalmente os potenciais choques externos que o país pode enfrentar quando condições exógenas o afetam, principalmente relacionadas à diminuição do preço das matérias-primas, juntamente com o que se observa em relação ao fomento produtivo requerido pela zona oeste da Bolívia.

5 ANÁLISE DE RESULTADOS

A transição da política comercial da liberalização unilateral para o Mercosul implica a eliminação de restrições comerciais entre os países parceiros, resultando em ganhos econômicos. Por essa razão, este projeto se concentrou nas fronteiras menos visíveis que afetam a livre circulação de mercadorias dentro do Mercosul. Algumas delas são fronteiras físicas, como as relacionadas às alfândegas; outras são técnicas, relacionadas à regulamentação; e, finalmente, fronteiras fiscais, relacionadas às compras governamentais e, especialmente, à não neutralidade da tributação do consumo. Os resultados, além de sua contribuição acadêmica, poderiam ser usados para racionalizar as atuais exceções à Tarifa Externa Comum do Mercosul, bem como para a eventual negociação de uma nova tarifa.

É sabido que o processo de integração leva à eliminação das fronteiras nacionais entre os parceiros, como barreiras ao comércio originadas na regulamentação da política comercial. Isso ocorre paralelamente às mudanças no grau de especialização correspondente a países, regiões e produtos. A assinatura do Tratado do Mercosul em 1991 e o projeto de União Aduaneira iniciado em 1995 promoveriam maior integração física e mobilidade de bens, serviços e fatores produtivos, com impactos diferenciados nas regiões de cada país. Nesse sentido, e de acordo com a Agenda de Presidentes dos Países-Membros do Mercosul, em 2023, o país reafirmou seu compromisso com a implementação do projeto de União Aduaneira, com o objetivo de aprimorar as relações comerciais entre os países-membros do bloco.

Em relação às fronteiras internas do Mercosul, as remoções tarifárias já ocorridas levaram a uma distribuição assimétrica dos benefícios.

As regiões experimentaram efeitos diferenciados, dada sua heterogeneidade em termos de dotações de fatores e características geográficas. No entanto, a distribuição dos benefícios agregados entre países e regiões foi afetada por restrições decorrentes da política econômica e das fronteiras geográficas. A integração do mercado interno do Mercosul aumentaria a eficiência das empresas, resultante do aumento do tamanho do mercado e de novos fatores competitivos. Restrições não tarifárias foram consideradas obstáculos “moderadamente importantes” à expansão das exportações para o Mercosul. Alguns setores indicaram que as restrições não tarifárias (NTRs) eram “muito importantes”: calçados, equipamentos elétricos, vestuário, peças e veículos, indústrias diversas e outros produtos alimentícios. Alguns setores identificaram as barreiras não tarifárias como tendo alguma importância para impedir o crescimento de suas exportações, incluindo metalurgia de não ferrosos, equipamentos elétricos, refino de petróleo, plásticos e processamento de vegetais.

Finalmente, em relação a outros obstáculos, foi dada grande importância à política interna brasileira, ao nível de demanda dos países do Mercosul e às tarifas. Tarifas foram impostas a máquinas e tratores, equipamentos elétricos, peças e veículos, abate de animais e produção de açúcar. Isso é surpreendente, visto que, com exceção do açúcar (não resolvido), as tarifas desapareceram com o fim do regime de ajuste. Em resumo, as empresas brasileiras geralmente identificam o Mercosul como um mercado importante e as barreiras não tarifárias como um obstáculo significativo ao aumento dessas exportações.

Na análise das barreiras invisíveis, quatro delas são mencionadas com mais frequência, em ordem decrescente de frequência: a) requisitos de rotulagem, incluindo informações específicas ao consumidor; b) atrasos no desembarço aduaneiro além dos padrões normais; c) verificações pré-embarque de mercadorias para verificação de dados, especialmente preço; e d) requisitos de inspeção e testes como parte dos procedimentos aduaneiros.

As restrições mais notáveis, por número de setores que as citaram, foram aquelas relacionadas a procedimentos aduaneiros e inspeção prévia; conteúdo regional ou requisitos de patente afetam as empresas, mas não são predominantes em nenhum setor. O setor de calçados menciona oito obstáculos (refere-se ao excesso de procedimentos aduaneiros e certificações técnicas como os mais restritivos), enquanto o setor de equipamentos elétricos apresenta quatro restrições (procedimentos aduaneiros, inspeção prévia, requisitos de inspeção e testes e certificações técnicas, todas moderadamente importantes). Vestuário apresenta quatro barreiras: etiquetas, alfândega, inspeção e testes e certificações técnicas.

5.1 Efeito das barreiras não tarifárias

Em relação aos efeitos, as empresas do Mercosul relataram nunca ter exportado ou ter sofrido interrupções nas exportações, permanentes ou temporárias, devido às restrições impostas — ou seja, interrupções, tanto temporárias quanto permanentes.

Considerando as quantidades de produtos nunca exportados, juntamente com aqueles que enfrentaram barreiras à exportação, observa-se que as barreiras no Paraguai e no Uruguai foram suficientemente fortes. As barreiras argentinas bloquearam apenas 13,7% dos produtos. Isso não significa que as barreiras no bloco do Mercosul sejam mais eficazes, mas sim que, devido ao pequeno tamanho dos mercados, as empresas brasileiras não investiram recursos para neutralizar ou contornar essas barreiras.

Em relação às mudanças (em produtos, processos ou marketing) para superar as barreiras ao comércio regional, as empresas dos países do Mercosul mencionam indicadores

das mudanças mais importantes que foram feitas no comércio exterior, como a adaptação às normas técnicas e padronização, testes e certificação.

Outros aspectos com menor impacto incluem mudanças na rotulagem e embalagem e mudanças nas especificações dos produtos. Também são feitas referências a mudanças nos processos de produção, como exportações sem marca e inspeções em fábricas.

Há 12 tipos de barreiras que têm pelo menos uma menção como sendo de alta importância. Novamente, como no caso argentino, deve-se concluir que existe uma gama de barreiras aplicadas ao comércio regional, com alguma variação por tipo de produto.

A licença de importação exigida pelo Brasil constitui a barreira mais importante. A emissão da licença causa perda de tempo e tem sido até mesmo uma fonte de interrupção nos fluxos comerciais. Em segundo lugar, como no caso argentino, estão as exigências de rotulagem, que afetam muitos produtos, e em terceiro lugar, os procedimentos aduaneiros excessivos. Em quarto e quinto lugares, estão o registro do produto e a exigência de conteúdo regional.

Os impostos estaduais (ICMS), que devem ser pagos antecipadamente pelo importador e não são totalmente transferíveis na cadeia comercial, são mencionados com destaque. Portanto, eles impõem um custo para quem importa mercadorias para revenda. O transporte rodoviário também foi mencionado como um motivo para a barreira. Menciona-se que as transportadoras não carregam mercadorias sem uma ordem expressa do comprador (importador), o que agrava os problemas regulatórios específicos.

5.2 Restrições não tarifárias por tipo de comprador

Foi elaborado um resumo das ARNs, classificando os produtos pelo índice de importância mencionado anteriormente, adicionando informações sobre o tipo de comprador e a autoavaliação quanto à diferenciação do produto vendido no mercado de destino. Em linhas gerais, observa-se que as indústrias locais uruguaias têm um foco estratégico, comercializando seus produtos principalmente para outras indústrias e atacadistas/importadores. Além disso, existe um conjunto de ARNs que estimulam essa tendência, incluindo alguns custos fixos de importação/exportação e rotulagem diferenciada para cada importador.

No Brasil, assim como no caso argentino, dadas as dificuldades de obtenção de informações, essas estimativas foram feitas com dados da literatura, utilizando elasticidades conhecidas de outros países. Os resultados, que devem ser interpretados com cautela, também indicam ordens de grandeza.

A eliminação de todas as restrições de acesso ao mercado na Argentina beneficiaria os consumidores em US\$ 184 milhões em calçados, US\$ 54 milhões em frango e US\$ 87 milhões em aço. As perdas de excedentes do produtor seriam de US\$ 146 milhões, US\$ 39 milhões e US\$ 37 milhões, respectivamente. Assim, 8.273 empregos seriam perdidos em calçados e 203 em aço, e os ganhos de eficiência seriam pequenos nos três setores. Por sua vez, manter um emprego por meio de restrições custaria aos consumidores argentinos US\$ 22.800 por ano em calçados e US\$ 428.600 em aço. Por fim, a remoção das barreiras representaria aumentos nas importações de 22,8% em calçados, 30% em frango e 7,2% em aço (BERLINSKI, 2005).

5.3 Causas das restrições não tarifárias

Restrições comerciais não tarifárias existem sempre que um produtor nacional precisa alterar seu produto para cumprir as regulamentações de outro país ou submeter seu produto a testes e certificação no país importador.

As principais causas dessas barreiras são regulamentações governamentais obrigatórias ou normas voluntárias, que podem ser impostas por instituições não governamentais. Portanto, é útil distinguir entre regulamentações e barreiras não regulatórias. Estas últimas resultam da exigência de que os exportadores cumpram normas nacionais relacionadas a precedentes históricos ou tradições técnicas. Elas podem ser obrigatórias, mas estão fora do escopo da política regulatória. Pode-se dizer que as regulamentações técnicas obrigatórias correspondem a diferenças nos requisitos mínimos de saúde, segurança e meio ambiente; enquanto as regulamentações não regulatórias podem estar mais relacionadas a testes de qualidade ou desempenho.

Tanto restrições esporádicas imprevistas no setor exportador quanto soluções *ad hoc* introduzem incerteza, reduzem as exportações e aumentam os custos associados à minimização de seu impacto. Em alguns casos, isso leva ao desvio de exportações para mercados menos conflituosos. Os diversos casos não resolvidos ou aqueles com soluções *ad hoc* correspondem à ausência de um esforço de harmonização legislativa (reconhecimento mútuo) ou internalização nacional de normas do Mercosul já acordadas. Os casos analisados nesta pesquisa, em que as restrições estão relacionadas ao cumprimento de normas nacionais, resultaram em experiências semelhantes às da Comunidade Econômica Europeia, em que os problemas mais significativos estavam relacionados à falta de informação e experiência e à demora na obtenção de aprovação por agências nacionais no país de destino. Nota-se também que as regulamentações para produtos baseados em recursos naturais assumiram um caráter

mais nacional-regional por envolverem indústrias tradicionais; isso pode ser comparado às aquelas intensivas em capital humano, novas indústrias que adotam normas. Nas primeiras, identificou-se a concorrência entre normas e sistemas regulatórios nacionais, exigindo um período maior de convergência, enquanto nas últimas, a referência é externa.

Uma análise sistemática de algumas experiências da Argentina, do Brasil e Uruguai quanto à imposição de restrições não tarifárias às suas exportações para o Mercosul permitiu caracterizá-las, destacando sua relevância e o custo para a proteção do consumidor. A incorporação dessas diferentes dimensões permitiu concluir sobre a importância das restrições não tarifárias como um freio temporário ou permanente ao fluxo de comércio dentro do Mercosul. Nesse sentido, embora grande parte da harmonização internacional e da redução de barreiras não tarifárias tenha sido alcançada no âmbito dos processos de integração regional, neste caso, o progresso tem sido lento.

Ou seja, tem sido mais fácil chegar a um acordo entre pequenos grupos de países do que no nível multilateral sobre a convergência de objetivos políticos na área de normas. Superar a situação atual exige uma abordagem de negociação confiável que incentive os exportadores a buscar soluções institucionais para dismantlar as restrições, apesar de criar situações de livre circulação para seus concorrentes. Também exige o compromisso dos governos de iniciar negociações bilaterais ou multilaterais para remover/harmonizar ou reconhecer mutuamente as restrições nacionais assimétricas (BERLINSKI, 2005).

O Mercosul tem sido alvo de inúmeras críticas, incluindo aquelas que apontam as restrições ao comércio intrarregional como responsáveis por seu fraco desempenho como mercado comum. Mas as restrições têm sido utilizadas em todo o mundo em diferentes momentos, para diferentes propósitos e com variados graus de sucesso. Talvez o principal problema em nosso processo de integração seja a forma como essas restrições são impostas.

