



II SEMINÁRIO

“ENSINO, PESQUISA E CIDADANIA EM CONVERGÊNCIA”

VOLUME 06: ADMINISTRAÇÃO, DIREITO E ECONOMIA EM DIÁLOGO



II SEMINÁRIO ENSINO, PESQUISA E CIDADANIA EM CONVERGÊNCIA

Volume 06: Administração, Direito e Economia em diálogo

ORGANIZAÇÃO DA COLETÂNEA

Prof. Dr. Tauã Lima Verdán Rangel
Profa. Ma. Maria Margarete Salvate Brasil
Profa. Ma. Neuza Maria de Siqueira Nunes

EDITORAÇÃO E PADRONIZAÇÃO DA COLETÂNEA

Prof. Dr. Tauã Lima Verdán Rangel
Profa. Ma. Maria Margarete Salvate Brasil
Profa. Ma. Neuza Maria de Siqueira Nunes

ISBN: 978-17-9548-632-3

FACULDADE METROPOLITANA SÃO CARLOS

Avenida Governador Roberto Silveira, nº 910

Bom Jesus do Itabapoana-RJ

CEP: 28.360-000

Site: www.famescbji.edu.br

Telefone: (22) 3831-5001

Projeto Gráfico da Capa: Espantalho (1959) de Cândido Torquato Portinari.

Coleção Particular.



O conteúdo de cada trabalho é de responsabilidade exclusiva dos autores.
A reprodução dos textos é autorizada mediante citação da fonte.

FICHA CATALOGRÁFICA

Preparada pela Biblioteca Marlene Henriques Alves – Famesc

F143e Seminário Ensino, pesquisa e cidadania em convergência (2. : 2018 : Bom
v. 6 Jesus do Itabapoana, RJ)

Ensino, pesquisa & cidadania em convergência : volume 6 :
Administração, Direito e Economia em diálogo / organização Tauã Lima
Verdan Rangel e Neuza Maria de Siqueira Nunes. – Bom Jesus do
Itabapoana, RJ : Faculdade Metropolitana São Carlos, 2018.

– Bom Jesus do Itabapoana, RJ : [s.n.], 2018.

6 v.

Modo de acesso: World Wide Web: <http://www.famesc.edu.br/biblioteca/>.

ISBN 978-17-9548-632-3

1.FACULDADE METROPOLITANA SÃO CARLOS –
PESQUISA 2. PESQUISA – BOM JESUS DO ITABAPOANA (RJ)
3. ENSINO SUPERIOR – PESQUISA 4. ABORDAGEM
INTERDISCIPLINAR DO CONHECIMENTO I. Faculdade
Metropolitana São Carlos II. Rangel, Tauã Lima Verdan (org.) III.
Brasil, Maria Margarete Salva (org.) IV. Nunes, Neuza Maria de
Siqueira (org.) V. Título

CDD 001.42

P R E F Á C I O

Prezado Leitor!

Com imensa alegria, prefaciamos o conjunto de produções oriundos do II Seminário sobre “*Ensino, Pesquisa e Cidadania em convergência*”, capitaneado pelos professores Ma. Neuza Maria de Siqueira Nunes e Dr. Tauã Lima Verdan Rangel em suas práticas e técnicas de ensinagem cotidianas, desenvolvidas no ambiente da Faculdade Metropolitana São Carlos, campus de Bom Jesus do Itabapoana-RJ.

Pensar, contemporaneamente, no processo de ensino-aprendizagem perpassa, de maneira obrigatória, pela capacidade dos docentes se reinventarem e mediarem o conhecimento como algo dinâmico, multifacetado, fluído e com interações diretas com a realidade em que os discentes estão inseridos. Inclusive, neste aspecto, sobleva mencionar a missão da Faculdade Metropolitana São Carlos como agente de desenvolvimento local, direcionando sua atenção para os matizes e as peculiaridades existentes na região do noroeste fluminense, em especial o Município de Bom Jesus do Itabapoana-RJ.

Assim, o ambiente acadêmico deve ser um espaço democrático de contribuições recíprocas, reflexões crítico-científicas e heterogêneo, a fim de

compreender dinâmicas e temáticas dotadas de relevância no contexto atual. A partir de tal ótica, o projeto supramencionado se apresenta como instrumento capaz de promover a inclusão dos discentes como protagonistas do processo de ensino-aprendizagem; atores centrais responsáveis por conferir materialidade e pensamento crítico-reflexivo ao conteúdo ministrado.

Desta feita, o Seminário sobre “*Ensino, Pesquisa e Cidadania em convergência*”, em sua segunda edição, perpetua a apresentação de resultados robustos e frutíferos, o quê, em grande parte, se deve ao envolvimento dos discentes na dinamicidade do processo de ensino-aprendizagem, abandonando o cômodo *status* de sujeitos passivos da apreensão do conhecimento e passando, de maneira direta, influenciar na construção, na reflexão e na propagação do saber científico.

Convidamos todos à leitura!

Prof. Dr. Carlos Oliveira de Abreu
Diretor Geral da Faculdade Metropolitana São Carlos

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO	9
Prof. Dr. Tauã Lima Verdán Rangel	
ADMINISTRAÇÃO	12
Comércio Exterior: consumo de produtos importados no Brasil em 2018.....	13
Tamirys de Souza Maria, Poliana Maciel dos Santos, Neuza Maria de Siqueira Nunes e Maria Margarete Salvate Brasil	
Internacionalização de Empresas: protecionismo econômico adotado pelo governo brasileiro	20
Roberto Ferreira Borges, Vitor Hugo Aguiar, Neuza Maria de Siqueira Nunes e Maria Margarete Salvate Brasil	
Portos Brasileiros: os reflexos do transporte das exportações sobre..... a competitividade	31
Anna Karolyne Christovão Bertoque, Octavio Cesar Alves Crisostomo, Neuza Maria de Siqueira Nunes e Maria Margarete Salvate Brasil	
Desafios logísticos no escoamento da produção brasileira.....	39
Matheus de Souza Borges, Arthur Alves Seufitelli, Neuza Maria de Siqueira Nunes e Maria Margarete Salvate Brasil	
Consequências da crise financeira internacional em 2007/2008 no Brasil	48
Pâmela Ribeiro Mello, Laís de Souza Pimentel, Neuza Maria de Siqueira Nunes e Maria Margarete Salvate Brasil	
Importância da globalização para o comércio exterior	56
Juliana Aparecida Moura, Milla Lemos Araujo, Neuza Maria de Siqueira Nunes e Maria Margarete Salvate Brasil	

