

ATUALIDADE ECONÔMICA

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CENTRO SÓCIO-ECONÔMICO
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS ECONÔMICAS

Ano 16

Nº 47

Julho/Dezembro/2004

CONTEÚDO

De guarda-livros a economistas

João Rogério Sanson

01

Turismo: a invenção das tradições em SC

Helton Ricardo Ouriques e Caroline Bruzamarello Caon

06

Portos catarinenses: uma aproximação

Hoyêdo Nunes Lins

09

Conhecendo o consumidor de camarões

Francisco Gelinski Neto e Mérilin Makufka

15

ALCA: diz o que és e a que vieste

Lauro Mattei

20

De guarda-livros a economistas

João Rogério Sanson*

Durante um longo período, tanto em Portugal como no Brasil, o ensino de técnicas comerciais esteve voltado para pessoas de origem social mais baixa. O Curso Superior de Administração e Finanças, que se transformou na antiga Faculdade de Ciências Econômicas de Santa Catarina,¹ foi criado no período em que os economistas buscavam destacar-se dos comerciários e atingir um status universitário, então reservado à elite que passava por cursos como Direito ou as engenharias. É uma história que começa durante o governo do Marquês de Pombal.

Das técnicas comerciais às ciências econômicas e administrativas

O primeiro curso de técnicas comerciais no Brasil foi criado logo após a chegada da família real portuguesa em 1808, tendo sido nomeado José da Silva Lisboa, o futuro Visconde de Cairu, para conduzi-lo. Foi chamado de Aula de Economia Política e era para ser um curso num nível pouco acima do que chamamos hoje de fundamental. Iria preparar guarda-livros (contadores), comerciários e funcionários públicos ligados ao comércio exterior.

Como já ocorria em Portugal, o curso preparava candidatos para um exame público (Gattini, 2004). Em vez de apenas certificar a capacitação para o exercício da função, o exame funcionava principalmente como uma forma de tornar ilegal qualquer exercício da atividade por aqueles sem a certificação.

Na verdade, o ensino de técnicas comerciais no Brasil foi uma extensão desse tipo de ensino já existente em Portugal. Quando da proposta de criação do primeiro desses cursos, em 1754, já se previa um curso similar no Brasil. A Aula de Comércio portuguesa foi instalada em 1759 como parte das reformas do Marquês de Pombal, que liderou o governo português de 1750 a 1777. Apesar da contra-reforma institucional, conhecida como A Viradeira, que ocorreu após a substituição do Marquês, a educação comercial foi preservada.

Para o Brasil, entretanto, o curso comercial só vem com a Aula de Economia Política de 1808, mudando de nome e, então, incluindo a disciplina de Economia Política, algo que, em Portugal, só acontece quase vinte anos depois. Essa mudança possivelmente refletia o fato de José da Silva Lisboa já ter publicado, em 1804, seus *Princípios de Economia Política*.² Silva Lisboa era fruto das reformas educacionais

* Professor do Departamento de Economia da UFSC.

¹ Nicolau (2003) descreve os detalhes da criação da faculdade e os primeiros currículos do curso de Economia. Castro (2001) historia a profissão no Brasil.

² De acordo com Paula (1942, p.46), o também brasileiro José J.C. de Azeredo Coutinho havia publicado três livros com temas econômicos antes de Silva Lisboa, e um quarto também em 1804. Esses livros foram todos publicados em Portugal. Embora contemporâneo de Silva Lisboa, Azeredo Coutinho seguiu carreira religiosa em Portugal.

pombalinas, pois havia terminado seu curso jurídico em 1778, na Universidade de Coimbra.

Silva Lisboa não chegou a exercer o magistério na Aula de Economia Política, apesar de nomeado. Outros cargos tornaram isso inviável. Mas, por vinte anos, havia exercido o magistério na Bahia, principalmente com uma disciplina chamada Filosofia Racional. Essa seria uma filosofia aplicada e, dadas suas outras atividades como funcionário público que administrava as exportações e a tributação na Bahia – e tendo em vista, igualmente, muito do que escreveu depois –, ele certamente devia cobrir temas econômicos em suas aulas.

Há evidências de que, mesmo sem Silva Lisboa, o curso foi estabelecido. No entanto, não há certeza sobre a implementação da disciplina de Economia Política. O que sabemos é que de 1846 em diante ela fazia parte do currículo, pois há legislação conhecida sobre isso. A Aula de Economia Política mudou o nome para Aula de Comércio da Corte em 1835. Contudo, o curso foi fechado em 1857. Uma das razões para isso foi a baixa demanda, pelo fato de o curso ter passado a ser diurno. A partir dessa época, outros cursos de ensino comercial surgiram, inclusive por iniciativa privada, com forte aceleração a partir de 1902, estimulados por nova legislação para o ensino comercial.

Em paralelo, a partir de 1827, o ensino de economia vai também ocorrer nos cursos superiores de direito, com a criação de faculdades em Olinda e na cidade de São Paulo. Desde o início, a disciplina de Economia Política fazia parte do currículo, e alguns egressos dessas escolas seriam os economistas sucessores do Visconde de Cairu. A tradição de advogados-economistas dominou o pensamento econômico brasileiro desde então. Essa tradição fazia parte da formação das elites políticas e econômicas do país, que eram as que tinham acesso à formação de nível superior até poucas décadas atrás.

Uma terceira linha de ensino de economia apareceu nos cursos de engenharia. Foi na Escola Central³, em 1863, numa disciplina lecionada por José Maria da Silva Paranhos, o futuro Visconde do Rio Branco (Paula, 1942, p.30). Ele tinha formação matemática e isso foi também exigido dos professores seguintes. Esses engenheiros-economistas sempre tiveram grande influência, especialmente na primeira metade do século XX. Embora voltados inicialmente apenas para aplicações específicas às engenharias, a partir dos anos 1930 eles se interessaram pela teoria econômica formal e pela econometria. Hoje é comum engenheiros tornarem-se economistas pelo nível de pós-graduação.

Assim, a primeira forma de ensino de economia no Brasil foi a de técnicas de comércio, seguida dos cursos de direito e depois de engenharia. Houve claramente, desde o início, uma classificação social dos públicos a que cada tipo de ensino era dirigido, pois os advogados e engenheiros, com carreiras de nível superior, provinham em sua maioria de faixas mais altas de renda. Esses cursos facilitavam o

³ A Escola Central evoluiu de uma escola militar criada no Brasil em 1790 para formar oficiais-engenheiros, inspirada na francesa *École de Ponts et Chaussées*. Depois de várias transformações, a Escola Central é hoje o Instituto Politécnico da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ).

acesso às funções de comando da sociedade brasileira, enquanto que os egressos do ensino comercial, embora podendo obter a função de contador e cargos modestos no setor público, tinham origem num patamar social mais baixo. O estudo de técnicas comerciais era feito em tempo parcial, em geral à noite.

A partir de 1905, ficam viabilizados legalmente os cursos superiores de técnicas comerciais, possibilitados por várias reformas claramente inspiradas no sistema alemão, que separa o ensino técnico superior do nível universitário. Os cursos, que tinham a duração de três anos, chegaram a dar o título de bacharel, em alguns períodos, e até o de doutor, caso o candidato defendesse um trabalho de conclusão de curso, chamado à época de tese. Mas a entrada era restrita aos egressos dos cursos técnicos de comércio, contabilidade e atuária, de nível médio. Tais técnicos, por sua vez, estavam impedidos de entrarem nos cursos das carreiras tradicionais de nível universitário.⁴

A separação dos cursos

A eliminação dessas restrições de acesso e o reconhecimento dos cursos de ciências econômicas como universitários iriam ocorrer em 1945. Nessa época, já havia faculdades na área, mas os cursos ainda eram um misto de direito, contabilidade, administração e economia, voltados para estudantes de tempo parcial. Com a reforma, os cursos superiores comerciais ganharam o status de nível universitário e tiveram um reforço no poder dos órgãos fiscalizadores profissionais.