Desde a sua fundação formal em 1991, o Mercosul foi concebido como um projeto de integração cujos principais objetivos eram promover o desenvolvimento econômico dos países que o compõem. De uma perspectiva liberal, o primeiro instrumento de integração que levaria a esse objetivo seria a liberalização do comércio intrarregional, que permitiria a formação de um mercado regional. Nesse sentido, embora o Mercosul tenha sido creditado com considerável sucesso em termos de aumento do comércio durante seus primeiros anos, foi posteriormente descrito como um processo “estagnado”, e as restrições ao comércio intrarregional foram apontadas como a causa dessa “estagnação”.

De acordo com essa concepção, tais restrições não permitem a consolidação de uma zona de livre comércio nem de uma união aduaneira entre os quatro parceiros (Argentina,

Brasil, Uruguai e Paraguai e, atualmente, desde julho de 2024, Bolívia) e, portanto, impedem a evolução em direção a um verdadeiro mercado comum e seu objetivo de desenvolvimento econômico. Historicamente, porém, elas têm sido instrumentos comerciais legítimos, utilizados em diferentes países e regiões como instrumentos para orientar esse desenvolvimento. A “má imagem” dessas restrições no Mercosul, portanto, parece se dever mais à forma como são decididas e aplicadas do que às suas causas e seus efeitos econômicos. Um estudo do comércio de calçados argentino no Mercosul suscita reflexões sobre o sucesso limitado dessa forma de gestão comercial de curto prazo, unilateral e isolada, uma vez que não conseguiu consolidar o setor regionalmente, nem diluir as demandas dos importadores brasileiros, nem – muito menos – promover esforços para alcançar um consenso regional sobre os mecanismos para orientar o desenvolvimento econômico.

5.4 Restrições não tarifárias no Mercosul

A Organização Mundial do Comércio (OMC) promove a eliminação de tarifas como ferramenta para fomentar o livre comércio internacional e proíbe todas as medidas que restrinjam o comércio de forma não tarifária, permitindo-as apenas em situações especiais. Nesse sentido, algumas medidas protecionistas são autorizadas e outras são proibidas, dependendo dessas situações. No entanto, o critério de proibição não é exaustivo, o que torna muito difícil classificar algumas medidas como Restrições Não Tarifárias (RNTs) se forem justificadas como políticas estratégicas com objetivos variados, além de limitar o comércio ou discriminar produtos estrangeiros. Desta forma, a linha que limita a legitimidade desses procedimentos é muito tênue. Assim como no cenário internacional, ao longo da história do Mercosul, as RNTs para o comércio intrazona têm estado em uma zona cinzenta entre o que é permitido e o que não é. O foco inicial na liberalização comercial estava em linha com o ideal de livre comércio institucionalizado na OMC, mas, à medida que o processo de integração se desenvolveu, a falta de um entendimento comum sobre as RNTs tornou-se evidente. Restrições identificadas como medidas que limitam ou impedem o acesso ao mercado no Mercosul assumiram diversas formas ao longo de sua história: cotas de importação e restrições voluntárias à exportação; proibições de importação e exportação; licenças de importação; salvaguardas; direitos de importação; discriminação fiscal com impostos domésticos, impostos de exportação e subsídios; preços mínimos ou valores de critério; requisitos de contratação pública; valoração aduaneira; ou barreiras técnicas (normas, registro, rotulagem), entre outras.

E muitas decisões regionais relacionadas às RNTs fizeram parte da regulamentação do Mercosul. A questão estava prevista no Tratado de Assunção, que deu origem ao processo de integração; posteriormente, a criação da Comissão de Comércio do Mercosul (CCM) e a liberalização do comércio intrarregional para a maioria dos produtos em 1994, e para quase todos os produtos em 1999, deram origem a mais regulamentações que abordam o assunto, enquanto as decisões dos tribunais regionais se concentraram em disputas decorrentes dessa questão. No entanto, a última decisão do Tribunal Permanente de Revisão do Mercosul foi proferida em 2008, enquanto uma longa série de conflitos decorrentes das RNTs eram resolvidos por meio da apresentação de queixas e consultas perante a CCM ou no mais alto nível político, com negociações diretas entre os governos nacionais.

O limitado progresso alcançado na identificação das RNTs e no estabelecimento de mecanismos regionais para lidar com elas produziu duas situações paralelas. Por um lado, as RNTs se tornaram uma parte natural do processo; por outro, sua existência sempre alimentou críticas ao bloco. Como resultado, inúmeros conflitos comerciais causados pelas RNTs acabaram sendo resolvidos bilateralmente. Entre eles estava a disputa sobre calçados, que historicamente opôs empresários da Argentina e do Brasil.

5.5 Bolívia – Caso de restrições à carne bovina

Restrições à exportação em pequenas economias causam uma diminuição nas exportações e um aumento na produção do produto em questão, em um contexto de efeitos no mercado interno.

Durante 2007 e 2008, a Bolívia foi afetada por eventos hidrometeorológicos e climáticos adversos causados pelo fenômeno La Niña, causando danos significativos não apenas à população, mas também ao abastecimento de alimentos, incluindo carne bovina. Segundo a Cepal (2008), as perdas no setor pecuário ultrapassaram sete milhões de dólares americanos. As perdas econômicas neste setor são explicadas principalmente pelas severas inundações nos departamentos de Beni e Santa Cruz, os principais centros pecuários do país, que reduziram o efetivo bovino em mais de trinta e cinco mil cabeças.

Por esse motivo, a Bolívia enfrentou uma considerável escassez de carne bovina no mercado interno, um produto alimentício com presença significativa na cesta básica do país.

Diante dessa escassez de carne bovina no mercado interno, o preço desse produto registrou aumentos esperados, impactando negativamente o consumo doméstico de carne bovina. Diante desse cenário de alta de preços e escassez de carne bovina no mercado interno,

o governo boliviano, com o objetivo de salvaguardar a segurança alimentar da população boliviana, decidiu estabelecer uma restrição extraordinária às exportações de carne bovina. Para tanto, o Poder Executivo promulgou o Decreto Supremo n. 29.460, em 27 de fevereiro de 2008, que proibiu por tempo indeterminado a exportação de gado vivo e carne bovina. Como resultado dessas restrições, a balança comercial boliviana de produtos cárneos foi, em geral, negativa entre 2008 e 2012. Claramente, a principal causa desse resultado comercial foi a proibição da exportação de carne bovina implementada em 2008. No entanto, em 2013, houve uma reversão dessa tendência. Essa reversão se deveu ao aumento das vendas da carne em questão, uma vez que os choques climáticos foram reduzidos (IBCE, 2020).

Nesse sentido, com essa política implementada pela Bolívia, a imposição de restrições à exportação causou uma redução no volume exportado. Em outras palavras, os resultados são consistentes com as premissas teóricas. No entanto, este não é o caso quando se analisa o efeito da política sobre a produção e a quantidade destinada ao consumo interno. Segundo a teoria, os consumidores locais deveriam se beneficiar da redução dos preços causada pelo aumento da oferta interna. Diferentemente dessa abordagem, verificou-se que as restrições levaram à redução da oferta local.

O caminho escolhido em 2008, com a adoção e implementação prolongada da política restritiva, não teve os resultados esperados sobre o abastecimento interno, pois poderia ter retardado a recuperação da atividade pecuária no país e, conseqüentemente, a segurança alimentar (CEPAL, 2008).

Outro problema está relacionado ao protecionismo e à intervenção estatal, que criaram o que pode ser chamado de restrição à regulação econômica. O protecionismo fomenta a ineficiência econômica e desencadeia demandas por benefícios compensatórios, que, por sua vez, geram ainda mais ineficiência e dão origem a novas demandas por maior proteção, e assim por diante. O protecionismo e os benefícios compensatórios reforçam a intervenção estatal *ad hoc*, fortalecendo a burocracia, o que representa um sério obstáculo à liberalização comercial. Exportar para o Brasil envolve uma série de procedimentos, incluindo a obtenção de certos tipos de licenças como etapa preliminar ao desembaraço aduaneiro. A finalidade dessa exigência é tanto o controle regulatório das importações quanto fins estatísticos e, portanto, aplica-se a todos os tipos de bens e serviços, independentemente de sua origem. O importador será responsável por processar esses procedimentos; no entanto, a empresa exportadora é obrigada a fornecer todas as informações técnicas e comerciais necessárias; vale ressaltar que a obtenção dessas licenças é necessária para o embarque das mercadorias.

Existem três tipos diferentes:

- a) importações sujeitas a licenças automáticas: os produtos sujeitos a este regime constam em uma lista que pode ser consultada no site do MDIC (Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior). Primeiramente, é necessário preencher o formulário correspondente. O prazo máximo para obtenção deste tipo de licença é de 60 dias úteis;
- b) importações sujeitas a licenças não automáticas: os produtos sujeitos a este regime constam em uma lista que pode ser consultada no *site* do MDIC (Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior). O prazo máximo para obtenção deste tipo de licença é de 60 dias úteis;
- c) importações isentas da obrigatoriedade de obtenção de licença específica: basta apresentar o Registro da Declaração de Importação processada pelo Siscomex. Existem três tipos de declaração: importação ordinária, importação simplificada e remessa expressa.

Além das licenças mencionadas, os seguintes impostos incidem sobre as importações:

- a) IPI: Imposto sobre Produtos Industrializados;
- b) ICMS: Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços;
- c) PIS/Pasep: Contribuições para o Programa de Integração Social;
- d) Cofins: Contribuição Social para o Financiamento da Seguridade Social;
- e) Imposto sobre a Prestação de Serviços, se aplicável.

As alíquotas variam e, dependendo do bem em questão, podem variar de 0% a 35%. A regra geral é que quanto maior o grau de beneficiamento do bem importado, maior a alíquota. Assim, bens como matérias-primas serão tributados com as menores alíquotas, enquanto outros tipos de produtos estão sujeitos a percentuais mais elevados.

Em quase todos os casos, trata-se de alíquotas *ad valorem* (conforme o valor) que devem ser aplicadas ao Imposto sobre Valor Agregado (IVA) do produto, embora haja exceções às quais se aplicam alíquotas específicas, como é o caso dos seguintes produtos: bebidas, calçados, vestuário, móveis, óticas, relógios e artigos têxteis para o lar.

5.6 Brasil: barreiras não tarifárias

A proteção da economia doméstica brasileira leva ao surgimento de algumas barreiras não tarifárias, que em alguns casos dificultam as práticas comerciais. Exemplos incluem:

- a) o direito antidumping sobre resinas de policarbonato ou fenol europeu;
- b) a aplicação discriminatória do imposto sobre produtos manufaturados a automóveis;

- c) restrições à importação de pneus novos e a proibição da importação de pneus reformados;
- d) exigência de selos fiscais para vinhos;
- e) requisitos de rotulagem para a exportação de produtos cárneos;
- f) atrasos na importação de artigos de vestuário, que muitas vezes são rigorosamente revisados por meio de verificação, não apenas documental, mas também física e de preços.

As limitações à expansão do comércio e ao crescimento são em grande parte específicas de cada economia; no entanto, países mediterrâneos como a Bolívia compartilham características comuns e restrições geográficas vinculadas a essa condição.

Nesse sentido, nos acordos, é importante que os líderes dos Estados-Membros expliquem sua situação negocial no Parlasul, o que permitirá o estabelecimento de políticas viáveis e comuns entre os países, tanto na área comercial quanto na proteção ambiental.

6 PROPOSTA DE AÇÃO

Bolívia e Brasil são signatários do Tratado do Mercosul (Protocolo de Adesão, 2015, endossado como membro pleno em julho de 2024) e, portanto, demonstram sua disposição para se integrarem comercialmente e adquirirem compromissos externos. Este elemento é importante destacar, visto que o desenvolvimento de uma ordem institucional e jurídica como fundamento supranacional e um sistema jurisdicional autônomo, em teoria, constituem um progresso extraordinário, embora, na realidade, o descumprimento das normas legais predomine como ideia de soberania absoluta.