A utilização do transporte marítimo para exportação e importação no Brasil	64
Karoline Ramos Oliveira, Paula Generozo Escudine, Neuza Maria de Siqueira Nunes e Maria Margarete Salvate Brasil	
A produção e a exportação da carne de frango no Brasil no ano de 2017	71
Guilherme Silva Medeiros, Lucas Dantas Nunes Rosa, Neuza Maria de Siqueira Nunes e Maria Margarete Salvate Brasil	
Os entraves do comércio internacional: a logística na importação e exportação	77
Andrea Pereira Pimentel Azevedo, Bianca Peres Gama, Neuza Maria de Siqueira Nunes e Maria Margarete Salvate Brasil	
A logística do Porto do Rio de Janeiro	86
Giovanna Caldino Boechat Serra, Rhauênya Oliveira da Silva, Neuza Maria de Siqueira Nunes e Maria Margarete Salvate Brasil	
DIREITO.....	95
Produção de energia eólica no nordeste brasileiro	96
Fernando Campos de Oliveira, Rayane Dias da Silva, Neuza Maria de Siqueira Nunes e Maria Margarete Salvate Brasil	
Histórico do consumo e da produção de chocolate no Brasil	102
Beatriz de Jesus Soares Martins, Mykaelly Miranda Machado, Neuza Maria de Siqueira Nunes e Maria Margarete Salvate Brasil	
A produção e a exportação da soja brasileira entre 1998-2017	110
Rafael Vidaurre Xavier Canto, Isaac Almeida Brandão, Neuza Maria de Siqueira Nunes e Maria Margarete Salvate Brasil	
O uso de agrotóxicos no estado do Paraná e a taxa de intoxicação no período de 2012 a 2016	117

Jéssica Ferreira Machado, Maria Gabriela Navarro de Andrade Rezende, Neuza Maria de Siqueira Nunes e Maria Margarete Salvate Brasil

O consumo de ritalina entre os jovens brasileiros.....125

Giulian Vieira Jesus, Thiago Ribeiro de Oliveira Gomes, Neuza Maria de Siqueira Nunes e Maria Margarete Salvate Brasil

Aproveitamento do resíduo de gesso e a redução de custo para a construção civil133

Gabriel Rocha Oliveira, Wallace da Silva Nascimento, Neuza Maria de Siqueira Nunes e Maria Margarete Salvate Brasil

A importância da reciclagem para a economia brasileira.....141

Estéfanos Barcelos de Aguiar, Gisele Aparecida Martins Moreira, Neuza Maria de Siqueira Nunes e Maria Margarete Salvate Brasil

A exportação de café no Brasil no período compreendido entre 2010 a 2017150

Emanuelly Terra Dias, Matheus Mendes Albernaz Garcia, Neuza Maria de Siqueira Nunes e Maria Margarete Salvate Brasil

A economia solidária no Brasil.....157

Naiara Lima da Silva, Neuza Maria de Siqueira Nunes e Maria Margarete Salvate Brasil

APRESENTAÇÃO

A Faculdade Metropolitana São Carlos (FAMESC), ciente da necessidade de formar profissionais que atendam as demandas da região, idealizou e programou cursos com o objetivo de inovar na concepção do perfil dos seus egressos: conscientes de seu papel e de suas responsabilidades na contribuição para o crescimento da região e para o fortalecimento de suas raízes históricas. No que concerne à missão institucional, tem-se: “A FAMESC tem como missão formar profissionais de nível superior, garantindo qualidade, solidez, segurança e modernidade, visando ao desenvolvimento socioeconômico e cultural da região na qual está inserida”.

O II Seminário sobre “Ensino, Pesquisa e Cidadania em convergência” visa estabelecer um espaço heterogêneo e multifacetado de trocas de experiências e aprendizados recíprocos. Para tanto há uma integração entre os conteúdos teóricos e a prática, a inserção no contexto regional e no compromisso social. Dessa forma, há, a partir da perspectiva convergente, um diálogo de primordial importância entre o espaço acadêmico, sobretudo na condição de ambiente crítico-reflexivo, com os eventos e singularidades sociais, enquanto laboratório dinâmico de instigação e refinamento do conhecimento.

São ofertadas aos discentes para a conquista de habilidades que caracterizam o seu perfil profissional, no qual se fundem a competência técnica e

conceitual, a capacidade de administrar percepções, disponibilidade para ouvir e a habilidade para negociar; com mente aberta para entender as mudanças e flexibilidade suficiente para se adaptar a elas; do trabalho em equipe, criativo, cooperativo e colaborativo; do domínio de línguas e da tecnologia e, principalmente, a capacidade de pensar estrategicamente e propor soluções inovadoras e decisões profissionais embasadas na ética, no bem-comum e na preocupação com as mudanças da sociedade em busca de desenvolvimento sustentável.

O perfil dos Cursos da IES se inspira e se volta para o contexto sócio regional das Regiões Norte e Noroeste Fluminense em que se insere, bem como regiões circunvizinhas de grande expressão e busca, através da atuação de seus egressos, a formulação de novos conhecimentos e na sua ação extensionistas, consolidar e aperfeiçoar o processo de crescimento da cidadania e das Instituições que compõem tais regiões.

A partir de tais variáveis para a formação diferenciada de profissionais alinhados com um cenário contemporâneo que reclama novas perspectivas formacionais, o II Seminário sobre “Ensino, Pesquisa e Cidadania em convergência”, como iniciativa do Curso de Direito, se apresenta como uma proposta diferenciada de qualificação dos discentes.

O escopo de tal projeto visa promover um contato imprescindível entre os discentes e o cenário acadêmico, a partir de bancas, constituídas por docentes do Curso e membros convidados. Para tanto, a iniciativa do projeto avalia, além dos tradicionais componentes indissociáveis dos projetos de pesquisa, elementos diferenciadores e colaboradores para o ambiente acadêmico, a exemplo de: criticidade sobre temáticas contemporâneas, vanguardismo para abordagem das propostas eleitas, interdisciplinaridade com áreas que desbordam do Direito e de sua visão dogmático-tradicional.

Nesta seara, em sua primeira edição e em processo de consolidação institucional, o II Seminário sobre “Ensino, Pesquisa e Cidadania em convergência” materializa importante instrumento de perspectiva arrojada que culminará na confecção de pesquisas capazes de contribuir para a Comunidade Acadêmica e para o cenário em que a Instituição se encontra inserida.

Desejamos uma boa leitura a todos!

Prof. Dr. Tauã Lima Verdán Rangel
*Coordenador Geral do II Seminário “Ensino,
Pesquisa e Cidadania em convergência”*



ADMINISTRAÇÃO



COMÉRCIO EXTERIOR: CONSUMO DE PRODUTOS IMPORTADOS NO BRASIL EM 2018

Tamirys de Souza Maria¹
Poliana Maciel dos Santos²
Neuza Maria de Siqueira Nunes³
Maria Margarete Salvate Brasil⁴

INTRODUÇÃO

O presente trabalho tem como objetivo abordar o aumento das compras de produtos importados por grande parte dos brasileiros que os adquirirem a preço mais acessível. A compra de produtos importados vem se destacando entre os brasileiros em função do consumo de marcas famosas por um bom preço. Desse modo, o aumento das compras de produtos importados contribui para a intensificação do comércio exterior com o acesso aos variados tipos de objetos.

O mercado exterior é conhecido pela compra e pela venda, importação e exportação de produtos entre os países, que podem ou não se localizar no mesmo continente. Com a comercialização, as pessoas conseguem adquirir roupas, calçados, brinquedos, automóveis, passagens, viagens, entre outros por preço melhor. Além disso, muitos indivíduos ainda têm acesso às compras pelo comércio digital e outros conseguem comprar para revender por preço acessível à população.