O elemento mais importante para nossa discussão, porém, foi a separação das áreas de contabilidade, atuária e economia. Sob forte influência do engenheiro-economista Eugênio Gudín, o novo currículo de economia adaptava no Brasil um modelo americano de curso, com forte carga em métodos quantitativos e teoria econômica formal, complementada por um conjunto de disciplinas específicas da área. A exposição de motivos do decreto não era nada modesta em seus objetivos, pois buscava uma "... nova experiência cultural, com a qual o nosso país passará a contribuir, também nesse importante setor de estudos científicos, de um modo mais amplo e elevado na produção intelectual do mundo." (Citado por Saes e Cytrynowicz, 2001, p.43.)

Na verdade, essa estrutura curricular era a adotada na pós-graduação americana. Seus cursos de graduação, massificados, eram e são bastante livres quanto à estrutura curricular. Em geral, um estudante de graduação apenas define uma área de concentração, em economia ou em outra área das ciências sociais e humanas, com uma carga horária específica de área relativamente pequena, em comparação com o praticado no Brasil desde 1945. É a pós-graduação na área que define a formação profissional do economista americano.

⁴ O termo "universitário" seria inadequado na época, pois a Universidade do Brasil, nossa primeira universidade e futura UFRJ, só foi criada ao longo da década de 1920.

Como conseqüência, os cursos de economia brasileiros tornaram-se muito difíceis e passaram a ter altas taxas de reprovação, pois a demanda, nos primeiros anos, continuou sendo principalmente de egressos das escolas técnicas (Loureiro, 1997, p.35-38). Alguns cursos conseguiram atrair estudantes das melhores escolas de nível médio, preparando, assim, a futura elite da profissão. Mesmo assim, o problema persiste em escolas, que são a maioria absoluta no país, onde os alunos são egressos de ensino médio fraco, o que se tornou comum devido à sua rápida massificação em décadas recentes.

Do Instituto Tecnológico à Academia de Comércio

Em Santa Catarina, o ensino comercial de nível médio começa, em 1917, com o Instituto Tecnológico, uma instituição privada que dependia, em parte, de subsídio público (Vieira, 1986). Apesar de incluir vários cursos, na maioria ligados às ciências naturais, desde o início ofereceu cursos de técnicas comerciais, os quais tiveram baixa demanda. Eram cursos diurnos e não atraíam estudantes de tempo integral, em geral filhos das famílias mais ricas. Estes preferiam uma formação de ensino médio que os levasse às áreas tradicionais, como direito e engenharia, à época só possível fora do Estado. Os clientes potenciais precisavam estudar em tempo parcial, à noite. Dessa forma, os cursos de técnicas comerciais do Instituto Tecnológico tiveram a mesma dificuldade de concepção que levou ao fechamento da Aula de Comércio da Corte.

Em 1929, o Instituto Tecnológico foi absorvido pela Escola Prática de Comércio.⁵ Em 1935, a Escola foi transformada na Academia de Comércio, que ainda funciona no mesmo prédio, no centro de Florianópolis. Esse prédio, incluído no roteiro de turismo histórico da cidade, abriga vários cursos técnicos.

Foi por iniciativa de professores da Academia de Comércio que surgiu a Faculdade de Direito de Santa Catarina, cujo funcionamento começou em 1932. Mas essa faculdade teve suas primeiras aulas em outro prédio do centro da cidade. E ali, no primeiro dia letivo do novo curso, foi proferida pelo Prof. Henrique da Silva Fontes a primeira aula catarinense de economia em nível superior.⁶ A disciplina era Economia Política e Ciências das Finanças.

Foi também a Academia de Comércio que criou o Curso Superior de Administração e Finanças, iniciado em 1943. Esse curso era ainda do tipo misto, mas surgiu na época em que se discutia a separação entre a economia e a contabilidade. Como já vimos, a reforma de 1945 as separou. Isso transformou o Curso Superior —

⁵ Não nos pareceu claro, por Vieira (1986), se a Escola era outra instituição ou se era uma parte do próprio Instituto. Mas, na p.88, ela menciona que desde 1918 havia a concorrência local do "Curso Prático de Comércio", ligado à "Escola Álvares Penteado", da cidade de São Paulo. Essa escola havia sido instituída em 1902 e ainda existe como uma fundação.

⁶ Esta informação consta da página do Centro de Ciências Jurídicas da UFSC. O Prof. Fontes teve forte participação no Instituto Histórico e Geográfico de Santa Catarina e, apesar de ter escrito muitos artigos em temas variados, aparentemente nada escreveu na área de economia.

que estava em processo de reconhecimento oficial junto ao Ministério da Educação — no Curso de Ciências Econômicas da Faculdade de Ciências Econômicas. Essa nova faculdade de economia foi uma das primeiras a serem criadas no país sob a nova legislação. Depois, em 1960, foi uma das faculdades que constituíram a Universidade Federal de Santa Catarina.

Esse papel da Academia de Comércio, como criadora de cursos nas áreas do direito e da economia, a distingue de outras escolas de comércio do país, pelo menos as mais conhecidas. O usual era as escolas de direito surgirem por primeiro e a partir delas serem criados os cursos de economia, como foi o caso em Porto Alegre. Outro exemplo é o curso da atual UFRJ, criado como instituição privada pela junção de esforços de professores oriundos das escolas de direito e de engenharia (Castro, 2001, cap.2). Assim, a Academia, hoje restrita a cursos técnicos, deveria não apenas ser admirada pelo seu prédio, mas também, pelo menos do ponto de vista dos advogados e economistas catarinenses, ser reverenciada pela sua importância como inovadora institucional.

O curso de economia da UFSC não foge à regra de ser fácil de entrar e difícil de sair. Pelo menos nos últimos dez anos, apenas aproximadamente um terço dos alunos que passam no vestibular chegam a completar o curso, incluindo aí o trabalho de conclusão, que, por sinal, é um elemento importante para dificultar a formatura. Como visto acima, isso tem a ver, em parte, com a tentativa de formar um pesquisador já no nível de graduação, numa área em que não há formação explícita no ensino médio, diferentemente de áreas como as ciências físicas e as biológicas. Em parte, uma boa formação em matemática, história e geografia no ensino médio compensaria isso. Mas não é essa a realidade da maioria dos alunos dos cursos de economia, pelo menos na atual fase da massificação do ensino médio brasileiro. Agora que a pós-graduação está consolidada no Brasil, profissionalizando os pesquisadores, talvez seja a época certa para adaptar de forma menos elitista o verdadeiro modelo americano de ensino de economia tanto em Santa Catarina como no resto do Brasil.

Referências

- CASTRO, N. J. *O Economista: A História da Profissão no Brasil*. Brasília: Cofecon, 2001.
- GATTINI, M. *Um Histórico da Profissão Contábil e de seu Sindicato*. Disponível na página do Sindicato dos Contabilistas de Porto Alegre: www.scpa.org.br. Acesso em: 31 out.2004.
- LOUREIRO, M. R. *Os Economistas no Governo*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1997.
- NICOLAU, J.A. Os 60 Anos do Curso de Ciências Econômicas. *Atualidade Econômica*, ano 15, n.44, p.1-4, 2003.
- PAULA, L. N. *Síntese da Evolução do Pensamento Econômico no Brasil*. Rio de Janeiro: Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio, 1942.
- SAES, F. A. M.; CYTRYNOWICZ, R. *História da Ordem dos Economistas de São Paulo: 1935-2000*. São Paulo: Ordem dos Economistas de São Paulo; Narrativa Um, 2001.
- VIEIRA, A. H. *O Instituto Polytechnico no Contexto Sócio-Cultural Catarinense*. Florianópolis: A&P, 1986.