Nesse sentido, ações práticas efetivas podem ser realizadas por meio de eventos e fóruns profissionais, com a participação de autoridades aduaneiras de ambos os países e de pessoas físicas ou jurídicas envolvidas nas exportações e importações do comércio entre a Bolívia e o Brasil.

Nesse sentido, a pesquisa determinará os fatores e as lacunas legais que influenciam o comércio exterior como barreiras. Ações efetivas permitirão o estabelecimento de acordos bilaterais entre ambos os países, levando em consideração acordos regulatórios supranacionais como o Mercosul, do qual são parte, no âmbito da cooperação comercial e econômica entre ambas as nações. Da mesma forma, a solução para o problema investigativo será divulgada em fóruns e eventos com a participação ativa de câmaras de exportadores da Bolívia e do Brasil, pessoas físicas e jurídicas, despachantes aduaneiros, entre outros.

É de grande importância conscientizar exportadores e importadores de ambos os países sobre o sistema de gestão aduaneira, baseado em regras e procedimentos padronizados internacionalmente e em *softwares*, o que contribui para a otimização do comércio. O objetivo desta proposta é investigar a implementação de um complexo integrado de controle migratório fronteiriço. Isso significa que o controle operacional que separa a passagem de fronteira, neste caso Bolívia (Puerto Quijarro) e Brasil (Corumbá), seria realizado por agentes de imigração e alfândega de ambos os países dentro da mesma infraestrutura, em coordenação com aspectos organizacionais e logísticos (Controle Migratório Integrado). Esse controle seria realizado de forma independente nas alfândegas de cada país.

Esta iniciativa promove maior movimentação econômica, beneficiando o comércio exterior de ambos os países em termos de importação e exportação, bem como o turismo em geral.

Os controles de fronteira consistem em dois tipos: controle convencional, em que o usuário para no complexo do país de origem para controle de saída e também no complexo do

país de destino para controle de entrada; controle integrado, em que os controles de fronteira são realizados em um único complexo de fronteira, onde trabalham funcionários de ambos os países.

Em relação aos modos operacionais, eles são organizados de duas maneiras: justaposto, em que ambos os funcionários trabalham em pares de agências com responsabilidades semelhantes; sequencial, em que controle do país de saída na ACI será totalmente concluído antes da entrada correspondente no controle do país.

Em relação às modalidades de controle integrado, são estabelecidas as seguintes: cabeçalho único, em que as operações aduaneiras e fitossanitárias de imigração são realizadas em uma única instalação, tanto para a entrada quanto para a saída do país; cabeçalho duplo – país, entrada, país anfitrião. As operações de imigração, alfândega e fitossanitárias são realizadas em duas instalações, tanto para a entrada quanto para a saída do país.

As seguintes agências operam nas instalações integradas de controle de imigração na fronteira: Polícia Investigativa (controle de imigração); Serviço Nacional de Alfândega (controle aduaneiro); Serviço Fitossanitário; polícias de ambos os países.

Usuários ou pessoas em trânsito migratório nos controles integrados de fronteira recebem os seguintes serviços: controle documental de imigração realizado pela polícia; inspeção de veículos realizada pela Alfândega (Controle Documental); inspeção física.

Este controle inclui a inspeção de toda a bagagem e pode ser realizado por diversos meios tecnológicos ou por inspeções visuais ou manuais. Os meios de transporte também são inspecionados: controle de mercadorias (Alfândega); controle fitossanitário; manutenção da ordem pública durante o controle integrado de imigração realizado pela polícia de ambos os países

Nesse contexto, para iniciar sua implementação, será formado um Comitê de Integração entre as autoridades de Puerto Quijarro, na Bolívia, e Corumbá, no Brasil. Esses comitês deverão agendar reuniões técnicas para avaliar os serviços básicos necessários à operação da travessia e, assim, definir as atividades específicas de controle de fronteira.

Da mesma forma, deverá ser proposta a criação de uma Área de Controle Integrado (ACI), com sede em território boliviano, para organizar o desenvolvimento de uma rede virtual de comunicações regionais, permitindo o acesso a dados relacionados a serviços atrativos, eventos culturais e turísticos, bem como a um mapa de referência integrado.

Além disso, o Comitê promoverá uma cúpula regional de informação turística para analisar e coordenar as regulamentações vigentes para ambos os países e promover a região como destino.

O Regulamento do Mercosul (2000; 2012, n.p.) para a Facilitação do Trânsito Turístico na Região:

* Decisão CMC n. 04/00 - Acordo de Facilitação de Comércio ou ‘Acordo de Recife’: implementação do controle integrado em determinados pontos de fronteira.

- Controle integrado: atividade realizada por agentes dos órgãos de controle (Imigração, Saúde, Alfândega), utilizando procedimentos compatíveis e similares, sequencialmente e, sempre que possível, simultaneamente.

- Progresso na eficiência e na agilização dos controles, com a redução significativa dos tempos de processamento e controle nas fronteiras.

* Decisão CMC n. 07/12 - Complementação do ‘Acordo de Recife’ sobre migração: aprimora o ‘Acordo de Recife’ ao estabelecer a modalidade de controle integrado por meio do reconhecimento recíproco de competências, atividade realizada pelos agentes de imigração de um país sob a supervisão do outro, após o reconhecimento mútuo e expresso das competências de controle migratório definidas pelas autoridades migratórias das Partes.

Conforme observado em regulamentações e acordos internacionais, as fronteiras recebem atenção prioritária, que deve ser realizada no âmbito das políticas de Estado entre os países, no marco de um desenvolvimento integral e sustentável.

Nesse sentido, as regiões fronteiriças se beneficiarão da promoção e implementação de programas de desenvolvimento econômico e social em busca de uma melhor qualidade de vida. As fronteiras devem promover o controle e a proteção dos recursos naturais, bem como operações de combate a atividades ilícitas com a participação e coordenação de ambos os países. O objetivo é promover o bem-estar nessas regiões, transformando-as em locais de fronteira atrativos.

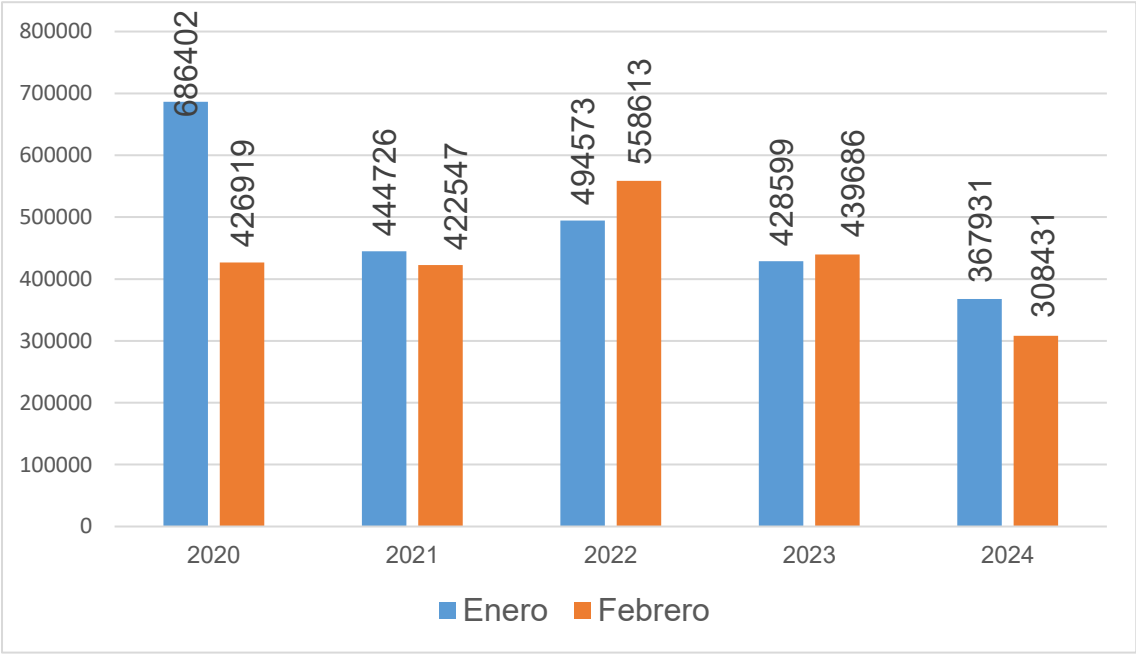
A migração tem aumentado por diversas razões e, portanto, as vias de comunicação terrestre e as condições de vida devem ser melhoradas. Portanto, os Estados devem abordar as fronteiras implementando programas e projetos sociais e de desenvolvimento em coordenação entre os países.

Nesse contexto, a Bolívia estabelece o conceito de “bem viver” em sua Constituição Política, associando-o à migração e ao desenvolvimento. A OIM (Organização Internacional para as Migrações), como já foi dito, propõe o fortalecimento do nível estadual na questão da migração entre os países, permitindo o desenvolvimento da migração circular e, assim, prevenindo a migração irregular.

De 2020 a 2024, o fluxo de cargas exportadas na rota Corumbá-Puerto Suárez ultrapassou 2 milhões de toneladas (Gráfico 18).

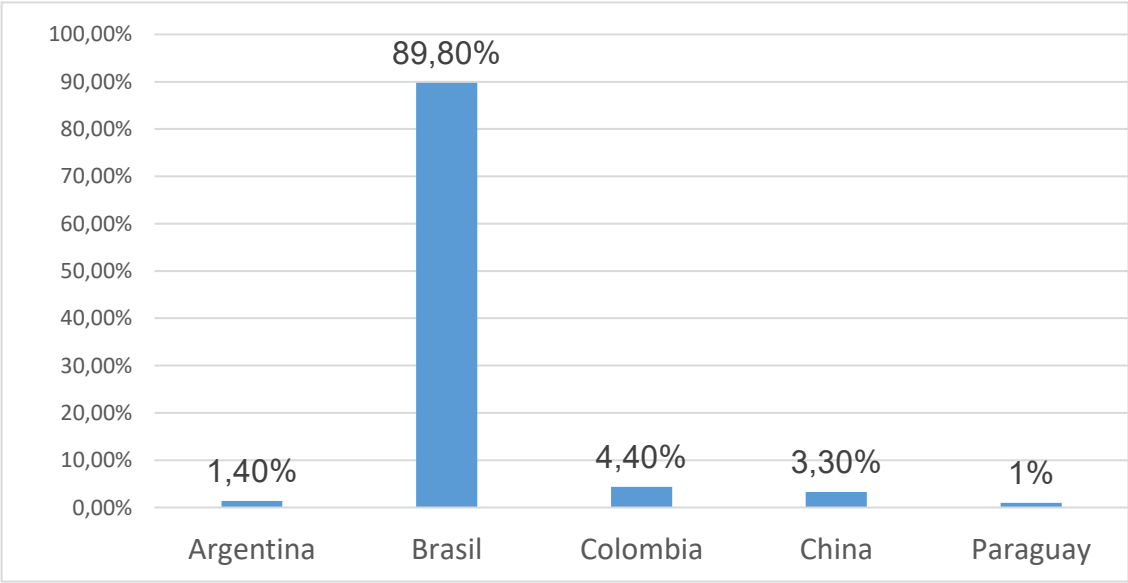
Nesse sentido, o ano de 2024 marcou uma redução de 16% no volume exportado em comparação com o primeiro bimestre de 2024. Assim, o valor total dos produtos exportados por essa rota representou 88,9% da carga transportada, tendo como principais destinos Brasil, Colômbia (4,4%) e China (3,3%) (IBCE, 2024) (Gráfico 19).