¹ Graduanda do Curso de Administração da Faculdade Metropolitana São Carlos (FAMESC) – Unidade Bom Jesus do Itabapoana. E-mail: tamirys.de.souza.m@gmail.com;

² Graduanda do Curso de Administração da Faculdade Metropolitana São Carlos (FAMESC) – Unidade Bom Jesus do Itabapoana. E-mail: poliana-maciel@hotmail.com;

³ Professora orientadora. Mestra em Economia Empresarial. Professora da Faculdade Metropolitana São Carlos (FAMESC) – Unidade de Bom Jesus do Itabapoana. E-mail: neuzamsnunes@gmail.com;

⁴ Professora orientadora. Mestra em Língua Portuguesa. Faculdade Metropolitana São Carlos (FAMESC) - Unidade de Bom Jesus do Itabapoana. E-mail: margarete_sb@yahoo.com.br

Com o passar dos anos, fazer compras em lojas *online* virou algo muito dinâmico, normal. O avanço da internet e dos métodos de pagamento, juntamente com a melhoria dos sistemas de segurança e um maior consentimento dos usuários contribuíram significativamente para elevar esse setor que cresce cada vez mais e ganhar ainda mais consumidores. Mas, não são somente as lojas brasileiras que vêm se destacando nesse contexto. Certas empresas estrangeiras também concedem serviços de entrega de suas mercadorias para o Brasil, o que acaba tornando ótimas alternativas para os compradores brasileiros. Os fatores são variados: além do valor, que muitas vezes pode ser bem mais barato do que o exercido pelos estabelecimentos alojados no país, a diversidade é bem maior, havendo mercadorias que não são encontradas no Brasil.

MATERIAL E MÉTODO

O método utilizado para a elaboração deste trabalho foi a revisão bibliográfica com base em leituras de alguns sites selecionados da internet que discorriam sobre o tema abordado.

DESENVOLVIMENTO

O comércio exterior, de acordo com Hirata (2016), segue destacando como uma das melhores maneiras de se obter produtos de boa qualidade, preço acessível à população e menor custo de importação. Assim, muitas lojas aproveitam para satisfazer a necessidade de compra de seus clientes. Entretanto, apesar da facilidade de aquisição, alguns impedimentos têm atrapalhado a vida de muitos brasileiros quando se trata de importar alguns produtos. Segundo Harada (2016),

[...] também há empecilhos que podem impedir ou prejudicar as compras dessas lojas. Nos últimos meses, consumidores brasileiros experimentaram um forte aumento do dólar, o que pesou contra as aquisições em lojas internacionais que utilizam a moeda norte-americana. A taxação dos produtos importados, uma prática prevista pela legislação, mas que tem sido intensificada recentemente, também afasta aqueles que querem economizar. Porém, dependendo do caso, pode valer muito a pena comprar em lojas internacionais, especialmente se considerarmos a indisponibilidade de determinado produto no Brasil (HARATA, 2016, s. p.).

Os estágios de compras pela internet de produtos importados, destacados na figura 1, evidenciam o acompanhamento desde a compra do objeto até o destino final da entrega.



Figura 1: estágios de compras pela internet de produtos importados
Foto: (Harada, 2016)

Para as pessoas que não têm acesso a viagens para fora de seu país, a internet tem sido uma ferramenta muito útil para ajudar na aquisição de produtos importados e que muitas das vezes não se encontram dispostos em seu país. Dessa

forma, podem-se comprar produtos pela metade do preço, pois a maioria dos importados vendidos nas lojas nacionais possuem um alto preço de custo devido aos impostos e as tarifas alfandegárias.

Martins (2018) destaca que os produtos importados podem valer três ou até quatro vezes mais que os produtos nacionais, e que no shopping não encontramos a mesma variedade de ofertas que existe na internet. Entretanto, mesmo com o preço um pouco mais elevado as pessoas preferem importar, pois o mercado exterior disponibiliza uma enorme diversidade de produtos, que além da qualidade de fabricação, eles possuem uma maior durabilidade.

Segundo Martins (2018), pode-se comprar produtos importados para revender direto da fábrica que não estão dispostos no mercado nacional, itens que são de grande desejo do consumidor, ou seja, revender os produtos que as pessoas desejam adquirir e não encontram no Brasil.

Para Eugênio (2018), a venda de produtos importados já é feita por diversas pessoas no Brasil e, devido ao seu sucesso, muitas ainda procuram por essa opção como forma de começar um negócio próprio ou ter uma segunda fonte de renda, garantindo a sua tão sonhada liberdade financeira. Os produtos para revenda tendem a ser uma forma mais simples e menos arriscada de empreendimento. Isso acontece porque as margens de lucro são melhores, o mercado apresenta menor concorrência e a demanda por esses itens é constante pela população. Entretanto, alguns fatores têm atrapalhado a vida de muitos brasileiros na hora de comprar produtos importados, pois com o aumento do dólar, importar se tornou um pouco mais complicado.

O colunista Dunder (2018), em uma entrevista com o professor de finanças internacionais e câmbio da Empresa Saint Paul, Daniel Braga, destaca que a alta do dólar tem impacto direto no valor do importado. “O dólar deve continuar alto pelo

menos até as eleições, há uma incerteza grande no cenário político, e R\$ 4 deve ser o patamar até o fim do ano”, afirma Braga. (DUNDER/BRAGA 2018, p. 01) Então, antes de fazer uma compra de produtos importados, deve-se fazer as contas, afirma Dunder. “Alguns, mesmo com a alta do dólar, ainda compensam, pois, a cadeia de impostos no Brasil é muito pesada, o que encarece os produtos, vale a pena comparar os preços”, explica Braga (DUNDER/BRAGA 2018, p. 01). Neste momento, se possível, é melhor esperar antes de comprar um produto em dólar. A variação cambial pode ser um problema quando for pagar a conta.

Outro problema, segundo o autor, na compra de produtos importados, é a entrega pelos Correios. Tem sido um grande empecilho na hora da compra, pois, dependendo do produto, as taxas de entrega são altíssimas, o que vem gerando desânimo no momento de importar os produtos.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

A compra de produtos importados tem ajudado muitos os brasileiros quando se trata de economizar e de ter acesso a produtos que não estão dispostos no Brasil. Entretanto, alguns fatores como variação do dólar têm dificultado essa aquisição, pois durante a conversão/transformação do dinheiro, o produto pode acabar saindo um pouco mais caro.

Mas, mesmo com esses empecilhos as pessoas ainda preferem importar, devido à alta qualidade e a grande duração desses produtos, o que também implica um benefício a mais na hora da compra incentivando a aquisição de produtos segundo a necessidade do consumidor.

Ademais, mesmo alguns produtos possuindo um alto valor de importação, as pessoas ainda preferem importar, pois mesmo com os impostos inseridos sobre a importação, eles ainda costumam sair mais barato do que os produtos nacionais.

Os brasileiros têm buscado um melhor entendimento a respeito da importação de mercadorias e têm usado isso como forma de ganhar dinheiro comprando ou revendendo produtos que atendem a necessidade própria ou a dos possíveis consumidores.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O aumento da compra de produtos importados por grande parte dos brasileiros destaca-se pela utilização da internet como meio para adquirir produtos para uso próprio ou para revenda. O *e-commerce* tem sido uma ótima ferramenta para ajudar as pessoas que estão dispostas a comprar produtos de outro país, pois adquirem algumas vezes por melhor valor ou a preço de fábrica. Entretanto, a variação do dólar e os impostos das barreiras alfandegárias podem prejudicar e reduzir o fluxo de compra de muitos indivíduos.