Turismo: a invenção das tradições em SC

*Helton Ricardo Ouriques**
*Caroline Bruzamarello Caon***

Embora já constasse nos discursos e planos de governo anteriores aos anos 1980, a atividade turística somente vai se tornar um objeto importante de preocupações políticas a partir deste período, principalmente após as grandes enchentes ocorridas no Estado em 1983 quando, segundo aponta a pesquisa de Zanella (1999), o turismo entra na ordem do dia como uma das alternativas econômicas para colaborar na reconstrução do Vale do Itajaí. Basta lembrarmos que as festas de outubro são inventadas justamente após as enchentes que se abateram sobre Santa Catarina.

Assim, assistimos ao surgimento do fenômeno da “invenção das tradições”. Isto é, a produção de espetáculos, baseados na temática dos distintos processos de colonização do Estado. Isso se dá através da colocação, em primeiro plano, dos componentes étnicos como explicativos das diversidades regionais catarinenses. As colonizações alemã e italiana, por exemplo, pautam a propaganda turística no Vale do Itajaí, no Norte e no Sul do Estado. E a colonização açoriana, configura-se como elemento importante no turismo litorâneo, em especial na Ilha de Santa Catarina.

Contudo, é necessário registrarmos um paradoxo: ao mesmo tempo em que se busca resgatar as tradições em benefício da indústria do turismo, os modos de vida não regidos por relações tipicamente capitalistas entram em processo de decadência e mesmo de extinção. O caso mais evidente é percebido no litoral, onde as comunidades pesqueiras e artesanais, isto é, baseadas na pequena produção mercantil, foram sendo paulatinamente expropriadas e transformadas em trabalhadores assalariados.

A expropriação se dá pela perda da possibilidade de uso e ocupação do solo, traduzida na fragmentação das propriedades, na venda dos terrenos que posteriormente serão utilizados para veraneio, construção de edifícios residenciais, comerciais ou hoteleiros, de modo que, com o passar dos anos, em muitas comunidades ocorreu um rápido processo de perda das terras, com a conseqüente impossibilidade de ser mantida a pequena lavoura tradicional (sabe-se, por exemplo, que até o início dos anos 1970 havia lavouras de milho e mandioca no Norte da Ilha de Santa Catarina).

Paralelamente, por conta das dificuldades da pesca artesanal, ocasionadas principalmente pela concorrência com os barcos de pesca (economicamente mais eficazes na pesca de alto-mar), os pescadores foram sendo transformados em

* Professor do Departamento de Economia da UFSC.

** Estudante da 5ª. Fase do curso de Economia da UFSC e bolsista PIBIC/CNPQ/UFSC.

trabalhadores assalariados. Além disso, com a introdução de uma infra-estrutura turística, as famílias desses pescadores foram sendo absorvidas parcialmente nas funções subalternas da escala ocupacional (nos setores de hospedagem e alimentação). Completaram-se assim as condições plenas para a introdução de novas relações sociais, de cunho capitalista, no litoral catarinense.

E justamente quando um modo de vida se desestrutura surgem as possibilidades de inseri-lo, de forma caricaturada, como atrativo turístico. Esta é uma das peculiaridades mais marcantes do turismo contemporâneo, assinalada recentemente por Ouriques (2004). Esse argumento também é desenvolvido por Canclini (1983), que também apontava que a “fascinação nostálgica pelo rústico e pelo natural é uma das motivações mais invocadas pelo turismo” (p. 66). Para este autor, embora o objetivo básico do sistema capitalista seja a apropriação da natureza e a subordinação de todas as outras formas de produção à economia mercantil, “esta indústria multinacional que é o turismo necessita preservar as comunidades arcaicas como museus vivos” (idem).

Por isso, não são surpreendentes os esforços dos capitalistas do turismo, da imprensa e dos políticos em promover, por exemplo, “o manezismo”, “o modo de vida ilhéu” e, indo para o interior, as culturas “européias” dos colonizadores do Estado de Santa Catarina.

Trata-se, para o caso da grande Florianópolis, em especial, de transformar algo que até bem recentemente era ofensivo (isto é, ser “mané” era sinônimo de ser “atrasado”, “bronco”) em uma forma de autovalorização. Duplo objetivo: ideologia de cunho político, que aparece geralmente em períodos eleitorais (isso apareceu fortemente em Florianópolis nas eleições para a prefeitura em 1992 e 2004); e, principalmente, transformação do “manezismo” em equivalente de uma “identidade açoriana”, vendida como atrativo turístico.

Assim, as escassas rendeiras hoje em atividade já são *objetos* de atração turística e mesmo os pescadores mais velhos em breve serão acompanhados em suas baleeiras pelas hordas de turistas, ávidos por presenciar uma “atividade arcaica”. Aliás, isso já ocorre com o arrastão da tainha no litoral catarinense, quando os turistas têm uma vivência participante (para usar uma expressão dos antropólogos) e ajudam a puxar a rede para a praia em troca de fotos e do peixe. E voltam para a casa felizes por terem participado de uma pescaria...

Para finalizar, cabe mencionarmos o artigo de Savoldi (2001) que mostra como, no município catarinense de Urussanga, em nome de um passado “italiano”, chegou-se a inventar uma “dança típica”. Isso porque foi criado um grupo de dança italiana, baseado na *tarantela*. Contudo, essa era uma dança comum no Sul da Itália, em Nápoles.

Na região do *Vêneto*, de onde vieram os antepassados dos habitantes locais, não havia nenhuma espécie de dança, segundo a pesquisadora, já que, por conta da opressão religiosa, a dança era considerada uma atitude pagã. O traje típico com o

qual os “italianos” de Urussanga dançam a *tarantela* napolitana não existia no Norte da Itália, de onde vieram seus avós e bisavós. Trata-se de um espetáculo turístico baseado em uma falsificação da história...

A indústria do turismo, portanto, transforma as manifestações culturais em espetáculos para turista e inventa tradições étnicas, mesmo quando essas são desvinculadas de uma base histórica anterior efetiva. E isso não é surpreendente, em uma época em que *parecer* já é até mais importante do que *ter*, como nos lembra Debord (1997).

Referências

CANCLINI, Néstor G. *As culturas populares no capitalismo*. São Paulo, Brasiliense, 1983.

DEBORD, Guy. *A sociedade do espetáculo*. São Paulo, Contraponto, 1997.

OURIQUES, Helton R. *A produção do turismo: fetichismo e dependência*. Campinas, Átomo & Alínea, 2004 (no prelo).

SAVOLDI, Adiles. *Reconstrução da italianidade no Sul de Santa Catarina*. In: BANDUCCI JR., Álvaro e BARRETO, Margarita. *Turismo e identidade local: uma visão antropológica*. Campinas, Papirus, 2001.

ZANELLA, Cláudia Cristina. *Atrás da porta: o discurso sobre o turismo na Ilha de Santa Catarina (1983 – 1998)*. Florianópolis, UFSC, 1999, (Dissertação de Mestrado em História).