Gráfico 18 – Bolívia: exportações Corumbá-Puerto Suárez – Janeiro-fevereiro 2020 a 2024 (em toneladas)



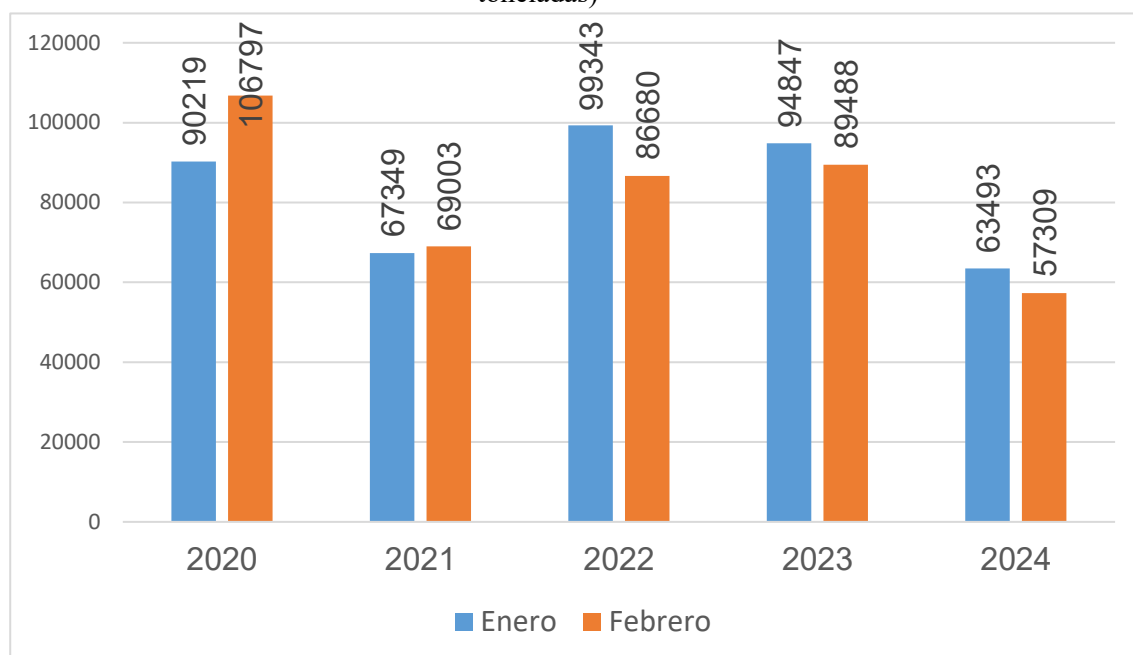
Fonte: IBCE (2024)

Gráfico 19 – Principais países de destino, primeiros 2 meses de 2024 (p) (em % s/volume)



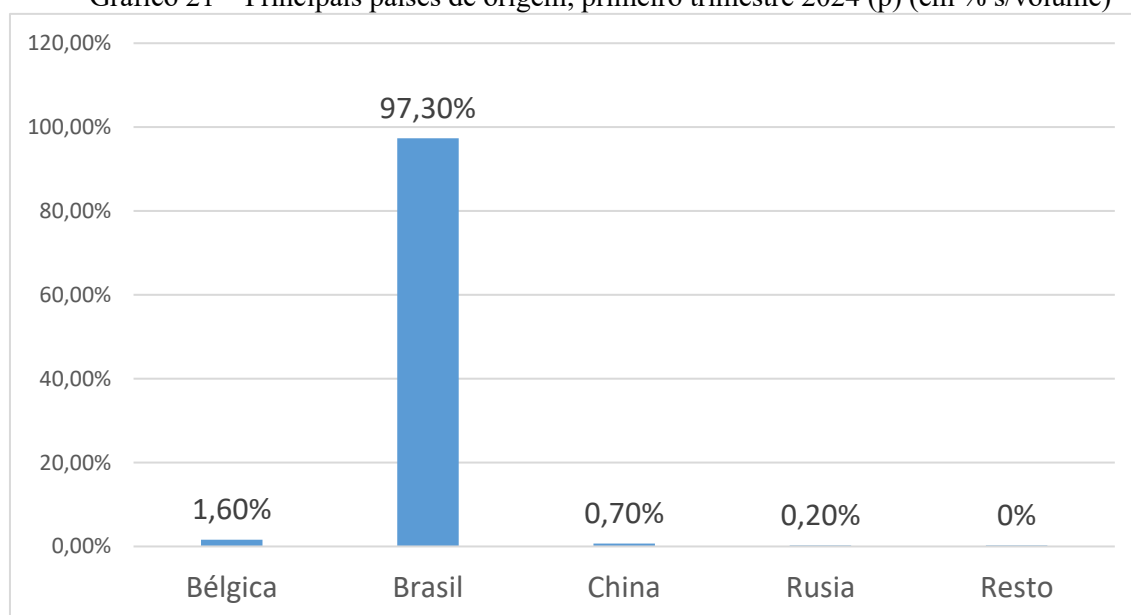
Fonte: IBCE (2024)

Gráfico 20 – Bolívia: importações Corumbá-Puerto Suárez, janeiro-fevereiro de 2020 a 2024 (em toneladas)



Fonte: IBCE (2024)

Gráfico 21 – Principais países de origem, primeiro trimestre 2024 (p) (em % s/volume)



Fonte: IBCE (2024)

No bimestre de 2020 a 2024, o volume de importações pela rota Corumbá-Puerto Suárez aumentou em 400.000 toneladas (Gráfico 20).

Nesse sentido, em fevereiro de 2024, foi registrada uma redução de 10% no volume de importações em relação a janeiro. Em 2024, 97,3% de todos os produtos importados por essa rota eram do Brasil, Bélgica, China e Rússia, respectivamente (Gráfico 21) (IBCE, 2024).

É de extrema importância o controle integrado em Puerto Suárez/Puerto Quijarro – Corumbá. A característica mais notável da área de fronteira que abrange essas cidades e seus arredores (*hinterland*: nexos comerciais) é um sistema logístico e comercial muito ativo (HOFFMAN, 2000), por onde 90% do comércio entre o Brasil e a Bolívia circula, é armazenado, monitorado e, por fim, transferido. Em particular, uma das áreas econômicas mais importantes de ambos os países: Santa Cruz de la Sierra, na Bolívia, e São Paulo, no Brasil. Esta região também serve como ponto de conexão para outros transportes terrestres entre os dois países, buscando acesso a portos oceânicos ou mercados em outros países. Isso representa, segundo Batista da Silva (2013), um trânsito de US\$ 5,581 bilhões anualmente. Quase metade desse valor corresponde ao gás boliviano (88% do comércio bilateral), enquanto o restante abrange diversos produtos, principalmente matérias-primas.

Com base em dados da alfândega brasileira, em 2023, entre 210 e 270 veículos comerciais cruzaram essa fronteira diariamente, gerando, incluindo mercadorias transportadas por trem, cerca de US\$ 1,5 bilhão. Somam-se a isso outras mercadorias transportadas por rios ou gasodutos, que multiplicam o valor mencionado várias vezes. Grande parte desse valor foi movimentado e armazenado em um porto seco administrado pela Agesa, uma das empresas mais importantes do Brasil, onde cidadãos locais trabalham há muitas décadas.

Devido à sua natureza e ao tratamento que recebe, este era um corredor binacional típico. Geralmente, esses corredores cruzam fronteiras sem produzir efeitos sociais ou culturais, e mesmo seu impacto econômico é bastante limitado. Este caso não é diferente. O trânsito nesta área deu origem a uma infraestrutura própria, que, além das estradas mencionadas, inclui áreas de porto seco onde caminhões de grande porte aguardam as inspeções necessárias para cruzar em uma ou outra direção, bem como oficinas automotivas e outras instalações que oferecem serviços aos motoristas. A alfândega, que opera sob um sistema de controle integrado, trabalha ininterruptamente para permitir a passagem dos caminhões que cruzam diariamente.

Essa dinâmica cria uma região repleta de benefícios e externalidades negativas. Primeiro, são criados empregos, formais e informais, diretos e indiretos, e a conectividade com o mundo exterior é ampliada, além da implantação de tecnologias e pessoal qualificado. Segundo, está claro seu impacto ambiental adverso nas cidades e na poluição causada pelo tráfego, que frequentemente cria congestionamentos que os portos secos não conseguem aliviar.

No entanto, para além desta análise de custo-benefício, é fundamental ressaltar que este corredor é internacional e está sujeito a um sistema de controle que abrange imigração, alfândega e saúde. É regulado por acordos comerciais internacionais, regulamentações do

Mercosul e tratados econômicos bilaterais, o que significa que seu funcionamento não depende da qualidade das comunidades locais ao seu redor.

Este corredor, juntamente com seu sistema de controle e gestão, funciona como um espaço que se relaciona tangencialmente com as sociedades locais e suas interações transfronteiriças. Representa uma camada de formalidade apoiada pelo Estado, que tenta administrar, embora com limitações óbvias, os fluxos comerciais entre as nações na fronteira, uma limitação que é crucial superar o mais rápido possível. Essa é a abordagem de “regionalismo aberto” observada em projetos de integração na América Latina (IRANZO; CABALLERO, 2020).

Do outro lado deste corredor, muitos laços econômicos podem ser observados entre as pessoas que vivem em ambos os lados. Isso representa um comércio menor, baseado em produtos locais, principalmente alimentos e outros produtos importados, realizado em inúmeros pequenos negócios, concentrados nas famosas feiras livres de Corumbá.

As feiras livres são a forma mais influente de interação social na convivência transfronteiriça. São mercados ambulantes que operam em diferentes áreas da cidade todos os dias da semana, tornando-se um espaço de lazer para os cidadãos aos sábados. Embora as atividades durante as festividades não ultrapassem alguns milhões de dólares anuais, elas têm um impacto econômico mais significativo no cotidiano dessas comunidades, gerando muitos empregos e reduzindo o custo de vida na cidade. Do ponto de vista econômico, esses “mercados de distribuição” atuam como incubadoras de relacionamentos diversos que enriquecem o intrincado tecido da vida transfronteiriça (BATISTA DA SILVA, 2013).

6.1 Transporte aduaneiro – Benefícios

Com a assinatura do Certificado de Conformidade, as Alfândegas do Brasil e da Bolívia estabeleceram um novo Regulamento Operacional para a Área Integrada de Controle de Carga Corumbá-Puerto Suárez (Puerto Quijarro). Este novo acordo visa a aprimorar o fluxo aduaneiro de veículos e eliminar atrasos. O regulamento agora abrange a Área Integrada de Controle e as instalações da Transaco e Granel Química Ltda., onde também estarão presentes técnicos bolivianos (AGRONEWS, 2023).

Isso agilizará o comércio, gerará aumento na arrecadação tributária e contribuirá para o combate ao contrabando, incentivando importadores e exportadores a realizar transações de forma simples, rápida e transparente.

A assinatura do Certificado de Conformidade ocorreu em Corumbá (Brasil), na divisa com Puerto Quijarro (Bolívia). Representantes de ambas as Alfândegas assinaram o novo Regulamento Operacional para a Área Integrada de Controle de Carga Corumbá-Puerto Suárez (Puerto Quijarro). O objetivo é aprimorar o trânsito aduaneiro de veículos e evitar gargalos na importação e exportação de mercadorias.

Também foi mencionado que ambas as entidades estão colaborando na proposta de um novo ponto de passagem de fronteira, além de trocar informações rapidamente (on-line) e fortalecer a gestão aduaneira em locais como Guayaramerín e Cobija.

O regulamento operacional inclui a Área Integrada de Controle (ACI) e dois locais denominados “Transaco” e “Granel Química Ltda.” Estes foram autorizados pela Receita Federal do Brasil para facilitar os procedimentos aduaneiros, agora com a presença de técnicos bolivianos (AGRONEWS, 2023).

A expansão da ACI para incluir essas duas instalações reduzirá custos e o tempo de desembarço, já que a carga será distribuída entre três locais: “Puerto Seco Agesa Ltda.”, “Transaco” e “Granel Química Ltda.” para um desembarço mais rápido.

Até 17 de março de 2023, os agentes aduaneiros bolivianos estavam alocados apenas no Posto de Fronteira Esdras e em Puerto Seco Agesa Ltda. Com o novo Regulamento Operacional, eles também ficarão alocados nas novas instalações para facilitar as importações e exportações em benefício dos operadores de comércio exterior (AGRONEWS, 2023).