REFERÊNCIAS

DUNDER, Karla. **Um adeus aos produtos importados mais baratos**. R7 Notícias, 2018. Disponível em: <https://www.google.com.br/amp/s/noticias.r7.com/prisma/economia-em-cinco-minutos/um-adeus-aos-produtos-importados-mais-baratos-30082018%3famp> Acesso em: 24 set. 2018.

EUGÊNIO, Márcio. **Como vender produtos importados**. Dlojavirtual, 14/08/2018. Disponível em: <https://www.dlojavirtual.com/dicas-para-o-seu-negocio/como-vender-produtos-importados-2> Acesso em: 19 set. 2018.

HARADA, Eduardo. As 5 melhores lojas internacionais para quem quer comprar produtos diversos. Tec Mundo, 2016. Disponível em:
<https://www.google.com.br/amp/m.tecmundo.com.br/amp/loja-digital/105760-5-melhores-lojas-internacionais-quer-comprar-produtos-diversos.htm> Acesso em: 19 set. 2018

MARTINS, Rodolfo. **Como revender produtos importados sem comprar estoque.** Empreenda *e.commerce*, 2018. Disponível em:
<https://www.empreendaecommerce.com.br/como-revender-produtos-importados-sem-comprar-estoque/> Acesso em: 20 set. 2018

INTERNACIONALIZAÇÃO DE EMPRESAS: PROTECIONISMO ECONÔMICO ADOTADO PELO GOVERNO BRASILEIRO

Roberto Ferreira Borges⁵
Vitor Hugo Teixeira Aguiar⁶
Neuza Maria de Siqueira Nunes⁷
Maria Margarete Salvate Brasil⁸

INTRODUÇÃO

O presente trabalho tem como objetivo explicar de forma concisa o processo de internacionalização de empresas, em contrapartida, expondo como o protecionismo econômico adotado pelo governo brasileiro pode ter desencadeado a entrada tardia de empresas brasileiras a essa nova realidade que, de certa forma, em virtude dos mercados em processo de evolução constante, tornou-se ainda mais imprescindível para as organizações que anseiam obter vantagens competitivas e operacionais frente a seus concorrentes.

A internacionalização de empresas brasileiras começa a ser uma condição indispensável, em virtude da possibilidade de obtenção de condições de acesso a diversas variáveis que podem ser essenciais para o sucesso e desenvolvimento da organização, como melhores condições de acesso à tecnologia, de recursos

⁵Graduando do Curso de Administração da Faculdade Metropolitana São Carlos (FAMESC) – Unidade de Bom Jesus do Itabapoana. E-mail: betinhoborges@hotmail.com;

⁶ Graduando do Curso de Administração da Faculdade Metropolitana São Carlos (FAMESC) – Unidade de Bom Jesus do Itabapoana. E-mail: vitorhugobj@hotmail.com;

⁷ Professora orientadora. Mestra em Economia Empresarial. Professora da Faculdade Metropolitana São Carlos (FAMESC) – Unidade de Bom Jesus do Itabapoana. E-mail: neuzamsnunes@gmail.com;

⁸ Professora orientadora. Mestra em Língua Portuguesa. Faculdade Metropolitana São Carlos (FAMESC) - Unidade de Bom Jesus do Itabapoana. E-mail: margarete_sb@yahoo.com.br

financeiros, da cultura empresarial e, naturalmente, a possibilidade de ascensão em novos mercados, ou até mesmo, em alguns casos, questão de sobrevivência.

MATERIAL E MÉTODOS

O método utilizado para a elaboração deste trabalho foi a revisão bibliográfica com base em leituras de alguns sites selecionados na internet que discorriam sobre o tema abordado.

DESENVOLVIMENTO

O processo de internacionalização de empresas pode ser entendido como a prática ininterrupta de atividades e operações que envolvam o comércio internacional. Dessa forma, englobando desde atividades mais simples, como a exportação, até operações mais complexas de inserção externa, como por exemplo, a formação de alianças estratégicas com empresas que vão além de seu mercado doméstico, aquisição de outras empresas, ou instalação de subsidiárias visando à diminuição dos custos de produção. (BARBOSA, 2006, s. p.).

A Fundação Dom Cabral (2002) propõe uma definição mais concisa, estabelecendo que: “internacionalização é o processo de obtenção de parte ou totalidade do faturamento a partir de operações internacionais, seja por meio de exportação, licenciamento, alianças estratégicas, aquisição de empresas em outros países ou construção de subsidiárias próprias” (FUNDAÇÃO DOM CABRAL, 2002, p. 05).

Para Vernon (1966), um dos precursores sobre estudos relacionados à internacionalização de empresas e desenvolvedor da teoria do ciclo de vida do

produto, ressalta em sua tese que a exportação é o primeiro estágio que é adotado pelas empresas no processo de internacionalização integral de suas atividades e que, a partir desse primeiro grau de internacionalização, a empresa começa a ampliar seus conhecimentos gradativamente com intensificação dessas exportações para o exterior, até chegar ao momento da efetiva instalação em outros países, que até então eram mercados desconhecidos. Todavia, a inserção em novos mercados, conseqüentemente, expõe a empresa em diversos fatores de risco, muitas vezes desconhecidos, que dificulta a diversificação pelos seus executivos. Pressupõe-se, por exemplo, em um cenário de uma eventual crise política, mudar abruptamente os planos traçados por essas multinacionais instaladas nessas localidades. Portanto, uma análise prévia e bem elaborada, considerando diversas variáveis e fatores conjunturais do país, é essencial para se alcançar os resultados almejados. Apesar de, em linhas gerais, a internacionalização estar fortemente ligada à redução do risco não sistêmico a que a empresa se expõe.

Oliveira Junior (2000) ressalta a importância do conhecimento desses novos mercados no qual a empresa pretende adentrar, atribuindo também a falta de recursos disponíveis como fator determinante para o insucesso das organizações, destacando que:

A internacionalização pode ser entendida como um processo de acúmulo de conhecimento pela aprendizagem das empresas. Muitas empresas falham ao entrar em mercados internacionais pela falta de recursos e competências. Competências são conjuntos de conhecimento acumulados em processos de aprendizagem e, quando adequadamente gerenciados, constituem fonte de vantagem competitiva. As teorias de aprendizagem organizacional e gestão do conhecimento tem sido utilizadas para explicar as operações internacionais das empresas. (OLIVEIRA JUNIOR, 2000, p. 96)

No que se refere à internacionalização de empresas brasileiras, e o comércio exterior, o sistema adotado a princípio no Brasil foi o de substituição de importações, que pode ter impactado diretamente a entrada tardia de empresas nacionais no exterior. Em decorrência da grande depressão, a crise de 1929, e, na sequência, o início da 2ª Guerra mundial, países subdesenvolvidos como Brasil e alguns outros da América Latina aproveitaram a oportunidade para tentarem se desenvolver, em virtude do isolamento acentuado nesse período, ocasionado por esses distúrbios (COUTINHO, 2010, s. p). Dessa forma, aumentando sua produção interna de produtos manufaturados, por conseguinte, diminuindo suas necessidades de importações.