Portos catarinenses: uma aproximação

*Hoyêdo Nunes Lins**

Portos podem ser vistos como cartilagens da ossatura da globalização, pois constituem cruzamentos ou pontos de articulação dos movimentos que vertebram a economia planetária. Ao mesmo tempo, aparecem como membranas através das quais fluxos variados – mercadorias, pessoas – sustentam as interconexões que envolvem os diferentes territórios. Em termos históricos, os portos figuram até como pilares de macroestruturas cujas escalas chegam a alcançar a das civilizações, como se observa no percurso do mundo mediterrânico estudado por Fernand Braudel (Braudel, 1985).

Os *hinterlands* dos portos tendem a apresentar vidas urbano-regionais com cadências largamente influenciadas pelo modo como as respectivas estruturas portuárias participam do emaranhado de vínculos, ultramarinos ou não, que as recobrem. Essa parece ser a regra, embora existam portos amplamente desconectados dos tecidos econômicos e sociais que formam os seus entornos geográficos, revelando-se muito mais, por conta disso, como (quase) enclaves (Silva e Cocco, 1999).

Os cerca de 600 km de costa marítima catarinense abrigam três destacados portos: em São Francisco do Sul, Itajaí e Imbituba, os primeiros no litoral norte e o terceiro no litoral sul. Essa condição, em si mesma, justifica o interesse em focalizar a problemática dos portos nesse estado no intuito de caracterizar a situação presente. Esse interesse, fragmento de uma intenção de pesquisa mais abrangente e ambiciosa, subjaz à elaboração deste breve artigo. Inicia-se, entretanto, pelo pano de fundo: a questão portuária no plano nacional conforme percebida nos últimos anos.

Nota sobre a questão portuária no Brasil

Nas últimas décadas do século XX os portos brasileiros, de uma maneira geral, seguiam ostentando os problemas operacionais que os caracterizavam havia muito tempo. As deficiências nos serviços correspondentes refletiam a escassa importância historicamente atribuída à navegação marítima e fluvial no país, algo capaz de surpreender haja vista a extensão da costa nacional. Esse problema não era, como ainda não é, senão um aspecto da ampla e estrutural precariedade do sistema de transportes brasileiro (Galvão, 1996).

Daí que o início dos anos 90 assistiu ao fortalecimento do embate sobre a reforma portuária no Brasil, tida como requisito básico para a retomada do crescimento econômico. Mirando a modernização, as posições pró reforma indicavam a necessidade de mais e melhores equipamentos e instalações – para aumentar a eficiência dos serviços e reduzir os seus custos – e de novas formas de

* Professor do Departamento de Economia da UFSC.

regulamentação das operações de cais, sobretudo quanto ao uso da mão-de-obra. Ambos os aspectos implicavam, segundo os atores empresariais, avanços na privatização dos serviços portuários. O processo culminou com a aprovação da Lei nº 8.630, de 25/02/93, que permitiu progredir na liberalização do setor e, como resultado, no estímulo à concorrência. Desde então, vários portos e terminais privados passaram a disputar as cargas.

Assinale-se todavia que as mudanças enfrentaram grandes dificuldades. As maiores, talvez, vincularam-se à formação do que a lei previa com o nome de Órgão Gestor de Mão-de-obra, que deveria substituir os sindicatos de trabalhadores portuários no controle das atividades de estiva (seleção e indicação de estivadores para carga e descarga). Sua criação e operacionalização depararam-se com obstáculos consideráveis, sobretudo nos portos públicos e de maior tamanho. Já as mudanças que se referiam à criação de terminais privativos, dentro ou fora dos portos, transcorreram sem maiores entraves, mostrando-se relativamente rápidas (Oliveira, 2000).

Na atualidade, o sistema portuário continua problemático, mesmo após mais de dez anos de vigência da Lei nº 8.630. Análises promovidas pelo Ministério do Desenvolvimento indicam que, entre “as ineficiências (...), estão tarifas elevadas, altos tributos e até mesmo cartelização. (...) As companhias Docas, controladas pelo governo federal, são quase todas deficitárias. (...) [N]ão há competição efetiva entre os portos, o que abre espaço para ‘abusos econômicos’ e ‘cartéis’. (...) A falta de manutenção adequada é (...) fator de elevação dos custos portuários.” (Souza, 2004, p. B6).

Portos catarinenses: esboço de problematização

Os portos de São Francisco do Sul, Itajaí e Imbituba apresentam trajetórias próprias e também significados distintos na logística de transporte do litoral sul-brasileiro. Possuem em comum, pelo menos, o fato de influenciarem consideravelmente as suas respectivas adjacências em termos socioeconômicos.

Porto de São Francisco do Sul

Remontam ao século XVII os registros sobre as funções portuárias de São Francisco do Sul, apoiadas nas excepcionais condições para atracação da Baía da Babitonga. Mas só na década de 50 do século passado surgiu a presente forma institucional, com a criação da Administração do Porto de São Francisco do Sul (APSFS), dona da concessão das atividades até 2011. Essa criação coroou trajetória iniciada em 1912, quando a Cia. da Estrada de Ferro de São Paulo/Rio Grande foi autorizada a instalar uma estação marítima na Baía da Babitonga. Desde os anos 50, em evolução marcada por simbiose entre porto e ferrovia, houve diversos surtos de investimentos para expansão e aperfeiçoamento. Merecem destaque os dois terminais

instalados nos anos 70, um servindo à PETROBRÁS – terminal marítimo que recebe petróleo diretamente dos navios e o envia por oleoduto de 117 km à refinaria de Araucária (PR) – e o outro, operado pela CIDASC, com 2 armazéns graneleiros e 5 tanques para óleos vegetais.

Nos anos 90, as realizações espelharam a orientação da referida Lei nº 8.630, contemplando abertura para terminais privativos, estímulo à concorrência e modernização de instalações e equipamentos. O crescimento do espaço privado deveu-se, basicamente, à atuação de 2 empresas: a Bunge Alimentos S.A., que fortaleceu a presença inaugurada no fim dos anos 70 com uma fábrica de óleo e farelo de soja, e a TERLOGS Terminal Marítimo Ltda, que instalou importantes estruturas de armazenagem (silos e armazém). Ambas têm investido significativamente, assim como as empresas situadas na retaguarda do porto e também a própria APSFS. Prevêem-se grandes gastos futuros, conforme as diretrizes do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do porto.

Na esteira desse percurso, existem hoje 5 berços de atracação – para granéis sólidos, contêineres, carga geral e uso múltiplo –, vários armazéns e tanques e equipamentos para embarque/desembarque, tudo de considerável importância. Assim, eminentemente exportador – soja, farelo de soja e milho, motocompressores, móveis, autopeças, congelados, produtos cerâmicos etc –, esse porto perfila-se entre os de grande destaque no país, apresentando um crescimento ininterrupto na movimentação de cargas no período recente. Em 2002, nada menos que 2/3 do que Santa Catarina enviou a mercados externos passou por lá, mostrando-se digna de nota a sua performance em movimentos de contêineres.

Também inegável é a sua importância regional. As atividades que integram essas estruturas portuárias estariam a representar, de longe, a principal fonte de emprego e renda do município. E os efeitos de tipo *spill-over* e de atração de investimentos – os segundos materializados, por exemplo, na Vega do Sul e na FECOAGRO, em São Francisco do Sul, e na Cebrace e na Marcegaglia, em Barra Velha e Garuva, pela ordem – forçam admitir que a economia local-regional é, quase toda, “movida” pelo porto.