6.2 Controle integrado Bolívia-Brasil

De acordo com a proposta, promove-se a criação do Centro Binacional de Assistência Fronteiriça – Cebaf –, localizado em Corumbá, Brasil e Bolívia (Figura). O objetivo é organizar e agilizar o tráfego fronteiriço na principal passagem de fronteira compartilhada por ambos os países:

Figura – Controle Integrado de Migração Bolívia (Pto. Quijarro) -Brasil (Corumbá)



Fonte: arquivo pessoal da autora (2025)

A Assinatura do Regulamento Operacional “ACI Corumbá-BR/Puerto Suárez-BO”, com base nos Regulamentos estabelecidos entre ambos os países, o Capítulo II (Definições Básicas) do Artigo 5º refere-se ao controle, ou seja, ao procedimento de verificação realizado na ACI Corumbá pelas alfândegas competentes, em conformidade com as disposições legais, regulamentares e administrativas relativas à entrada e saída de meios de transporte e mercadorias entre os Estados-Membros.

Da mesma forma, refere-se ao Controle Integrado aos procedimentos administrativos e operacionais executados pelas autoridades aduaneiras de ambos os Estados-Membros, que intervêm nos controles realizados na ACI Corumbá.

O ponto de fronteira autorizado é a Fronteira Corumbá-Arroyo Concepción-Puerto Suárez, que faz parte da ACI Corumbá, autorizada para a entrada e saída de meios de transporte e mercadorias entre o Brasil e a Bolívia. As instalações são bens móveis ou imóveis ocupados ou utilizados pelos órgãos de controle que exercem suas funções dentro da ACI Corumbá.

A Autorização é o ato pelo qual os agentes aduaneiros que aplicam os controles integrados no âmbito da ACI Corumbá autorizam os interessados a disporem de documentos, meios de transporte, mercadorias, bens ou qualquer outro objeto ou artigo sujeito aos controles acima mencionados.

Para tanto, foi realizada em 2023 uma reunião entre autoridades da Receita Federal do Brasil e autoridades aduaneiras bolivianas.

Essas normas operacionais incluem a Área de Controle Integrado (ACI), duas instalações denominadas “Transaco” e “Granel Química Ltda.”, que foram autorizadas pela Receita Federal do Brasil para agilizar as operações aduaneiras. Técnicos bolivianos estarão presentes.

Este novo prédio contará com tecnologia moderna e procedimentos unificados para triagem de passageiros e cargas, agilizando os procedimentos e reduzindo significativamente o tempo de espera, sob o modelo operacional da Unica Cabecera, sediada no Peru.

As novas instalações, totalmente equipadas com infraestrutura, conectividade e serviços, permitirão o fluxo seguro e ordenado de passageiros, veículos e cargas 24 horas por dia, 365 dias por ano. Além disso, com a implementação do controle integrado, os tempos de espera serão substancialmente reduzidos, evitando congestionamentos e a saturação das vias de acesso.

A passagem de fronteira Puerto Suárez-Puerto Quijarro-Corumbá é uma das mais movimentadas da Bolívia com o Brasil. Em fevereiro de 2024, mercadorias no valor de US\$ 217,8 milhões foram transportadas pela passagem de fronteira de Puerto Suárez e US\$ 32,5 milhões pela passagem de fronteira de Puerto Quijarro.

A toda essa movimentação, soma-se o tráfego fronteiriço local, que se dedica a uma intensa atividade comercial com variados graus de informalidade. Essa atividade envolve o transporte de mercadorias pela ponte e o carregamento e descarregamento de caminhões em ambos os lados da fronteira.

7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Após a realização da respectiva análise com base nos objetivos estabelecidos na pesquisa, chega-se à conclusão de que o crescimento econômico boliviano, por meio do crescimento real do PIB, apresentou um aumento substancial, visto que em anos anteriores as taxas eram negativas e a economia da região era muito subdesenvolvida.

A balança comercial da Bolívia com o Brasil manteve-se positiva nos últimos anos devido às exportações de gás; no entanto, a partir de 2023, esse aumento diminuiu, resultando em números negativos para a Bolívia.

O acordo do Mercosul, como instrumento para impulsionar as exportações, e o uso dele pela Bolívia foram limitados. Nesse contexto, as preferências tarifárias foram negociadas e os produtos não registraram aumentos significativos nas vendas para o Mercosul; em alguns casos, as receitas com vendas chegaram a cair.

O comércio entre a Bolívia e o Brasil representa uma grande desvantagem para a Bolívia devido ao tamanho da economia brasileira em relação à boliviana. No entanto, em condições adversas, a Bolívia continua exportando para o país vizinho, aguardando uma redução favorável nas tarifas acordadas no tratado para as exportações bolivianas. A balança comercial entre a Bolívia e o Brasil (com exceção do gás natural) é deficitária. Além disso, o setor exportador boliviano concentra-se apenas em matérias-primas e não em produtos de valor agregado, também devido a barreiras tarifárias que prejudicam de certa forma os produtos bolivianos.

A Bolívia e o Brasil devem diversificar seus bens e produtos para aumentar a receita com as exportações e, assim, alcançar mercados de destino globais.

Nesse sentido, a Bolívia deve planejar, com o apoio das autoridades governamentais e departamentais, políticas que incentivem o aumento das exportações de produtos bolivianos para o Brasil, em conformidade com o Tratado do Mercosul. Embora a Bolívia faça parte desse bloco, é importante mencionar que as barreiras tarifárias aplicadas às exportações bolivianas devem ser reduzidas gradualmente ao longo dos próximos anos. Isso não ocorreu até o momento, visto que as medidas restritivas prejudicam as exportações, principalmente para a região do Mercosul.

Nesse sentido, o governo boliviano deve implementar uma política de Estado que vise a melhorar as condições vigentes, reduzindo as tarifas sobre os produtos bolivianos. Especificamente, deve-se analisar o conteúdo do Tratado Bolívia-Mercosul e buscar aproveitá-lo ao máximo com outros países.

Nos últimos dez anos, a Bolívia embarcou em uma economia com resultados crescentes em diversos setores produtivos, o que impacta favoravelmente o crescimento econômico. Em resumo, os resultados observados neste trabalho demonstram que, embora a Bolívia tenha apresentado ligeiro crescimento, sua balança comercial com o Brasil não melhorou. Portanto, o tratado deve ser revisto e devem ser aproveitadas ao máximo as áreas em que há maiores vantagens tarifárias, e devem ser envidados esforços para garantir que os acordos relativos à aplicação de tarifas sejam cumpridos e que a Bolívia seja favorecida pelos acordos comerciais.

8 RECOMENDAÇÕES

Neste contexto, recomenda-se o seguinte: concentrar-se nas diretrizes da política econômica, com base na análise dos diversos acordos comerciais, tanto em nível de bloco econômico quanto bilateral, a fim de encontrar novos mercados para os diversos setores exportadores, visto que a Bolívia não está se beneficiando dos benefícios tarifários dos acordos. Tanto as autoridades nacionais quanto as departamentais devem impulsionar o setor exportador com produtos de valor agregado e não apenas com matérias-primas, visto que as exportações proporcionariam melhores fontes de renda, melhorando a balança comercial com todos os países da região.

REFERÊNCIAS

ABI – AGENCIA BOLIVIANA DE INFORMACIÓN. **Mercosur permitirá libre ingreso de bolivianos ao Brasil, Argentina, Paraguay y Uruguay.** ABI On-line, La Paz, 19 set. 2023. Disponível em: <https://abi.bo/index.php/economia2/45230-mercosur-permitira-libre-ingreso-de-bolivianos-a-brasil-argentina-paraguay-y-uruguay>. Acesso em: 20 jul. 2025.

ADEMAF – AGÊNCIA PARA O DESENVOLVIMENTO DAS MACRORREGIÕES E ZONAS FRONTEIRIÇAS **Estrategia de desarrollo integral de la macro región amazónica 2015-2025.** Agencia para el Desarrollo de las Macrorregiones y Zonas Fronterizas, La Paz, 2015.

ADUANA NEWS. Brasil y Bolivia tratan ampliación de áreas de control integrado en reunión bilateral. **Periódico Jurídico Aduanero, Transporte y Com**, Buenos Aires, 17 mar. 2023. Disponível em: <https://aduananews.com/brasil-y-bolivia-tratan-ampliacion-de-areas-de-control-integrado-en-una-reunion-bilateral/>. Acesso em: 13 jun. 2025.

AGRONEWS. **Aduanas Bolivia y Brasil agilizan operaciones de comercio en frontera con nuevo reglamento.** On-line, 17 mar. 2023. Disponível em: <https://agronews.com.bo/produccion/35-agronews/2021-09-18-17-39-04/servicios/1788-aduanas-bolivia-y-brasil-suscriben-nuevo-reglamento-operacional-del-aci-para-agilizar-operaciones-de-comercio-en-frontera>. Acesso em: 13 set 2025.

ALPIRES, T. S.; FREITAS, E. P. As ações de securitização na fronteira Corumbá/Brasil-Puerto Quijarro/Bolívia e os seus impactos nas percepções sociais sobre as migrações. **Revista GeoPantanal**, [S.l.], v. 16, n. 31, p. 134-152, 2021.

ALVAREZ, M. **Los 20 años del Mercosur:** una integración a dos velocidades. Santiago de Chile: United Nations/CEPAL, nov. 2011.

ARAUCO. **Arauco assina termo de acordo com governo do MS para plano de investir US\$ 3 bilhões em fábrica de celulose no Brasil.** Notícias Arauco, on-line, 2022. Disponível em: <https://www.arauco.cl/brasil/arauco-assina-termode-acordo-com-governo-do-ms-para-plano-de-investir-us-3-bilhoes-em-fabr>. Acesso em: 14 set. 2025.

ARGENTINA. **Ley n. 25.253.** Aprobación del Acuerdo sobre Control Integrado de Fronteras entre la República Argentina y la República de Bolivia, firmado en Buenos Aires el 16 de febrero de 1998. Boletín Oficial de la República Argentina, Buenos Aires, 1 ago. 2000.

BANCO CENTRAL DA BOLIVIA. **Balanza de Pagos y posición de inversión internacional.** La Paz, Bolivia: BCB, 2024.

BATISTA DA SILVA, L. P. Redes de transporte de carga y fronteras: logística en las ciudades de Corumbá (Brasil) y Puerto Suárez (Bolivia). **Revista Transporte y Territorio**, Buenos Aires, n. 9, p. 141-159, 2013.

BERLINSKI, J. **Mercosur, comercio internacional y protección en Argentina y Brasil.** Centro de Economía Internacional, El mercado común del Cono Sur, Buenos Aires, 2000.

BERLINSKI, J. **Las restricciones no arancelarias a exportaciones en el Mercosur. Análisis.** Buenos Aires, Argentina: Universitaria, 2005.

BLANES, J. **El subsistema fronterizo boliviano en la globalización de los mercados ilegales.** La Paz: Centro Boliviano de Estudios Multidisciplinarios (CEBEM)/FLACSO Ecuador, 2017.

BOLÍVIA. **Reglamento a la Ley de Aduanas (Ley 1990), DS n. 25870**, 11 de agosto de 2000. Ley General de Aduanas. La Paz, Bolívia: Gaceta Oficial, 2000.

BOLÍVIA. **Memoria de la Economía Boliviana.** Ministério da Economia, La Paz, 2022.

BORTH, C. El impacto del comercio internacional en las economías emergentes: una visión desde América Latina. **Revista de Integración Regional**, Buenos Aires, v. 12, n. 3, p. 45-67, 2020.

BRASIL. **A Aids nas fronteiras do Brasil.** Secretaria Executiva. Coordenação Nacional de DST e Aids, Ministério da Saúde, Brasília, 2003. PDF. Disponível em: https://bvsmms.saude.gov.br/bvs/publicacoes/aids_fronreira.pdf. Acesso em: 8 nov. 2025.

BRASIL. **Comitê da Política Nacional de Biocombustíveis Comitê RenovaBio – CRBIO.** Ministério das Minas e Energia, Brasília, 2022.