Contudo, a industrialização, adotada pelo governo brasileiro pelo sistema de substituição de importações, tem sido apontada frequentemente como um dos principais fatores que desencadearam a entrada tardia de empresas brasileiras em outros países. Vernon (1966) corrobora apontando que o nível de internacionalização das empresas de um país está estreitamente relacionado com o nível que é mantido de comércio exterior pelo país de origem.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

Apesar de muito criticado, é inegável alguns aspectos positivos gerados pelo sistema de substituição de importações, que em suma, consistia em adotar fortes medidas de restrição às importações, dessa forma, objetivando estimular e proteger a indústria nacional.

Dentre os aspectos positivos, entre 1955 a 1990, estabeleceu-se uma ampla e diversificada estrutura industrial, inclusive com a indústria de transformação, aumentando sua participação no PIB de 19% para 30% ao final da década de 1990.

Com esses resultados positivos, os reflexos puderam ser sentidos por todos setores da economia, ocasionando o efeito cascata, permitindo que o PIB crescesse às taxas chinesas naquela ocasião, em média 6,3% a.a. Ademais, a expansão da indústria viabilizou também a diversificação das exportações brasileiras. Produtos manufaturados saltaram de 1% do total das exportações realizadas em 1955, atingindo o incrível percentual de 50% de participação ao final da década de 1980. (MOREIRA, 1999, p. 95).

Contudo, a industrialização por intermédio desse modelo, de substituição da importação, desencadeou diversas disparidades ao longo dos anos na economia dos países emergentes que o adotaram, superando massivamente seus benefícios que puderam ser sentidos somente no curto prazo.

No caso do Brasil, esse modelo além de ser um dos possíveis causadores da entrada tardia de empresas brasileiras no exterior, foi um dos fatores preponderantes pela internacionalização inversa. Com a economia fechada, devido ao protecionismo econômico acentuado, foram as empresas transnacionais e multinacionais que se instalaram em solo nacional, num movimento que visava claramente romper as pesadas barreiras impostas pelo governo brasileiro, visando atender ao crescente mercado local, visto que, suprir a demanda através de exportações via matrizes instaladas no exterior era economicamente inviável. Dessa forma, mesmo sem haver um programa específico de atração de empresas sediadas em outros países para instalação de subsidiárias em solo nacional, evidenciou-se um crescente aumento da participação dessas empresas por aqui, partindo de uma quantidade praticamente insignificante na década 1950, logo após o fim da Segunda Guerra Mundial, passando a ser responsável por cerca de um terço do valor adicionado e do emprego industrial e com uma presença fortemente concentrada

nos setores mais dinâmicos da economia ao fim da década de 1970. (FRANCO, 1996, p. 05).

De 1980 a 1983, o país mergulhou em um profundo ciclo de retração econômica, que provocou queda de 13% do PIB per capita, nem mesmo a moderada recuperação nos anos seguintes foi capaz de surtir efeito. Em 1989 o PIB per capita correspondia ao de 1979, período em que ficou popularmente conhecido como “a década perdida”. (GONÇALEZ, 2016, s.p.). Era claro que o modelo de substituição de importações, que prevaleceu por quase quarenta anos, havia se esgotado, o descontrole de preços era excessivamente alto e beirava a hiperinflação.

Entre o segundo semestre de 1987 e 1989, o governo implementou vários planos objetivando conter a alta inflação. Numa medida emergencial que visivelmente se baseava na tentativa de reduzir o consumo através do congelamento de salários, do corte de gastos, da criação de novos impostos e investimentos públicos. Dessa maneira, foram anunciados o Cruzadinho, o Cruzado II, o Plano Bresser, o Plano Feijão-com-Arroz e o Plano Verão. Entretanto, se mostraram pouco ou nada eficientes. Com isso, acabaram por levar o Brasil a declarar moratória da dívida externa em 1987, e fazendo com que a inflação atingisse patamares jamais vistos anteriormente, na casa dos 80% a.m, no início da década de 1990. (MORETI, 2011, p. 26).

As mudanças na política de importações começaram a engatinhar no final da década 1987, por intermédio da Comissão de Política Aduaneira (CPA), que mantinha seus planos basicamente firmados em três pilares: (i) redução das tarifas para níveis compatíveis com o diferencial de preços interno e externo vigentes (ii) a supressão dos regimes especiais, com exceção dos vinculados aos acordos internacionais, à exportação, ao desenvolvimento regional e à Zona Franca de Manaus (iii) a extinção de tributos adicionais, dentre eles; IOF, AFRMM e TMP

incidentes sobre as importações. Contudo, sob pressão de grupos que teriam seus privilégios reduzidos, o governo optou por uma reforma menos abrangente, não atendendo plenamente a essa proposta. Foi somente na década de 1990 com a posse do então presidente Fernando Collor de Melo que foram tomadas medidas que alteravam profundamente a condução da política de comércio exterior do país. (KUME; PIANI; SOUZA, 2003, s. p).

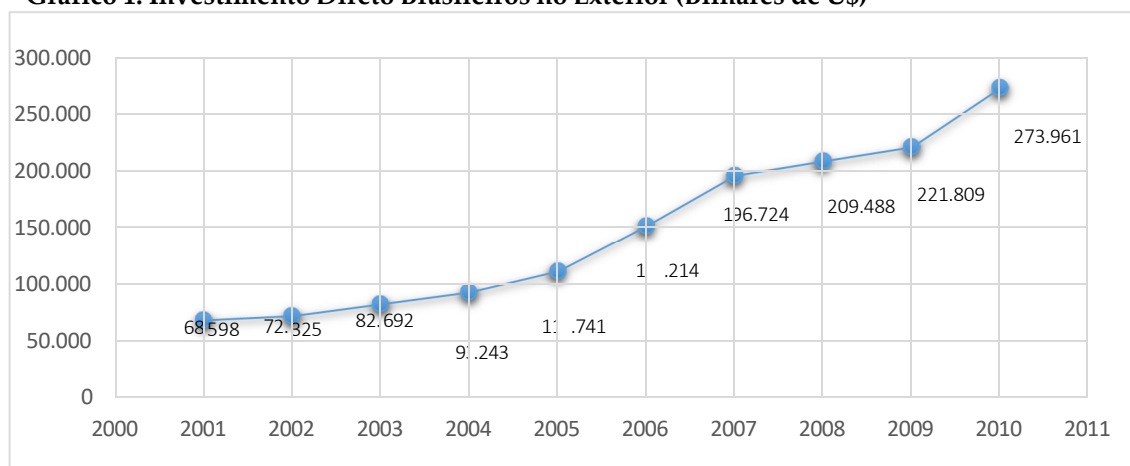
Apesar de tardia, a liberalização econômica, visto que já fazia parte do cenário mundial a mais de uma década, o início da década de 1990, por intermédio de ações do novo governo, estabeleceu uma nova realidade para as empresas nacionais. Apesar dos riscos de seus negócios ficarem consideravelmente maiores devido à concorrência de empresas estrangeiras, potencializado principalmente por não haver uma política industrial que preparasse a indústria brasileira, essa abertura trouxe consigo diversas oportunidades, dentre elas a possibilidade de empresas domésticas explorarem o mercado global, objetivando se tornarem mais competitivas também perante ao mercado nacional. (MOREIRA, 1999, s. p.)