Contudo, há problemas de vulto, seja em termos de capacidade das estruturas portuárias – por exemplo, o pequeno calado não permite a atracação de navios de grande porte –, seja nas malhas ferroviária e rodoviária ou ainda na armazenagem, o que ocasiona congestionamento por falta de espaço na zona primária. Os resultados têm a forma de preocupantes estrangulamentos, que se manifestam em atrasos nas entregas de encomendas a clientes no exterior, entre outras coisas. Os reflexos negativos desse quadro parecem ser enormes, razão pela qual justificam-se plenamente as anunciadas intenções de novas e volumosas inversões no terminal portuário, quer voltadas à modernização das estruturas existentes, quer no intuito de ampliar a capacidade de operação (Rodrigues, 2004).

Porto de Itajaí

Embora as condições de atracação na foz do Rio Itajaí fossem reconhecidas e utilizadas desde muito tempo, só no começo do século XX iniciaram-se as atividades que culminariam nas primeiras instalações do Porto de Itajaí. Os estudos começaram em 1905 e as primeiras intervenções, em 1914, mas só quase 25 anos mais tarde dar-se-ia partida à construção do primeiro trecho de cais e do primeiro armazém. Com obras em evolução, o reconhecimento do caráter de porto organizado viria em 1966, ao que se seguiu, 10 anos depois, o início das ações da Administração do Porto de Itajaí, entidade subordinada à então criada PORTOBRÁS. Ao final dos 90, ocorreu a concessão do terminal ao Município de Itajaí, com prazo de 25 anos.

A movimentação no porto intensificou-se a partir dos anos 70. As obras resultaram na estrutura atual, com 4 berços para vários tipos de uso (num deles está o Terminal de Contêineres do Vale do Itajaí), armazéns, pátios alfandegados e área de retroposto, tudo aparelhado com o essencial às operações. Vale realçar a presença de uma Estação Aduaneira de Interior (EADI) e também de um Pier Turístico, apto para navios transatlânticos. Esse conjunto de atributos, reunidos em estrutura onde predominam embarques para destinações estrangeiras e movimentos de cargas gerais, escora uma trajetória operacional expansiva que, em 2003, permitiu ao Porto de Itajaí figurar como o 6º no Brasil em exportações (sobretudo de produtos congelados, madeira e derivados, motores e acessórios e produtos cerâmicos, entre outros). Como ocorre no Porto de São Francisco, a sua movimentação de contêineres merece realce, tanto quanto as operações dos terminais privados, da Dow Química e da Braskarne.

Os reflexos das atividades portuárias nas estruturas local-regionais são enormes e irrecusáveis, pois cerca de 5 mil pessoas têm as suas ocupações direta ou indiretamente vinculadas às primeiras. É difícil indicar o peso efetivo das atividades portuárias na economia local-regional, mas o grande número de agentes marítimos, representantes dos armadores junto ao porto, de operadores portuários e de armazéns, e também outras atividades de apoio, prestadoras de serviços (transportes e outras atividades), dissipa qualquer dúvida sobre o tamanho da sua importância. Contribui para tal relevância das atividades portuárias, inclusive com repercussões em termos de arrecadação tributária – desde meados dos anos 90 as atividades do terminal têm proporcionado arrecadações em linha ascendente, de forma invariável –, a dinâmica empresarial registrada em Itajaí por conta do estímulo inerente à condição de cidade portuária: por exemplo, empresas como Seara e Perdigão transferiram importantes atividades para o município e a Sadia ampliou as suas já existentes instalações (Kafruni, 2004).

Mas existem problemas inquietantes. No que se refere às operações envolvendo contêineres, há escassez de espaço na chamada zona primária do porto, o que compromete a eficiência de carga e descarga e de seqüência no embarque. Por outro lado, o calado insuficiente impede a atracação de navios de maior porte, o que talvez alimente o processo de cancelamento da escala em Itajaí por parte de alguns

navios, que privilegiam outras escalas. De todo modo, investimentos de monta têm sido anunciados, com o decisivo envolvimento da iniciativa privada.

Porto de Imbituba

A origem do Porto de Imbituba é indissociável da presença de carvão no sul de Santa Catarina, detectada no século XIX. O terminal surgiu da necessidade de transportar o minério para o sudeste brasileiro, uma razão idêntica à da construção da Ferrovia Dona Tereza Cristina, que liga o primeiro às áreas de mineração. A permissão para instalar o porto ocorreu em 1919 e as obras do cais, do molhe de proteção, dos escritórios e dos armazéns começaram logo depois. O início dos anos 20 assistiu à criação da Cia. Docas de Imbituba, que em 1941 obteve a concessão do uso comercial até 2012. Trata-se, assim, de porto administrado por empresa privada.

Parece ocioso assinalar que a trajetória do porto só é inteligível se considerada como parte do processo que resultou no complexo de atividades organizadas em torno da indústria carbonífera. Seus 4 berços, com os equipamentos existentes, e as estruturas de armazenagem, com as facilidades oferecidas, estariam a refletir essa característica histórica de terminal construído para transporte de carvão. O auge dessa condição ocorreu na década de 80, quando os embarques anuais alcançaram cerca de 4 milhões de toneladas.

Contudo, esse estreito vínculo encontra-se igualmente na base das adversidades sofridas pelo porto no período mais recente. Com as mudanças na política do governo federal para o carvão, exacerbadas na gestão Collor, a indústria carbonífera adentrou brutal e irremediável declínio. Obviamente, o porto foi duramente afetado. A diversificação das cargas foi estratégia tentada, logo em seguida, para o reposicionamento do terminal. Entretanto, já no início dos anos 90 tal medida revelou-se de fôlego curto e, desde então, as dificuldades só fizeram se acumular: volumes ínfimos de movimentação de cargas continuaram a ser a regra. Claro que a atrofia repercutiu negativamente em termos de emprego e renda na área, instalando quadro que se agravou com a desativação da ICC e anunciou-se como duradouro na medida em que a ZPE programada para o município, portadora, como se esperava, de novas esperanças para a área, teimou em não desabrochar. O espectro do desemprego, e as mazelas que lhe fazem cortejo costumeiramente, enraizou-se na área.

Só em 1998 houve algum aceno de soerguimento das funções portuárias, principalmente devido às importações de fertilizantes e coque de petróleo e às exportações de açúcar. Também os embarques de carne de frango congelada, a reboque da instalação de câmaras frigoríficas da Frangosul, passaram a despontar na movimentação. Mais recentemente, em 2004, empresas cerâmicas de Criciúma dirigiram as suas atenções para o porto, usando as facilidades representadas pela Ferrovia Tereza Cristina, em resposta à saturação dos outros portos estaduais (Alves, 2004). As melhorias realizadas na infra-estrutura portuária, permitindo a

movimentação de contêineres, foram decisivas, assim como parecem ter exercido influência os anúncios de novos investimentos futuros.

Mas persistem grandes problemas. Um deles refere-se à própria presença de navios, que é baixa e, por isso, não garante o escoamento da produção sul- Catarinense, não obstante a recente incorporação de uma linha de navios para o Golfo do México que serve Imbituba quinzenalmente. A pequena movimentação de contêineres é igualmente problemática, embora essa linha de navios possa contribuir para minorar tal dificuldade.

Considerações finais

Os portos de São Francisco do Sul, Itajaí e Imbituba, em que pese as suas particularidades, são importantes canais de ligação da economia mundial com a porção desta que se mostra geograficamente inscrita no Brasil meridional. Garantir o seu adequado funcionamento é conduta estratégica, como também o é promover a mais intensa e profícua relação possível entre essas estruturas portuárias e suas áreas adjacentes, mirando a promoção do desenvolvimento local-regional. Eis aí, principalmente no que concerne ao segundo aspecto, um terreno para a reflexão sobre o desenvolvimento em Santa Catarina – e para a ação política voltada à temática – que merece ser amplamente e criativamente laborado.