BRASIL. **Governo Federal avança com ações para desenvolvimento regional e fortalecimento das fronteiras.** Gov.br. On-line. Gabinete de Segurança Institucional, Brasília, 2025. Disponível em: <https://www.gov.br/gsi/pt-br/centrais-de-conteudo/noticias/2025/governo-federal-avanca-com-acoes-para-desenvolvimento-regional-e-fortalecimento-das-fronteiras>. Acesso em: 10 nov. 2025.

CAN – COMUNIDAD ANDINA DE NACIONES. **Acuerdo específico Perú-Bolivia Cebaf Desaguadero.** Lima, jan. 2025.

CEMEX. **Cemex to divest its operations in Costa Rica and El Salvador.** On-line, 29 dez. 2021. Disponível em: <https://www.cemex.com/w/cemex-to-divest-its-operations-in-costa-rica-and-el-salvador>. Acesso em: 12 jul. 2025.

CEPAL – COMISIÓN ECONÓMICA PARA AMÉRICA LATINA. **Evaluación del impacto acumulado adicional ocasionado por la Niña en 2008 en Bolivia.** On-line, México, 2008. Disponível em: <https://repositorio.cepal.org/entities/publication/c74f1fd3-30eb-4e1a-ba05-31139c533fc7>. Acesso em: 17 ago. 2025.

CEPAL – COMISIÓN ECONÓMICA PARA AMÉRICA LATINA. **América Latina y el Caribe en la mitad del camino hacia 2030: avances y propuestas de aceleración.** On-line, México, 29 jun. 2023. Disponível em: <https://www.cepal.org/es/publicaciones/48823-america-latina-caribe-la-mitad-camino-2030-avances-propuestas-aceleracion>. Acesso em: 17 ago. 2025.

CLACSO – CONSELHO LATINO-AMERICANO DE CIÊNCIAS SOCIAIS. **Migraciones y movilidad humana: conflictos, políticas y derechos, antes, durante y después de la pandemia.** On-line, Buenos Aires, 2 mar. 2022. Disponível em: <https://www.clacso.org/convocatoria-de->

investigacion-migraciones-y-movilidad-humana-conflictos-politicas-y-derechos-antes-durante-y-despues-de-la-pandemia/. Acesso em: 18 set. 2025.

CONSANI, N.; PÉRSICO, J. C. Hacia la nueva asociación estratégica Unión Europea-América Latina en el mundo de la postpandemia: la “otra” relación transatlántica. *In*: SÁNCHEZ, G. A. P., SEGURA, R. I. (Coord.). **La integración iberoamericana (SICA y MERCOSUR) y europea (UE) ante el caso de la Alianza del Pacífico (AP)**. Valparaíso: Ediciones Universitarias de Valparaíso, 2022, p. 520.

COSTA, G. L. **As fronteiras da identidade em Corumbá MS**: significados discursos e práticas. Corumbá: MS UFMS, 2008.

CPE – **CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO**. La Paz, Bolivia: Gaceta Oficial, 2009.

DINGEMANS, A.; ROSS, C. Los acuerdos de libre comercio en América Latina desde 1990. Una evaluación de la diversificación de exportaciones. **Revista Cepal**, Santiago de Chile, v. 108, dez. 2012.

EUROCHEM. **EuroChem completes acquisition of Serra do salitre phosphate Project**. EuroChem On-line, 23 fev. 2022. Disponível em: <https://www.eurochemgroup.com/media-announcements/eurochem-completes-acquisitionof-serra-do-salitre-phosphate-project/>. Acesso em: 6 nov. 2025.

FMI – FONDO MONETARIO INTERNACIONAL. **World Economic Outlook: A Rocky Recovery**. FMI, Washington, D.C., 2023.

FREITAS, E. P. Corumbá (MS) e as metamorfoses nas políticas brasileiras de ordenamento territorial e seus impactos na região de fronteira Brasil-Bolívia. **Geofronter**, Campo Grande, v. 1, n. 3, p. 16-29, 2017.

FREITAS, E. P. Agronegócio e geopolítica do liberalismo transnacional: biodiversidade e soberania alimentar em risco na América do Sul. **Revista Tramas y Redes**, [S.l.], n. 1, p. 69-84, 2021.

GONZALEZ POSSE, E. Marco conceptual de la integración fronteriza promovida: las iniciativas de integración fronteriza. **Integración Latinoamericana, BID/INTAL**, Buenos Aires, n. 156, mayo 1990.

HERNÁNDEZ-SAMPIER, R.; TORRES, C. P. M. **Metodología de la investigación**: las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta. Ciudad de México: McGraw Hill, 2018.

HOFFMAN, J. El potencial de los puertos clave en la costa del pacífico sudamericano. **Revista de la Cepal**, [S.l.], n. 71, 2000. Disponível em: <https://hdl.handle.net/11362/12214>). Acesso em: 16 ago. 2025.

IBCE – INSTITUTO BOLIVIANO DE COMÉRCIO EXTERIOR. **Comercio Exterior**. Santa Cruz, Bolivia: IBCE, 2020.

IBCE – INSTITUTO BOLIVIANO DE COMÉRCIO EXTERIOR. **Memorias Instituto Boliviano de Comercio Exterior**. Santa Cruz, Bolivia: IBCE, 2022.

IBCE – INSTITUTO BOLIVIANO DE COMÉRCIO EXTERIOR. **Comercio exterior**. Santa Cruz, Bolivia: IBCE, 2024.

ICEX – INSTITUTO ESPAÑOL DE COMERCIO EXTERIOR. **Simulador de costes de importación: cálculo de aranceles, IVA e impuestos internos**. Madrid: ICEX España Exportación e Inversiones, 2023.

INE – INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA. **Comercio Exterior**. La Paz. Bolivia: INE, 2017.

INE – INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA. **Sicext Decisión 511**. La Paz Bolivia: INE, 2021.

INE – INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA. Instituto **DAPRO. Comex**. La Paz, Bolivia: INE, 2024.

IRANZO, A; CABALLERO, S. La periferia en el centro: un análisis del regionalismo latinoamericano desde las fronteras. **Space and Polity**, On-line, v. 24, n. 3, p. 346-361, 2020.

ITURRIZA, J. Integración fronteriza. Un enfoque metodológico. **Integración Latinoamericana. BID/Intal**, Buenos Aires, n. 118, nov. 1996.

JUÁREZ ALLENDE, H. Sistema Informático de Tránsito Internacional Aduanero. **Aduana News**, On-line, 28 abr. 2023.

KRUGMAN, P. R.; OBSTFELD, M.; MELITZ, M. J. **Economia Internacional: teoria e política**. 10. ed. São Paulo: Pearson Education do Brasil, 2015.

LIMA, C. V. Mercosul – Protocolo de Ouro Preto. **Revista da Escola Superior de Guerra**, Rio de Janeiro, n. 32, p. 67-86, 1996. Disponível em: <https://revista.esg.br/index.php/revistadaesg/article/view/725>. Acesso em: 22 out. 2025.

LIMA, M. R. S.; COUTINHO, M.V. **Agenda sul-americana: mudanças e desafios no início do século XXI**. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2007.

LIRA, S. M. Os aglomerados de micro e pequenas indústrias de confecções do Agreste/Pe: um espaço construído na luta pela sobrevivência. **Revista de Geografia**, Recife, v. 23, n. 1, p. 98-114, 2008.

LORENZO, F. *et al.* **Matriz de Insumo Producto y Contabilidad Social para la economía uruguaya. Programa para el fortalecimiento del Área Social (FAS)**. Documento de Trabajo 3, 1999.

MACHADO, L. O. Cidades na fronteira internacional: conceitos e tipologia. In: NUÑES, Angel; PADOIN, Maria Medianeira; OLIVEIRA, Tito Carlos Machado de (Orgs.). **Dilemas e diálogos platinos**. Dourados, MS: Ed. UFGD, 2010.

MERCOSUL. **ACE n. 36. Acuerdo de complementación económica.** Mercosul, 1996.
 MERCOSUL. **Decisión CMC n. 04/00 – Acuerdo para la facilitación de comercio o “Acuerdo de Recife”:** implementación del control integrado en algunos puntos de frontera. Mercosul, 2000.

MERCOSUL. **Decisión CMC n. 07/12. Complementación del Acuerdo de Recife en materia migratoria.** Mercosul, 2012.

MERCOSUL. **Comunicado conjunto de los presidentes de los Estados partes del Mercosur y Bolivia.** Rio de Janeiro, 2023.

MIRANDA, M. E. La inclusión-exclusión del espacio local en el Mercosur. **Boletín Informe integrar**, [S.l.], n. 114, Especial, p. 4-17, 2019. Disponible em: <http://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/127216>. Acceso em: 6 nov. 2025.

MORALES, M. E. **Puentes y vacíos en la asociación Mercosur-México.** Toluca: Universidad Autónoma del Estado de México, 2011.

OCDE – ORGANIZAÇÃO PARA A COOPERAÇÃO E DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO. **Foreign Direct Investment in Figures-OECD.** On-line, abr., 2023. Disponible em: <https://www.oecd.org/investment/investmentnews.html>. Acceso em: 20 out. 2025.

OIM – ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL PARA AS MIGRAÇÕES. **Tendencias migratorias en Las Américas.** Oficina Regional de la OIM para las Américas y el Caribe, octubre-diciembre de 2024. PDF. Disponible em: <https://lac.iom.int/sites/g/files/tmzbd12601/files/documents/2025-02/q4-2024-tendencias-migratorias-en-las-americas.pdf>. Acceso em: 24 out. 2025.

PERES, R. G. Imigração boliviana no Brasil: desafios teóricos metodológicos. In: **Migração boliviana no Brasil.** Campinas: Fapesp, 2012.

PODESTÁ, A. **Políticas de atracción de inversiones para el financiamiento de la energía limpia en América Latina.** Documentos de Proyectos (LC/TS.2022/116), Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), 26 ago. 2022. Disponible em: <https://www.cepal.org/es/publicaciones/48084-politicas-atraccion-inversiones-financiamiento-la-energia-limpia-america-latina>. Acceso em: 23 out. 2025.

RODRÍGUEZ, D. J. D. (Coord.). **El futuro del Mercosur:** una mirada interdisciplinaria desde Uruguay. Montevideo: Fundación Friedrich-Ebert-Stiftung, 2022.

ROSADO, R. M. A propósito del nuevo régimen de origen del Mercosur y su impacto en las condiciones de la expedición directa a futuro. **Aduana News**, Buenos Aires, 5 jul. 2024. On-line. Disponible em: <https://aduananews.com/a-proposito-del-nuevo-regimen-de-origen-del-mercosur-y-su-impacto-en-las-condiciones-de-la-expedicion-directa-a-futuro/>. Acceso em: 25 out. 2025.

SÁNCHEZ, S. A. A. **Las fallas estructurales de negociación política en el mercosur que impiden su éxito como proceso de integración sudamericano entre 2000-2009.** Quito, Ecuador: Ed. Puce, 2023.

SANCHEZ SERRANO, R. Ciudades fronterizas de Bolivia: condiciones socioeconómicas y bienestar social. **Temas Sociales**, La Paz, n. 42, pp. 117-145, 2018.

SELA – SISTEMA ECONÓMICO LATINOAMERICANO Y DEL CARIBE. **Estratégias y propuestas de políticas para la integración de ALC**. SELA, On-line, 2024. Disponível em: <https://www.sela.org/wp-content/uploads/2024/12/Estrategias-y-propuestas-de-politicas-publicas-para-la-integracion-de-ALC.pdf>. Bolivia. Acesso em: 8 nov. 2025.

SOKEN, D. S. **Brasil e Bolívia**: a mulher como força de trabalho e o processo de acumulação capitalista na dinâmica do circuito comercial transfronteiriço. 241f. Tese (Doutorado Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana FFLCH) – Universidade de São Paulo, 2016.

TOMAZ, M. Fluxos migracionais entre Brasil e Bolívia: imigração irregular, causas, vítimas e políticas migratórias. **Revista Univ. Rel. Int.**, Brasília, v. 8, n. 1, p. 155-175, jan., 2010.