Infelizmente, não há dados do total de capitais brasileiros no exterior logo após a abertura comercial, dessa forma, não havendo a possibilidade de evidenciar os impactos de curto prazo que ela proporcionou para a internacionalização de empresas brasileiras. Foi somente em 2002 que o Banco Central do Brasil (BCB) conduziu o primeiro levantamento estatístico contabilizando os capitais brasileiros no exterior. O BACEN tinha como objetivo mapear o estoque de ativos que brasileiros mantinham no exterior, tendo como data base o último dia do ano de 2001. A partir daí, a cada ano foi realizada uma nova apuração, sempre com dados relativos ao último dia do ano de referência.

Compilando esses dados a partir do ano de 2001 até o ano de 2010, com isso possibilitando uma análise em uma janela temporal pelo período de dez anos, dessa

forma, buscando contabilizar o impacto da abertura comercial na década de 1990, evidencia-se um crescente aumento de capitais brasileiros aplicados no exterior, como explicitado pelo gráfico 1 abaixo:

Gráfico 1: Investimento Direto Brasileiro no Exterior (Bilhares de U\$)



Fonte: Banco Central do Brasil

Como demonstrado no gráfico 1 acima, houve uma aceleração do investimento direto no exterior nesse início de década, alavancado tanto pelo investimento de empresas brasileiras, como também, aplicações de investidores institucionais no exterior. Dessa maneira, partindo de 68,5 bilhões em 2001, até praticamente dobrar esse valor cinco anos após início de recolhimento dos dados e, ao final de 2010, quadruplicando o valor inicial, chegando à cifra dos 273,9 bilhões. Portanto, permitindo evidenciar os reflexos dessa nova realidade para as empresas brasileiras, principalmente no que tange ao processo de internacionalização, alavancado tanto pelo investimento de empresas brasileiras, como também, aplicações de investidores institucionais no exterior, e o quão impactante essas mudanças foram para aumentar substancialmente o investimento direto brasileiro no exterior.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como evidenciado, a internacionalização é uma vertente do processo de globalização que não pode ser menosprezado pelas empresas que pretendem progresso constante em suas atividades, pois este está diretamente correlacionado com nível de abertura comercial que o país de origem mantém. Ademais, como se deu no Brasil a princípio, pelo sistema de substituição de importações, claramente uma atitude de um governo protecionista, isso implicou em diversas disparidades que puderam ser observadas no longo prazo, inclusive no que diz respeito à internacionalização das empresas domésticas, com isso, ficando bem atrás de outras economias mundiais, inclusive a de países emergentes. Contudo, mesmo que esse processo de internacionalização seja considerado, de certa forma, tardio, dados mostram que o investimento direto brasileiro no exterior tem evoluído consideravelmente, desde que o Banco Central começou a disponibilizar esses valores anualmente a partir de 2001, dessa forma, permitindo inferir que esses resultados positivos têm forte correlação com a abertura comercial na década de 1990.

REFERÊNCIAS

BANCO CENTRAL DO BRASIL. **Capitais Brasileiros no Exterior**. Disponível em: <<https://www4.bcb.gov.br/rex/cbe/port/cbe.asp>>. Acesso em: 06 set. 2018.

BARBOSA, Rubens Antonio. **Internacionalização das Empresas Brasileiras**. 2006. Disponível em: <http://www.rbarbosaconsult.com.br/artigo_internacionaliza%C3%A7%C3%A3o_das_empresas_brasileiras.asp>. Acesso em: 30 ago. 2018.

COUTINHO, Marcelo. **Substituições de Exportações**. Estadão, 2010. Disponível em: <<https://economia.estadao.com.br/noticias/geral,substituicao-de-exportacoes-imp-,627720>>. Acesso em: 31 ago. 2018.

FRANCO, Gustavo Henrique de Barroso. **A Inserção Externa e o Desenvolvimento**. UFRJ, 1996. Disponível em: <http://www.ie.ufrj.br/intranet/ie/userintranet/hpp/arquivos/250420165714_Franco_insercao.pdf>. Acesso em: 02 set. 2018.

FUNDAÇÃO DOM CABRAL. **Pesquisa Sobre a Internacionalização da Empresa Brasileira**. Fundação Dom Cabral, Julho, 2002. Disponível em: <<http://acervo.ci.fdc.org.br/AcervoDigital/Relat%C3%B3rios%20de%20Pesquisa/Relat%C3%B3rios%20de%20Pesquisa%202002/Pesquisa%20sobre%20a%20Internacionaliza%C3%A7%C3%A3o%20da%20Empresa%20Brasileira%20Sum%C3%A1rio%20Executivo.pdf>>. Acesso em: 28 ago. 2018.

GONÇALEZ, Claudio Adilson. **A Nova Década Perdida**. Estadão, 2016. Disponível em: <<https://economia.estadao.com.br/noticias/geral,a-nova-decada-perdida,70001693563>>. Acesso em: 02 set. 2018.

KUME, H.; PIANI, G.; SOUZA, C.F.B.; **A Política Brasileira de Importação no Período 1987–1998: Descrição e Avaliação**. IPEA, 2003. Disponível em: <http://ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/livros/Capitulo_1_politica.pdf>. Acesso em: 07 set. 2018.

MOREIRA, Maurício Mesquita. **A indústria Brasileira nos anos 90. O que Já Se Pode Dizer?**. BNDES, 1999. Disponível em: <https://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/conhecimento/livro/eco90_09.pdf>. Acesso em: 31 ago. 2018.

MORETI, Fernando Piloto. **A Abertura Comercial Brasileira: Contrapondo Opiniões**. UNESP, 2011. Disponível em: <https://repositorio.unesp.br/bitstream/handle/11449/120088/moreti_fp_tcc_arafcl.pdf?sequence=1>. Acesso em: 06 set. 2018.

OLIVEIRA JUNIOR, Moacir de Miranda. **Multinacionais Brasileiras: Internacionalização, Inovação e Estratégia Global**. 2000. Disponível em:

<<https://integrada.minhabiblioteca.com.br/#/books/9788577807611/cfi/90!/4/4@0.00:9.11>>. Acesso em: 29 ago. 2018.

VERNON, R. Investimento Externo e Comércio Internacional no Ciclo do Produto. *In: Quarterly Journal Of Economics*, v. 80, p. 190-207, mai. 1966. Disponível em: <http://www.ie.ufrj.br/intranet/ie/userintranet/hpp/arquivos/investimento_externo_e_comercio_internacional.pdf>. Acesso em: 28 ago. 2018.

PORTOS BRASILEIROS: OS REFLEXOS DO TRANSPORTE DAS EXPORTAÇÕES SOBRE A COMPETITIVIDADE

Anna Karolyne Christovao Bertoque⁹
Octavio Cesar Alves Crisostomo¹⁰
Neuza Maria de Siqueira Nunes¹¹
Maria Margarete Salvate Brasil¹²

INTRODUÇÃO

O presente trabalho tem como objetivo expor a situação do transporte de cargas exportadas pelos portos brasileiros e as dificuldades que tornam o preço menos competitivo no mercado exterior.