Referências

- ALVES, M. M. Cerâmica chega ao porto pelo trem. *Diário Catarinense*, p. 15, 11 ago. 2004.
- BRAUDEL, F. *La Méditerranée: l'espace et l'histoire*. Paris: Flammarion, 1985.
- GALVÃO, O. J. de A. Desenvolvimento dos transportes e integração regional no Brasil – uma perspectiva histórica. *Planejamento e Políticas Públicas*, n. 13, p. 183-213, jun. 1996.
- KAFRUNI, S. Força de SC passa pelo Porto de Itajaí. *Diário Catarinense*, p. 20-21, 1 ago. 2004.
- OLIVEIRA, C. T. de. *Modernização dos portos*. 3ª ed. São Paulo: Aduaneiras, 2000.
- RODRIGUES, L. Porto deve dobrar a capacidade. *Diário Catarinense*, p. 18, 14 mar. 2004.
- SILVA, G., COCCO, G. Introdução. In: --- (orgs.). *Cidades e portos: os espaços da globalização*. Rio de Janeiro: DP&A, 1999, p. 9-26.
- SOUZA, L. Portos estão perto do limite, revela estudo. *Folha de S. Paulo*, p. B6, 7/6/04.

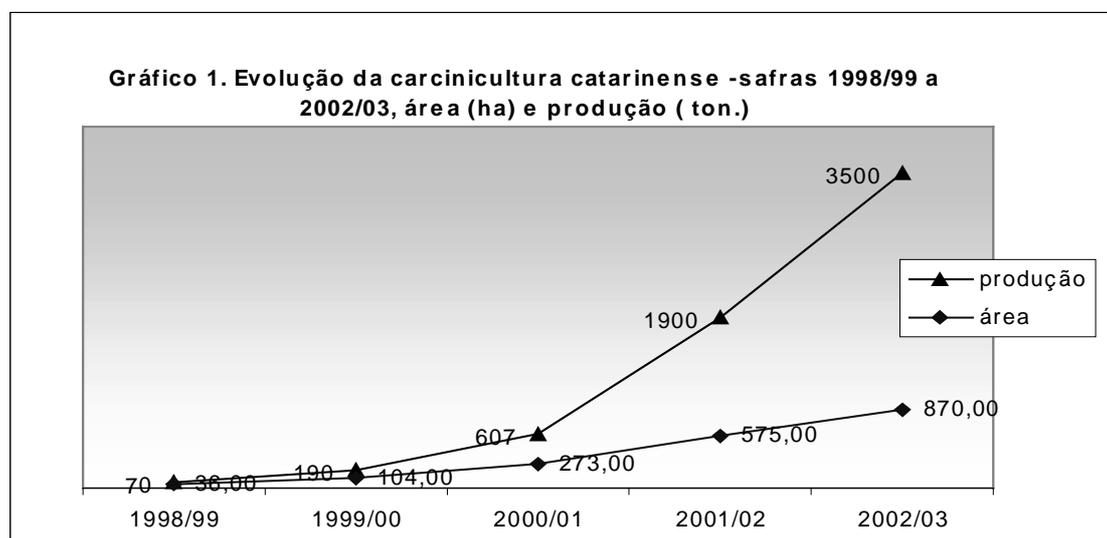
Conhecendo o consumidor de camarões

Francisco Gelinski Neto*

Mérlin Makufka**

Introdução

A carcinicultura catarinense cresceu rapidamente nos últimos anos. No apoio aos produtores, tem sido fundamental o papel da UFSC e da EPAGRI, para o desenvolvimento de práticas de manejo e de fornecimento de pós-larvas de camarão branco no Estado, desde 1998/99 (Gelinski Neto, 2003). O notável crescimento da carcinicultura pode ser visualizado no gráfico 1.



Fonte: Elaboração do autor a partir de Winckler (2003).

Nota-se que a produção alcançou ganhos exponenciais, passando de apenas 70 toneladas na safra 88/89 para 3.500 toneladas na safra 2002/2003. Apesar de o setor já estar cultivando atualmente 1.300 hectares, o segmento apresenta algumas necessidades que deverão ser superadas para que possa ser mantido o seu ritmo de crescimento rumo ao potencial estabelecido, que é de 5.000 hectares de lâmina d'água (Winckler 2003).

Neste sentido, o Seminário Temático sobre Carcinicultura, realizado em novembro de 2003 em Laguna/SC mostrou, por exemplo, que a relação entre preços

* Professor de Ciências Econômicas, doutorando em Engenharia de Produção UFSC – fgelneto@cse.ufsc.br.

** Aluna formanda do Curso de Ciências Econômicas UFSC - merilin_makufka@yahoo.com.br.

pagos e preços recebidos pelos produtores está ficando desfavorável. Isto se dá justamente pela conjugação de preços em queda aos produtores e elevação dos custos de produção. Esta queda nos preços recebidos pelos produtores catarinenses nas safras 2003 e 2004 é explicada, de certa maneira, como um reflexo das ameaças e mesmo da concretização das medidas *antidumping* americanas sobre as exportações brasileiras. Outra explicação seria a falta de *marketing* para o produto. O Seminário Temático sobre Carcinicultura apontou a necessidade de serem desenvolvidas campanhas de *marketing*, o que poderia atingir o objetivo de divulgar e fortalecer a imagem do produto junto ao consumidor e público em geral (Gelinski Neto e Casarotto Filho, 2004).

O conceito de *marketing* indica que, para atingir as metas organizacionais, a empresa precisa ser mais eficaz que seus concorrentes na satisfação das necessidades e desejos de seus clientes (Kotler, 1998). Neste mesmo sentido, Cobra (1994), citando Peter Drucker, salienta que o objetivo do *marketing* é conhecer e entender o consumidor tão bem que o produto ou serviço seja vendido por si só.

Visando fornecer ao setor um maior conhecimento sobre o consumidor de camarões em Florianópolis, neste trabalho são descritos os resultados de uma avaliação de variáveis importantes para a realização de campanhas de *marketing*, levantadas em pesquisa junto aos consumidores locais no segundo semestre de 2004, através de amostragem.

Entre as variáveis levantadas neste trabalho estão: hábito de consumo, aceitação/rejeição do camarão de cultivo, percepção de existência de diferença entre o camarão de cultivo e o camarão de captura, identificação do fator predominante na hora da compra (preço, qualidade, valor nutricional, sabor), frequência de consumo e volumes adquiridos por compra, forma de apresentação do produto, qualidade da conservação do produto, renda familiar.

Resultados da análise

1) Hábito de consumo

Os dados coletados revelam que 19% da população não têm o hábito de consumo de camarão. Entre os consumidores, 10% não consumiriam o camarão de cultivo devido às seguintes justificativas: 44% deles, por não terem experimentado, ou seja, não conhecerem o produto (neste caso fica clara a necessidade de práticas de *marketing* para o produto, através de demonstrações/degustações, campanhas publicitárias e de esclarecimento sobre o produto); 17% dos que não consumiriam camarão de cultivo apresentaram como motivo o gosto diferente do mesmo.

2) Percepção sobre diferença entre camarão de cultivo e camarão de pesca

O consumidor, ao ser questionado sobre a existência de diferença entre o camarão de cultivo e o camarão de pesca, declarou, em 34% das respostas, que considera não haver diferença. A maioria não sabe se existe ou não diferença (47%) e apenas 19% afirmam haver diferença entre o produto de cultivo e o de pesca natural. Estes últimos atribuíram a diferença aos seguintes aspectos: gosto, coloração, tamanho e dureza da casca.