UNITED STATES. **Bolivia – Energy**. Washington, D.C.: International Trade Administration, Department of Commerce, 2017. Disponível em: <https://www.trade.gov/index.php/country-commercial-guides/bolivia-energy>. Acesso em: 23 out. 2025.

VALENCIA, V. A. **Integración Boliviana y Latinoamericana**. La Paz, Bolivia: Juventud, 2004.

VALENCIANO, E. La frontera: un nuevo rol frente a la integración – Experiencia en el Mercosur. **Ensayos FEE**, Porto Alegre, v. 17, n. 1, 1996.

ANEXO – La LXIII Cumbre de presidentes del Mercosur – 2023

Realizada el 7 de diciembre de 2023, en la ciudad del Río de Janeiro, en Brasil. Los miembros de todos los países del MERCOSUR, se reunieron para coincidir en la necesidad de dinamizar el bloque, teniendo en cuenta los aspectos de la agenda interna y externa del bloque, con un enfoque integral y pragmático (MERCOSUR, 2023).

Al enaltecer los avances logrados por el bloque en más de tres décadas de historia, se recordó la importancia de la cohesión interna y del principio del consenso en la toma de decisiones, que ha sido fundamental para el buen funcionamiento del MERCOSUR desde sus orígenes (MERCOSUR, 2023).

Los Presidentes reconocieron, por otro lado, que el MERCOSUR aún enfrenta dificultades para el comercio y la integración, que no deben ser ignoradas, resaltando la importancia de consolidar el proceso de integración regional y de profundizar la inserción internacional del bloque.

En tal sentido, se reafirmó el compromiso del MERCOSUR con el fortalecimiento de la democracia, del Estado de Derecho y del respeto a los derechos humanos y reforzaron la importancia de la agenda económica, comercial, social y cultural del bloque en beneficio de sus ciudadanos (MERCOSUR, 2023).

En este sentido, conmemoraron la creciente participación social en el bloque, incluida por medio de la Cumbre Social realizada presencialmente por primera vez desde 2016.

Los Presidentes revisaron el trabajo realizado durante el segundo semestre de 2023, en ocasión de la Presidencia Pro Tempore brasileña (MERCOSUR, 2023).

• DIMENSIÓN ECONÓMICO-COMERCIAL

ARANCEL EXTERIOR COMÚN DEL MERCOSUR

En el ámbito económico y comercial, los Presidentes destacaron la relevancia de perfeccionarse el Arancel Externo Común (AEC), oportunidad conferida por la prórroga, por un año, del mandato del Grupo ad hoc para Examinar la Consistencia y Dispersión del Arancel Externo Común (GAHAEC) (MERCOSUR, 2023).

SECTOR AUTOMOTOR

Destacaron la importancia de continuar analizando alternativas para la inclusión del sector automotor en los acuerdos del MERCOSUR, teniendo en cuenta los acuerdos bilaterales vigentes y las potenciales ganancias comerciales derivadas de la armonización de reglas en el ámbito del bloque (MERCOSUR, 2023).

REVISIÓN DEL RÉGIMEN DE ORIGEN DEL MERCOSUR

Se comprometieron a continuar a trabajar para internalizar e implementar el nuevo Régimen de Origen MERCOSUR (ROM), concluido en julio de 2023, en Puerto Iguazú, instrumento esencial para la integración de los sectores productivos de los Estados Partes, que se moderniza con el objetivo de simplificar las reglas y adaptarlas a la realidad del comercio internacional (MERCOSUR, 2023).

ASUNTOS ADUANEROS Y FACILITACIÓN DEL COMERCIO

Destacaron la importancia del «Estudio Técnico sobre el Estado y Situación del Nivel de Integración de las Áreas de Control Integrado MERCOSUR» y, conscientes del trabajo que viene siendo desarrollado, manifestaron su voluntad de resolver las dificultades identificadas, a fin de fortalecer la infraestructura regional y facilitar el comercio (MERCOSUR, 2023).

DEFENSA DE LA COMPETENCIA

Saludaron la reanudación de los trabajos del Comité Técnico N°5 “Defensa de la Competencia”, y destacaron los consensos alcanzados en el Programa de Trabajo que impulsará la cooperación regional y la cultura de la competencia entre los países del bloque (MERCOSUR, 2023).

DEFENSA DEL CONSUMIDOR

Destacaron la realización de dos reuniones del Comité Técnico N° 7 «Defensa del Consumidor», en que se buscó profundizar la cooperación en temas de protección y defensa de los consumidores en el MERCOSUR, y celebraron los avances en la elaboración de manuales de buenas prácticas para la defensa del consumidor en el ámbito del bloque (MERCOSUR, 2023).

ESTADÍSTICAS DE COMERCIO EXTERIOR

Resaltaron las conversaciones orientadas a mejorar el funcionamiento del Sistema de Comercio Exterior (SECEM) de la Secretaría del MERCOSUR y reafirmaron la necesidad de continuar fortaleciendo su infraestructura tecnológica para mejorar la disponibilidad de información estadística de comercio exterior del MERCOSUR, tanto por su carácter de herramienta para el análisis de los flujos comerciales, como por su utilidad para los operadores comerciales y terceros interesados (MERCOSUR, 2023).

SERVICIOS

Celebraron la conclusión de la VIII Ronda de Negociaciones de Compromisos Específicos en Materia de Servicios, que ha traído importantes avances en la liberalización del comercio de servicios para profundizar la integración de las economías de la región (MERCOSUR, 2023).

SECTOR AZUCARERO

Destacaron la relevancia de la continuidad de los trabajos en el Grupo ad hoc Sector Azucarero para definir los elementos de los términos de referencia de estudio sobre el contexto actual del sector azucarero e industrias conexas en el MERCOSUR, a fin de sugerir alternativas para promover su mejor aprovechamiento, mediante el aumento de la competitividad de sus productos en los Estados Partes, así como facilitar el acceso a mercados extrarregionales (MERCOSUR, 2023).

PRODUCTOS ORGÁNICOS

Se congratularon por la aprobación de la creación de la Comisión de Especialistas en Producción Orgánica (CEPOR), ocurrida en el ámbito del Subgrupo de Trabajo N° 8 «Agricultura» (SGT N° 8), que tiene por objetivo realizar estudios y análisis de normas y procedimientos buscando promover el comercio de productos orgánicos entre los Estados Partes, evaluando la posibilidad del reconocimiento mutuo de la equivalencia de reglamentos técnicos y normas de evaluación de la conformidad de la producción, el procesamiento, la

identificación, el rotulado y los sistemas de control de productos orgánicos en los Estados Partes (MERCOSUR, 2023).

TEMAS REGULATORIOS

Destacaron la elaboración de hoja de ruta para guiar los trabajos relacionados al proceso regulatorio del bloque y señalaron la importancia de perfeccionarlo para obtener resultados que eviten barreras innecesarias al comercio y faciliten los flujos comerciales entre los países de la región y con terceros países (MERCOSUR, 2023).

FORO EMPRESARIAL DEL MERCOSUR

Destacaron la realización de la XI Edición del Foro Empresarial del MERCOSUR, espacio que promueve la participación del sector privado en el proceso de integración, con el objetivo de mejorar la articulación con el sector público. Entre los resultados esperados de la organización del Foro Empresarial es la de que las recomendaciones derivadas de los seminarios y los encuentros de negocios (B2B) organizados sean aprovechadas en futuras interacciones entre empresarios del bloque (MERCOSUR, 2023).

En dicho contexto, tomaron nota de las actividades realizadas en sus diversos segmentos:

- i) Desafíos y Estrategias para el Complejo Económico-Industrial de la Salud;
- ii) Comercio y Sostenibilidad;
- iii) Empreendedorismo Femenino en el MERCOSUR; y
- iv) Integración Productiva en el MERCOSUR.

COMERCIO Y GÉNERO

Saludaron la realización del octavo encuentro Género y Comercio en los Bloques Regionales, que tuvo como tema las “Estrategias de acciones para Promover y Fortalecer los Negocios de las Empresarias del MERCOSUR”. En aquella ocasión, decidió promoverse la certificación del Sello Empresa Mujer, como herramienta de fomento de la igualdad de género, en beneficio no solo de las mujeres empresarias, sino también a una sociedad más justa e igualitaria en pro de un desarrollo sostenible y equitativo (MERCOSUR, 2023).

FONDO DE CONVERGENCIA ESTRUCTURAL DEL MERCOSUR (FOCEM)

Coincidieron en la necesidad de dar continuidad al Fondo para la Convergencia Estructural del MERCOSUR (FOCEM) como herramienta fundamental para el fortalecimiento del proceso de integración y resaltaron la importancia del mecanismo para la superación de las asimetrías existentes entre los países y las regiones del bloque (MERCOSUR, 2023).

En este sentido, registraron positivamente la publicación de decreto por el gobierno brasileño que establece proceso con criterios para la selección de proyectos que serán presentados para su selección en el primer semestre de 2024. Acogieron, aún, el criterio definido por Brasil de favorecer proyectos en municipios en hasta 150 km de la frontera.

COMERCIO Y DESARROLLO SOSTENIBLE

Reconocieron el trabajo que está realizando el Grupo ad hoc sobre Comercio y Desarrollo Sostenible para dar cumplimiento a su mandato, particularmente en lo que se refiere a valorar la contribución del comercio para alcanzar el desarrollo sostenible en sus tres dimensiones, dar visibilidad a las políticas que realizan los Estados Partes para promover el desarrollo sostenible en sus sistemas productivos, desde una perspectiva de inclusión social y conservación del medio ambiente, e identificar las medidas y regulaciones adoptadas por terceras partes que podrían afectar el comercio y el desarrollo sostenible en la región. En este sentido, acogieron, con satisfacción, la renovación del mandato del Grupo por un año adicional (MERCOSUR, 2023).

AGENDA DIGITAL

Se congratularon por los avances en la negociación de un instrumento del MERCOSUR de cooperación en materia de seguridad cibernética, que servirá para perfeccionar la coordinación, respuesta y colaboración de las autoridades nacionales de los Estados Partes contra el uso malicioso de tecnologías cibernéticas, a fin de promover un espacio cibernético abierto, seguro, estable, accesible, pacífico e interoperable. Tomaron nota, asimismo, de los trabajos relativos al mapeo de los respectivos marcos normativos nacionales, estudios de taxonomía (MERCOSUR, 2023).

COMERCIO ELECTRÓNICO

Saludaron la entrada en vigor del «Acuerdo sobre Comercio Electrónico del MERCOSUR» entre Paraguay y Uruguay.

Coincidieron en la importancia de la ratificación del Acuerdo que consagra un marco jurídico para normas y principios relativos al comercio electrónico en el MERCOSUR, y facilita establecer bases en la elaboración de directivas para la negociación de este tema en las relaciones externas (MERCOSUR, 2023).

En un contexto internacional de crecimiento de los hiatos digital y de datos (“data and digital divide”), la ratificación del Acuerdo permitirá al MERCOSUR posicionarse mejor en temas clave de la economía digital, favoreciendo en cláusulas que estimulen la mayor inclusión de países en desarrollo en el comercio electrónico global. El acuerdo es consistente con los estándares internacionales de comercio electrónico, lo que facilitará las relaciones comerciales del bloque con otros países y regiones (MERCOSUR, 2023).

SALUD

Enfatizaron el compromiso con el acceso universal, equitativo e integral a la salud y destacaron la importancia de acciones coordinadas para fortalecer las capacidades nacionales y regionales de producción de insumos, medicamentos, vacunas y otras tecnologías de salud en busca de la autosuficiencia regional. En este contexto, celebraron la realización del primer “Curso de Producción y Desarrollo de Vacunas para Estados Partes y Asociados del MERCOSUR”. (MERCOSUR, 2023).

Reconocieron la importancia de una actuación proactiva y coordinada de los Estados Partes y Estados Asociados del MERCOSUR en los ámbitos multilaterales de la salud, con base en una visión común de promoción de la equidad, solidaridad y acceso integral a la salud. Destacaron la coordinación en las negociaciones en curso en el ámbito del Órgano de Negociación Intergubernamental de la OMS (INB) para elaborar un instrumento internacional sobre la prevención, preparación y respuesta a pandemias, bien como en el Grupo de Trabajo sobre las Enmiendas al Reglamento Sanitario Internacional (WGIHR). (MERCOSUR, 2023).