Em território brasileiro há um predomínio da utilização das rodovias como principal via de escoamento de bens e de pessoas. O modal rodoviário é responsável pelo transporte de cargas do Brasil, com representatividade de 61,1%, seguido pelo sistema ferroviário com 20,7% e aquaviário com 13,6%.

O desenvolvimento do país depende de um sistema de transporte mais produtivo e com maior qualidade, o que não ocorre na atualidade, uma vez em que o país tem grande dependência das rodovias e baixo investimento em vias alternativas, como as férreas e as aquáticas. No entanto, nas exportações, a

⁹Graduanda em Administração - Faculdade Metropolitana São Carlos (FAMESC) – Unidade Bom Jesus do Itabapoana. E-mail: Carlos. E-mail: karolchristovao@gmail.com;

¹⁰Graduando em Administração - Faculdade Metropolitana São Carlos (FAMESC) – Unidade Bom Jesus do Itabapoana. E-mail: E-mail: xoctaviox2009@hotmail.com;

¹¹ Professora orientadora. Mestra em Economia Empresarial. Professora da Faculdade Metropolitana São Carlos (FAMESC) – Unidade de Bom Jesus do Itabapoana. E-mail: neuzamsnunes@gmail.com;

¹² Professora orientadora. Mestra em Língua Portuguesa. Faculdade Metropolitana São Carlos (FAMESC) - Unidade de Bom Jesus do Itabapoana. E-mail: margarete_sb@yahoo.com.br

relevância do transporte aquaviário é representativa, alcançando mais de 90% das cargas vendidas ao exterior.

A opção no passado por rodovias e a ausência de ligações mais dinâmicas entre os meios de transportes geraram prejuízos de 9,6 bilhões anuais, deixando o Brasil na 55ª posição da *Logistics Index Performance 2016*, feita pelo Banco Mundial que avalia a qualidade logística de 160 países.

MATERIAL E MÉTODOS

A metodologia a ser utilizada no desenvolvimento deste projeto de pesquisa está embasada no estudo descritivo, quantitativo e qualitativo tomando por base revisão de literatura. Para atingir os objetivos propostos, este projeto pretende apresentar os resultados dos levantamentos teóricos já estabelecidos por alguns autores.

DESENVOLVIMENTO

No ano de 2018, comemoram-se 210 anos da abertura dos portos brasileiros ao comércio exterior, feito realizado por Dom João VI. No entanto, o cenário atual dos portos brasileiros não é digno de comemorações, tendo em vistas as diversas problemáticas que os cometem, que percorrem desde infraestrutura até a administração (DECICINO, 2008, s. p.)

Santos e Santos (2012) definem porto como o local de ligação entre modais de transportes terrestres (rodovias e ferrovias) com o marítimo, com o intuito de facilitar o fluxo de cargas no sistema local, ou seja, facilitando a circulação de mercadorias.

O sistema portuário brasileiro é composto por 37 portos públicos. Dos portos marítimos, 34 são públicos e controlados pela Secretaria Especial dos Portos da Presidência da República (SEP/PR). Destes, 18 são administrados diretamente pelas Companhias Docas (sociedade econômica mista), que tem como acionista majoritário o Governo Federal. Os outros 16 encontram-se delegados, concedidos ou tem sua operação autorizada aos governos estaduais e municipais. (MESQUITA, 2015, s. p.)

No início do século XXI, o comércio exterior desenvolveu-se, mas o mesmo não se pode afirmar dos investimentos nos portos marítimos do país, já que não acompanharam o ritmo acelerado desse desenvolvimento. São grandes os problemas de infraestrutura das instalações portuárias brasileiras, uma vez que os portos não dispõem de tecnologia suficiente para acompanhar o desenvolvimento da economia e as necessidades em relação à questão logística, que o comércio exterior solicita, pois são ineficientes. (SANTOS; SANTOS, 2012, s, p.)

Dentre as críticas tecidas aos portos nacionais, destacam-se as dificuldades de acesso aos terminais, ocasionando atrasos na entrega e conseqüentemente aumento do custo do produto; os engarrafamentos; a falta de pátios para caminhões; os planos de movimentação insuficientes; os entraves burocráticos; entre outras. (AZEREDO, 2013, s. p.)

Além das inúmeras dificuldades encontradas, Campos *et al.* (2015) reforçam que o transporte é uma das variáveis mais importantes do comércio exterior, pois sem ele é impossível a venda e a compra dos produtos. Paralelo ao exposto, as empresas brasileiras sofrem com desafios para manter-se competitivas no mercado externo, tendo em vista que a infraestrutura logística brasileira ainda não é suficiente e nem plenamente adequada para todas as operações realizadas no país.

Com intuito de sanar a problemática acima, o governo brasileiro buscou a criação da nova Lei dos Portos, que objetiva modernizar o país. A denominada MP dos Portos dispõe de novos critérios para a exportação e arrendamento (contratos de cessão para uso) para a iniciativa privada de terminais de movimentação de cargas em portos públicos. (AZEREDO, 2013, s. p.)

No Brasil, está localizado o maior porto da América do Sul, o Porto de Santos em São Paulo, com 12 km de cais acostável e uma grande variedade de terminais de movimentação de cargas granéis e de carga geral. Segundo dados emitidos pelo site do Porto de Santos, no ano 2009, foi registrada a atração de 5.731 navios, totalizando uma movimentação de 83.194.129 toneladas recorde, um crescimento de 2,6%, referente ao ano anterior. Neste mesmo ano, em 2009, o total exportado foi de 59.334.579 toneladas, 11,6% acima do valor referente ao ano anterior. Para as importações, nota-se uma retração em 2009, de 14,5% em relação ao mesmo período de 2008, o que corresponde 27.894.413 toneladas. (SANTOS; SANTOS, 2012, s. p.)

A figura 1 mostra os *containers* no Porto de Santos em São Paulo, considerado o maior porto da América do Sul.

Figura 1: Containers no Porto de Santos em São Paulo



Fonte: (D'ERCOLE, 2018)

Os resultados da movimentação de navios são satisfatórios quando comparados ao ano anterior, no entanto, tais números poderiam ser muito maiores, caso não houvesse tantos problemas de infraestrutura, de apoio, de eficiência tanto do próprio porto como nos seus arredores. Uma situação que recentemente complicou a eficiência e agilidade dos portos foi a greve dos caminhoneiros. O ocorrido em 2018 causou um grande impacto nos portos, em que toneladas de cargas deixaram de embarcar e desembarcar.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

Na tabela 1 encontram-se os 10 maiores portos do Brasil e seus respectivos valores de exportação, no ano de 2012, segundo dados do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (AZEREDO, 2013, s. p.).

TABELA 1: Portos e seus valores de exportação (2012)

LOCAL	VALOR MOVIMENTADO (US\$ BILHÕES)
1º Porto de Santos (SP)	63,8
2º Porto de Vitória (ES)	23,9
3º Porto de Itaguaí (RJ)	23,4
4º Porto de Paranaguá (PR)	18,5
5º Porto de São Luís (MA)	13,9
6º Porto de Rio Grande (RS)	12,3
7º Porto do Rio de Janeiro (RJ)	8,8
8º Porto de Itajaí (SC)	7,9
9º Porto de Macaé (RJ)	6,8
10º Porto de São Francisco do Sul (SC)	5,2

Fonte: (AZEREDO, 2013)

De acordo com a tabela 1, evidencia-se o *ranking* dos valores movimentados em bilhões de dólares no ano de 2012 dos dez principais portos brasileiros. E também pode se observar a grande diferença nos valores que implica a sobrecarga em certos portos.