3) Fator predominante na hora da compra

O fator predominante na hora da compra, para a maioria dos consumidores (53%), é a qualidade do produto, mas o preço (30%) e o sabor (15%) também contam. No aspecto qualidade deve-se salientar a necessidade cada vez maior de apresentação atrativa ao consumidor e também a garantia do produto ou segurança. Isto poderia ser alcançado com o uso de um esquema de certificação. Dado o grau de exigência do consumidor, sugere-se que, cada vez mais, sejam utilizadas embalagens atrativas do tipo janela transparente, bem como o acondicionamento do camarão em bandejas como, por exemplo, em dupla fileira e outros formatos de apresentação. Estas melhores formas de apresentação estarão agregando valor ao produto e, certamente, despertando mais interesse ao consumidor.

4) Frequência de consumo e volumes por aquisição

Em Florianópolis, 24% dos consumidores adquirem quinzenalmente e apenas 11% do total consomem somente nos meses de verão. O consumo esporádico foi ressaltado por 65% dos consumidores. Observa-se assim que o consumo habitual é praticado por apenas um quarto da população. O índice de Florianópolis ficou aquém, portanto, do índice de consumo levantado para o Rio de Janeiro e o Distrito Federal, onde 42% dos entrevistados pela pesquisa do SEBRAE/ABCC (2002) apontaram consumir o produto mensalmente. Além disso, o índice de consumo esporádico catarinense (65%) é superior ao índice das demais regiões pesquisadas naquele estudo, o qual ficou em 54%.

Na pesquisa do SEBRAE constatou-se que a quantidade adquirida a cada vez era, em média, de 1,47 Kg. Em Florianópolis constatou-se que a quantidade adquirida está ao redor de 1,8 Kg em cada compra.

5) Forma de apresentação do produto

Em Florianópolis, 59% dos consumidores expressaram sua preferência pelo produto com cabeça. Apenas 14% preferem o produto sem cabeça. A grande maioria dos consumidores (71%) deseja adquirir o produto na forma resfriada. Apenas 15% preferem o produto na forma congelada e 9% na forma pré-cozida. De maneira diversa, o estudo do SEBRAE/ABCC (2002) mostrou que os consumidores de

Santos, Distrito Federal e Rio de Janeiro, em sua maioria (ao redor de 70% deles), preferem adquirir o camarão sem cabeça. A segunda forma mais consumida foi o produto com cabeça. A preferência pelo consumo do produto na forma resfriada foi praticamente idêntica nos dois estudos: em Florianópolis, 71%, e para as demais regiões a preferência foi de 66% dos respondentes.

6) Qualidade da conservação do produto

A opinião sobre a qualidade da conservação do produto comprado, de uma forma geral, é positiva, pois, em sua maioria (66%), os entrevistados consideram ser boa a conservação; 26% deles opinaram que é ótima.

Entre os lugares de preferência do consumidor para adquirir o produto, 54% dos entrevistados informaram preferir o mercado municipal; 23% compram na peixaria e apenas 8% compram em supermercados; os restantes 14% compram em outros lugares.

Um dos motivos do baixo interesse pela aquisição de camarão nos supermercados é a falta de opção na forma de apresentação do produto. Na maioria dos supermercados o camarão pode ser comprado apenas na forma congelada.

7) A renda dos consumidores e sua influência

Uma variável bastante utilizada na segmentação ou divisão do mercado é a renda das pessoas. Ao se fazer o cruzamento entre renda e preferência de local de consumo notou-se que as pessoas de renda mais baixa consomem predominantemente em bares. Porém, as demais classes de renda praticamente dividem o consumo, efetuando-o tanto em casa quanto em restaurantes.

Relativamente ao volume do produto adquirido para consumo domiciliar, os consumidores de renda média-alta são os que preferem a maior porção: entre 2 e 3 kg por vez. Este é o estrato de renda que tem o hábito de consumir o produto quinzenalmente, enquanto as demais classes de renda tem uma menor frequência de consumo.

A qualidade é o fator de decisão preponderante na hora da compra, para os estratos de renda média-alta e de renda alta. O local de aquisição preferido é o mercado público, para a maioria das classes de renda.

Considerações finais

A carcinicultura de cultivo gera grandes volumes no momento da colheita (despesca) e, portanto, necessita de rápido escoamento para que o produto seja consumido na forma resfriada. Isto, muitas vezes, não é possível e, assim, o camarão necessita ser congelado e armazenado. Esta característica, e a preferência do

consumidor pelo produto resfriado, determina que se mostre ao consumidor as vantagens de se adquirir o produto na forma congelada, e também que os compradores sejam orientados sobre as melhores formas de preparo do produto congelado. Isto talvez possa facilitar um aumento na frequência de consumo.

Outro elemento importante é tornar o camarão de cultivo conhecido. Isso é tanto mais importante na medida em que o cultivo contribui para a redução da pressão sobre os ecossistemas marinhos, um reflexo da pesca natural. Além disto, vale divulgar a importância social da atividade na geração de empregos e renda.

Referências

COBRA, Marcos. *Administração de vendas*. Atlas, São Paulo, 1994.

GELINSKI NETO, Francisco e CASAROTTO FILHO, Nelson. Fatores Críticos e Favoráveis na Carcinicultura Catarinense. CONVIBRA 04 (*Congresso Virtual Brasileiro de Administração*), Out. 2004.

GELINSKI NETO, Francisco. *Surge mais um agricluster em Santa Catarina: A carcinicultura*. Atualidade Econômica. CNM/UFSC. Florianópolis, nº 45, Jul./Dez. 2003.

SEBRAE/ABCC. *Potencial de Consumo para Camarão de cativeiro*. S.l. 2002.

WINCKLER, Sérgio. A cadeia produtiva do camarão. *Palestra no Seminário Temático da Carcinicultura*. Laguna, 12 nov. 2003.

ALCA: diz o que és e a que vieste

Lauro Mattei*

A Área de Livre Comércio das Américas (ALCA) foi proposta pelo ex-Presidente dos EUA, Bill Clinton, em 1994, durante a Cúpula das Américas, realizada no estado da Flórida (EUA) no mês de dezembro daquele ano. Inicialmente o acordo tinha como objetivo organizar o maior bloco comercial do mundo, composto por 34 países das Américas e do Caribe, exceto Cuba.

A ALCA só ganhou maior consistência após 1994, quando os representantes dos 34 países passaram a se reunir periodicamente com o objetivo de criar uma área de livre comércio das Américas. O pontapé inicial do processo, dado em 1994, elaborou a Declaração de Princípio e o Plano de Ação. Após esse evento, foram realizadas diversas reuniões ministeriais (Denver –1995; Cartagena-1996; Belo Horizonte – 1997; San Jose –1998; Toronto –1999; Buenos Aires - 2001), momentos em que foram definidas as medidas e diretrizes envolvidas nas negociações comerciais em todo o continente.

A segunda Cúpula das Américas ocorreu em abril de 1998, em Santiago, capital do Chile. Naquele evento foi ratificado o compromisso de se eliminar progressivamente as barreiras comerciais de bens e serviços, fixando-se o prazo para a conclusão das negociações em janeiro de 2005.

A terceira Cúpula das Américas, realizada em Quebec, em 2001, avaliou o estágio das negociações e estabeleceu cronogramas e pautas para os nove grupos de negociação (Acesso a mercados, Agricultura, Serviços, Investimentos, Compras governamentais, Solução de controvérsias, Propriedade intelectual, Subsídios, Antidumping e medidas compensatórias, e políticas de concorrência), além de ter ratificado o início da ALCA para janeiro de 2005.