Resaltaron la importancia de coordinar acciones de vigilancia en salud, y en dicho contexto celebraron el lanzamiento del primer Boletín Epidemiológico del MERCOSUR, con el objetivo de compartir informaciones epidemiológicas sobre enfermedades y daños relevantes para la salud pública entre los Estados Partes del MERCOSUR, a fin de apoyar estrategias de acciones integradas. Enfatizaron la disposición de profundizar las acciones de cooperación en

salud en la frontera, y celebraron los resultados del proyecto “Promoviendo Fronteras Saludables y Seguras del MERCOSUR”, realizado con la Organización Panamericana de la Salud (OPS), que posibilitó avances en actividades conjuntas de vigilancia epidemiológica; vacunación en la frontera; establecimiento de redes de urgencia y emergencia; y elaboración de un plan de contingencia para la preparación y respuesta a emergencias de salud pública.

Reconocieron la importancia de una acción coordinada entre los Estados Partes en la implementación del Plan Operativo de la Estrategia MERCOSUR sobre Cambio Climático y Salud, especialmente acciones para adaptar los sistemas nacionales de salud a los efectos de los cambios climáticos, con énfasis en la vulnerabilidad, riesgos y resiliencia de los sistemas, así como la coordinación en la participación en la 28ª Conferencia de las 6 Partes de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (COP28), en Dubái (MERCOSUR, 2023).

INTEGRACIÓN FRONTERIZA

Enfatizaron la importancia de que los beneficios de la integración regional alcancen y puedan ser disfrutados por los ciudadanos y ciudadanas de las zonas fronterizas y, en dicho contexto, coincidieron en la necesidad de avanzar con los trámites internos de aprobación legislativa y promulgación del Acuerdo de Localidades Fronterizas del MERCOSUR. Recordaron, además, que dicho Acuerdo es un instrumento importante para facilitar la circulación vecinal y posibilitar a la población de las localidades fronterizas vinculadas el acceso a beneficios en las áreas de educación, trabajo, salud, transporte y comercio de bienes de subsistencia, entre otros (MERCOSUR, 2023).

Reiteraron su compromiso para alcanzar una integración fronteriza que priorice las necesidades de las poblaciones que habitan las fronteras compartidas por los Estados Partes y promueva el desarrollo de economías regionales, a fin de que las localidades fronterizas realicen todo su potencial y se alcance una integración regional más amplia entre los Estados Partes del MERCOSUR.

AGRICULTURA

Se comprometieron a defender un sistema de comercio internacional de productos agrícolas justo, transparente, equitativo y previsible, reafirmando los términos de la

“Declaración sobre la Reforma de las Reglas Multilaterales del Comercio Agropecuario” firmada por 16 países latinoamericanos, incluyendo los Estados Partes del MERCOSUR.

INFRAESTRUCTURA FÍSICA

Se congratularon por la extensa agenda de trabajo desarrollada por el Subgrupo de Trabajo n° 14 “Infraestructura Física” que contempló, entre otros temas, seguridad vial, logística; así como transporte de carga y pasajeros por aviones fletados. Al respecto, celebraron la realización de Seminarios sobre el Convenio TIR para transportes de carga en tránsito y la Nueva Agenda de Infraestructura para Sudamérica (MERCOSUR, 2023).

CIENCIA Y TECNOLOGÍA

Resaltaron la sostenida colaboración en ciencia y tecnología entre los países del Bloque, en especial por medio de los Premios MERCOSUR de Ciencia y Tecnología y de Divulgación y Periodismo Científico, de los trabajos de la Plataforma Regional de Métodos Alternativos al Uso de Animales por medio de cursos de capacitación, del relevamiento de las infraestructuras de investigación del MERCOSUR, del apoyo a las startups y a la innovación, y del compromiso de trabajar en la transformación digital, en la inteligencia artificial y en el desarrollo de infraestructura para el fomento de la ciencia orientada a datos. En este sentido, celebran el fortalecimiento de la diplomacia científica y la adopción de una Recomendación para una Ciencia Abierta no comercial con impacto regional en el MERCOSUR. (MERCOSUR, 2023) Reiteraron la intención de aumentar la producción científica y tecnológica dentro del MERCOSUR y los esfuerzos continuos para el desarrollo de investigaciones conjuntas.

ENERGÍA

Saludaron el trabajo del Subgrupo de Trabajo N°9 “Energía” y la importancia de continuar avanzando en la integración energética de la región, especialmente en lo que se refiere a la interconexión eléctrica, a manera de aprovechar la complementariedad y la estacionalidad de los recursos energéticos de los países de la región y permitir mayor incorporación de fuentes energéticas renovables intermitentes a las redes de distribución. La profundización de la integración gasífera, a su vez, también podría contribuir a la integración energética de la región,

permitiendo el uso del gas natural para cubrir las intermitencias de las fuentes renovables (MERCOSUR, 2023).

Instruyeron al SGT N° 9 a profundizar la colaboración del Bloque con la OLADE en el contexto de la integración energética.

Reiteraron, la importancia de perseguir una transición energética justa, inclusiva y que tenga en cuenta las peculiaridades de la región.

MINERÍA Y GEOLOGÍA

Saludaron la realización de reunión de la XXXI reunión del Subgrupo de Trabajo N° 15 “Minería y Geología”, en cuyo ámbito fue organizado diálogo sobre minerales críticos para la transición energética, con la participación de los Estados Partes y Asociados del MERCOSUR. Se presentaron las políticas nacionales y se discutió la inserción de los países de Sudamérica en las cadenas productivas globales de minerales críticos para la transición energética, de forma que no se limite al abastecimiento de materias primas y tenga en cuenta la necesidad de agregación de valor en el territorio de los países de la región (MERCOSUR, 2013).

ASPECTOS INSTITUCIONALES Y SOCIALES

Reafirmaron su compromiso con el papel del Parlamento del MERCOSUR, tomando nota de las diferentes oportunidades de diálogo entre los órganos decisorios del MERCOSUR y representantes parlamentares del bloque (MERCOSUR, 2023).

Destacaron la importancia del fortalecimiento institucional de los órganos del MERCOSUR, en reconocimiento a su papel central en el apoyo y en la implementación de actividades decididas por las diversas instancias del bloque.

Saludaron el creciente interés de los Estados Asociados en participar de foros de la agenda social y ciudadana del MERCOSUR, así como del Foro de Consulta y Concertación Política del MERCOSUR, enfatizando los beneficios de mayor cooperación y diálogo en esos temas para la integración de América del Sur y la mejora de las condiciones de vida de las poblaciones de la región.

Se destacó el papel del Instituto de Políticas Públicas de Derechos Humanos y del Instituto Social del MERCOSUR a la agenda social y ciudadana, y coincidieron en seguir evaluando formas de promover mayor participación de los Estados Asociados en las actividades de los institutos (MERCOSUR, 2023).

La celebración se realizó en la Cumbre Social del MERCOSUR, en los días 4 y 5 de diciembre de 2023, en Río de Janeiro, y, al agradecer los insumos recibidos de las organizaciones y de los movimientos sociales participantes, resaltaron la importancia de asegurarse la participación social en el bloque en pro de la consolidación y de la profundización de la integración regional (MERCOSUR, 2023).

Saludaron la aprobación del Protocolo de Adhesión del Estado Plurinacional de Bolivia al MERCOSUR por la República Federativa de Brasil.

COOPERACIÓN

Coincidieron en la relevancia del trabajo conjunto en materia de cooperación con diferentes agencias y organismos congéneres, tales como: la Comunidad de Países de Lengua portuguesa (CPLP), la Organización Panamericana de la Salud (OPS/OMS), la Organización de Estados Iberoamericanos para la Educación, la Ciencia y la Cultura (OEI), entre otros, con el objeto de implementar proyectos de cooperación de interés del bloque (MERCOSUR, 2023).

Tomaron nota de la aprobación, por parte del Grupo Mercado Común (GMC), del Proyecto “Acuerdo de Localidades Fronterizas Vinculadas: Relevamiento y Armonización Legislativa”, elaborado en colaboración con el Programa EUROFRONT, de la Unión Europea, con el objetivo de subsidiar a los Estados Partes en temas relacionados a la inmigración, trabajo, aduana, seguridad social, acceso a la salud y educación, en apoyo a la implementación del Acuerdo sobre Localidades Fronterizas Vinculadas (MERCOSUR, 2023).

Al respecto, se felicitó la realización del «Seminario Regional: Sanidad e Inocuidad de las producciones y alimentos de la Agricultura Familiar, Campesina e Indígena», en los días 29 y 30 de noviembre de 2023, siendo la primera actividad ejecutada con recursos propios de las Agencias de Cooperación de los países del MERCOSUR, en colaboración con la Reunión Especializada de la Agricultura Familiar (REAF).

AGENDA EXTERIOR REGIONAL

Se comprometieron a proseguir con el perfeccionamiento de los acuerdos comerciales con Chile, Colombia y Perú. En este sentido, enfatizaron la importancia de avanzar en la actualización del Régimen de Origen con Chile, en el acceso al mercado agrícola, en el régimen de solución de controversias y en la actualización de la nomenclatura arancelaria con Colombia, así como en acceso a mercado agrícola, zonas francas y certificación de origen digital con Perú.

Destacaron los avances en las discusiones de los términos de referencia con Ecuador, que posibilitarán negociar un acuerdo comercial renovado y ampliado en el ámbito de la ALADI. (MERCOSUR, 2023)

Subrayaron los esfuerzos del bloque para expandir el comercio con América Central y el Caribe. En este contexto, registraron el avance en las negociaciones de los términos de referencia para un posible acuerdo comercial con El Salvador. De la misma forma, a la luz de los avances logrados en el ámbito del Memorándum de Entendimiento entre el MERCOSUR y la República Dominicana para la Promoción del Comercio, las Inversiones y las Cadenas Productivas, resaltaron la disposición de lanzar, lo antes posible, las negociaciones para un acuerdo comercial mutuamente beneficioso entre el bloque y el mencionado país.

Tomaron nota de la prórroga del Régimen de Drawback y admisión temporaria en el Acuerdo de Complementación Económica entre el MERCOSUR y Bolivia (ACE N. 36), herramienta benéfica para sostener las operaciones comerciales en el contexto del referido Acuerdo, y que permite a su vez diversificar y potenciar el comercio del MERCOSUR con el Estado Plurinacional de Bolivia. Además, se mostraron abiertos a discutir el mecanismo para la acumulación de origen de este Acuerdo (MERCOSUR, 2023).

AGENDA EXTERIOR EXTRARREGIONAL

Se hicieron extensivas las saluciones por los avances alcanzados en la agenda de negociaciones comerciales extrarregionales, que priorizó los procesos negociadores concluidos “en principio”, para que los países del MERCOSUR profundicen su inserción en las cadenas interregionales, la atracción de inversiones, el aumento de las exportaciones y la generación de empleo de calidad (MERCOSUR, 2023).

Se congratularon por la firma del Acuerdo de Libre Comercio entre el MERCOSUR y Singapur, un importante socio comercial del bloque, y el primer acuerdo del MERCOSUR con un país de Asia-Pacífico, lo que constituye un importante paso en el acercamiento del bloque con aquella región.

Registraron los considerables avances alcanzados en la negociación del Acuerdo de Asociación MERCOSUR-Unión Europea, después de intenso período de rondas de negociaciones, que cubrieron amplia gama de temas. Coincidieron en seguir trabajando para su conclusión y suscripción, con el fin de que el Acuerdo sea balanceado y equilibrado para las partes (MERCOSUR, 2023).

Al mismo tiempo, reiteraron su preocupación por la evolución de iniciativas legislativas que puedan resultar en medidas restrictivas al comercio, que afecten las exportaciones agrícolas del MERCOSUR.

Juárez Allende, H. (2023, 28 de abril). SINTIA. Sistema Informático de Tránsito Internacional Aduanero. <https://aduananews.com/sintia-sistema-informatico-de-transito-internacional-aduanero/>