De um modo geral, pode-se dizer que a ALCA faz parte de uma estratégia norte-americana de longo alcance nos campos político, econômico e militar. Do ponto de vista político, cabe reconhecer a presença de fatores externos – especialmente a busca da consolidação das influências norte-americanas sobre os maiores estados da região, em troca de seus apoios aos EUA nas disputas deste país com os outros blocos comerciais – e de fatores internos – principalmente a adaptação da legislação e das instituições norte-americanas para facilitar a ação e operação das mega-empresas daquele país em todo o continente americano.

Do ponto de vista econômico, a estratégia é pressionar pela adoção de políticas de reordenamento econômico que reduzam e enfraqueçam os demais estados americanos, sobretudo no que diz respeito às suas capacidades de formular políticas de desenvolvimento. Do ponto de vista militar, a estratégia visa colocar sob a

* Professor do Departamento de Economia/UFSC.

proteção dos EUA todos os demais países do continente, por meio de acordos que dificultem o desenvolvimento de tecnologias avançadas.

O que está em jogo atualmente

As negociações comerciais são, hoje, de importância vital para os países em desenvolvimento, pois, dependendo dos acontecimentos, abre-se a possibilidade para esses países ampliarem os mercados de seus produtos, o que aumentaria suas competitividades globais. Isto coloca em cena os interesses de cada nação, principalmente em termos da capacidade de formular políticas voltadas aos interesses dos setores produtivos nacionais e das suas respectivas populações.

No entanto, o protecionismo dos países desenvolvidos, sobretudo na esfera agrícola, vem causando enormes dificuldades para os países em desenvolvimento, uma vez que as chances destes se tornarem *players* globais são cada vez mais restritas. Assentadas em barreiras fitossanitárias, subsídios diretos, cotas e outros mecanismos, as políticas agrícolas dos países desenvolvidos criam sérios obstáculos às exportações de *commodities* dos países em desenvolvimento.

Porém, ao longo de todo o processo de negociações, temas de grande relevância para os países em desenvolvimento, como os subsídios agrícolas e a legislação antidumping, enfrentam sérias restrições por parte dos EUA, que preferem retirá-los da agenda da ALCA para discuti-los no âmbito da Organização Mundial do Comércio (OMC). Já os temas prioritários para os EUA, e com conseqüências negativas para países como o Brasil, tendem a ser detalhados no âmbito do acordo regional. Dentre estes pontos destacam-se os investimentos, os serviços, a propriedade intelectual e as compras governamentais.

Nesse cenário a participação de um país em desenvolvimento, como o Brasil, fica bastante fragilizada, pois as suas condições de competitividade sistêmica seriam, quase sempre, desfavoráveis diante de economias mais poderosas e sólidas como as do Canadá e EUA. Isto porque as firmas brasileiras apresentam, em geral, grandes desvantagens em termos de organização empresarial, escala de produção, disponibilidade de tecnologias e redes de comercialização. Este conjunto de disparidades do mercado brasileiro, quando exposto à concorrência internacional via acordos comerciais, poderá agravar ainda mais as frágeis estruturas produtivas das empresas nacionais.

Mesmo diante desse quadro e das dificuldades atuais da economia brasileira, o país detém um parque industrial sofisticado em algumas áreas, que não poderá ser relegado ao segundo plano, além de um setor agroindustrial com forte presença no mercado externo. Portanto, nos termos das negociações propostas pelos EUA, o Brasil é um dos poucos países envolvidos nas negociações que tem muito a perder, a começar pela sua capacidade de implementar políticas nacionais de desenvolvimento.

Na última reunião ministerial da ALCA, realizada em Trinidad e Tobago na primeira semana do mês de outubro de 2003, os conflitos aumentaram significativamente, pois os EUA insistiram na sua visão de um acordo abrangente, o que significa dizer a inclusão de temas de seus interesses (redução de tarifas de bens industriais, investimentos, serviços e compras governamentais e propriedade intelectual), excluindo das negociações, obviamente, a liberalização dos mercados agrícolas, a livre circulação dos trabalhadores nas Américas e a legislação antidumping. São estes pontos que estão no centro da discórdia entre os negociadores principais (Brasil e EUA).

Os impactos da ALCA sobre a economia catarinense

Ainda é cedo para se ter um quadro preciso sobre os possíveis impactos de um acordo nos moldes propostos sobre a economia catarinense. Mas já existem alguns indícios baseados na dinâmica recente do comércio externo de Santa Catarina.

Na década de 1990 ocorreram algumas mudanças importantes no destino das vendas externas estaduais, o que pode estar configurando algum tipo de reordenamento do comércio exterior de Santa Catarina. Em termos de participação dos grandes blocos comerciais, nota-se que houve uma forte queda das exportações catarinenses para a União Européia (37%, em 1992, para 26%, em 2000), ao mesmo tempo em que o NAFTA aumentou a sua participação de 19% para 28%, no mesmo período. Por outro lado, observa-se que os países do Mercosul abrangem cerca de 15% das vendas estaduais. Com isso, verifica-se que mais de 40% das exportações de Santa Catarina dirigem-se ao mercado americano, em contraste com o passado recente, quando a participação do continente europeu era preponderante.

Essa trajetória poderá ser fortemente abalada, dependendo de como se procederem as negociações finais da ALCA. De um modo geral, pode-se dizer que existem atualmente vários entraves para uma expansão das exportações catarinenses, devido à política protecionista norte-americana, que dificilmente irá liberalizar o comércio de diversos produtos onde o Brasil, e Santa Catarina em particular, são bastante competitivos, como é o caso das carnes de aves e suínos, do fumo, da soja, do milho e de frutas.

Em termos específicos do setor agropecuário, observa-se que o desenho atual da ALCA trará uma dupla dificuldade: por um lado, existem setores em que a agropecuária norte-americana é bastante competitiva (soja, avicultura, milho) e, por outro, formam-se poderosos *lobbies* regionais em determinadas culturas (suco de laranja e açúcar), com o intuito de preservar as barreiras comerciais.

Além disso, há um conjunto de barreiras sanitárias e fitossanitárias que impedem a livre circulação de produtos de origem animal, o que poderá impactar negativamente as exportações catarinenses, sobretudo as de aves e suínos.

Há, ainda, a questão específica da cultura do fumo, que enfrenta os limites das quotas tarifárias, em que são impostas taxas de importações do produto. Este aspecto poderá afetar a economia agrária catarinense, pois o fumo figura como uma de suas principais culturas.

Finalmente, no âmbito mais geral, convém destacar mais três setores que deverão ser afetados pela formação da área de livre comércio. O primeiro é o setor madeireiro, especialmente na área da indústria moveleira, em que, embora não havendo barreiras diretas às exportações, há restrições de ordem ambiental, pois preservar as florestas é dever dos brasileiros, na visão norte-americana. O segundo setor é o calçadista que, embora pouco representativo em Santa Catarina, tem participação nas exportações nacionais para diferentes países das Américas. O terceiro setor é o têxtil, cuja reestruturação produtiva, alcançada na última década, colocou-o na dianteira dentre os principais produtos de mercado externo. E esta é uma área muito sensível devido às barreiras comerciais enfrentadas no mercado norte-americano.

Com isso conclui-se que, se concretizada nos moldes acima expostos, a ALCA poderá trazer mais conseqüências negativas à economia catarinense, as quais se expressarão através do aumento da exclusão social, devido à necessidade de elevação da escala produtiva e da concentração do próprio processo de produção. E isso certamente ocorrerá via aumento da participação das empresas multinacionais em setores-chave, como é o caso dos produtos agroalimentares.