Em Santa Catarina, no ano de 2007, entrou em operação o Porto de Navegantes (Portonave), o único terminal marítimo administrado por recursos da iniciativa privada. Em outubro de 2008, movimentou 40 mil TEUs - twenty equivalent units (unidade de medida de volume de contêiner com volume de 20 pés). (SANTOS; SANTOS, 2012, s. p.)

Durante a greve dos caminhoneiros, em 2018, uma estimativa feita pelo Sindicato das Agências de Navegação Marítima de São Paulo (Sindamar), informou que 250 mil toneladas não embarcaram, número equivalente a 17,86 mil contêineres. Devido ao problema, navios que atracaram tiveram que zarpar com a carga menor que o normal. Os prejuízos ultrapassaram os US\$ 100 milhões no período da greve. (D’ERCOLE, 2018, s. p.)

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A necessidade de investimentos na infraestrutura dos portos brasileiros é de suma relevância para o crescimento e para o desenvolvimento do comércio exterior, bem como para o país. Para melhorar o transporte aquaviário precisa-se de políticas públicas a fim de proporcionar melhor acesso e maior competitividade aos portos para que os produtos alcanssem os mercados através da exportação e da importação.

REFERÊNCIAS

- AZEREDO, Thiago. **Portos brasileiros: Zonas portuárias são responsáveis pelo escoamento de bens pelo Brasil**. 2013. O Globo, 2013. Disponível em: <http://educacao.globo.com/artigo/portos-brasileiros.html>. Acesso em: 11 set. 2018.
- CAMPOS, Ana Flávia Dutra; SOUZA, Reginaldo da Silva; PORTUAL JR, Pedro dos Santos; OLIVEIRA, Gustavo Flausino de; SOUZA, Genivaldo da Silva. **Desafios logísticos para o escoamento da produção de café no sul de Minas Gerais**. XII Simpósio de Excelência em Gestão e Tecnologia. CNT. **Boletim Estatístico**. Confederação Nacional do Transporte, 2013. Disponível em: <http://www.cnt.org.br/Boletim/boletim-estatistico-cnt>. Acesso em: 10 set. 2018.
- DECICINO, Ronaldo. **Portos brasileiros: Faltam investimentos e modernização**. Uol, 2008. Disponível em: <https://educacao.uol.com.br/disciplinas/geografia/portos-brasileiros-faltam-investimentos-e-modernizacao.htm>. Acesso em: 09 set. 2018.
- D’ERCOLE, Ronaldo; RIBEIRO, Ana Paula. **Greve dos caminhoneiros trava funcionamento do porto de Santos**. O Globo, 2018. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/economia/greve-dos-caminhoneiros-trava-funcionamento-do-porto-de-santos-22730305>. Acesso em: 25 out. 2018.
- EMBRAPA. **Caminhos da Safra - Portal Embrapa**. Embrapa, 2015/16. Disponível em: <https://www.embrapa.br/macrologistica/caminhos-da-safra>. Acesso em: 13 set. 2018.
- MESQUITA, Patricia Laurentino de. **Sistema Portuário Nacional**. Secretaria Nacional de Portos - Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, 2015. Disponível em: <http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/sistema-portuario-nacional>. Acesso em: 11 set. 2018
- ROCHA, Cristine Fursel. **O transporte de cargas no Brasil e sua importância para a economia**. UNIJUI, 2015. Disponível em: <http://bibliodigital.unijui.edu.br:8080/xmlui/bitstream/handle/123456789/3003/O%20Transporte%20de%20Cargas%20no%20Brasil%20e%20sua%20Import%C3%A2ncia%20para%20a%20Economia.pdf?sequence=1>. Acesso em: 10 set. 2018.

SANTOS, João Almeida; SANTOS, Eduardo Biagi Almeida. As dificuldades logísticas de acesso e de movimentação de cargas do porto de Santos. IX Simpósio de Excelência em Gestão e Tecnologia, 2012.

DESAFIOS LOGÍSTICOS NO ESCOAMENTO DA PRODUÇÃO BRASILEIRA

Matheus de Souza Borges¹³
Arthur Alves Seufitelli¹⁴
Neuza Maria de Siqueira Nunes¹⁵
Maria Margarete Salvate Brasil¹⁶

INTRODUÇÃO

O presente trabalho tem por objetivo evidenciar a dependência da economia brasileira, no que tange transporte de cargas, tendo como sua principal matriz o modal rodoviário. Ademais, a greve dos caminhoneiros possibilitou expor o nó da infraestrutura de transporte brasileira. Em poucos dias, o país enfrentou sinais de caos com desabastecimento, disparada de valores nos preços ao consumidor amplo, extremas dificuldades no transporte público, e o governo tornou-se refém da categoria. Permitindo, assim, salientar o reflexo da elevada participação das rodovias na matriz de transporte e de um conjunto de erros históricos e recentes, que prejudica massivamente o sistema logístico brasileiro.

¹³ Graduando do Curso de Administração da Faculdade Metropolitana São Carlos (FAMESC) – Unidade de Bom Jesus do Itabapoana, e-mail: matheusbor3103@icloud.com;

¹⁴ Graduando do Curso de Administração da Faculdade Metropolitana São Carlos (FAMESC) – Unidade de Bom Jesus do Itabapoana, e-mail: arthurseufitelli@gmail.com;

¹⁵ Professora orientadora. Mestra em Economia Empresarial. Professora da Faculdade Metropolitana São Carlos (FAMESC) – Unidade de Bom Jesus do Itabapoana. E-mail: neuzamsnunes@gmail.com;

¹⁶ Professora orientadora. Mestra em Língua Portuguesa. Faculdade Metropolitana São Carlos (FAMESC) - Unidade de Bom Jesus do Itabapoana. E-mail: margarete_sb@yahoo.com.br

MATERIAL E MÉTODOS

O método utilizado para a elaboração deste trabalho foi a revisão bibliográfica com base em leituras de alguns sites selecionados na internet que discorriam sobre o tema abordado.

DESENVOLVIMENTO

O transporte rodoviário é realizado em vias de rodagem pavimentadas ou não, efetivado por veículos automotores. Por possuir, na maioria dos casos, preço de frete superior ao hidroviário e ferroviário, é adequado para o arrebatoamento de mercadorias de alto valor ou perecíveis, produtos acabados ou semiacabados. No Brasil é o principal meio de transporte utilizado. Entretanto, em virtude de suas desvantagens em relação a outros modais, ocorreu uma mudança com o passar dos anos de pensamentos e ações que devem influenciar sua participação na matriz modal, o que propicia aos outros modais a contribuir de forma mais eficiente para o transporte de cargas no Brasil. (ROCHA, 2015, p. 28).

As primeiras estradas surgiram no território brasileiro somente no século XIX. Principalmente pela necessidade de escoamento dos produtos e pelo crescimento do intercâmbio comercial entre as regiões que, em virtude, disso exigiam a abertura de rotas mais modernas. Dessa forma, a primeira rodovia pavimentada em território brasileiro, atualmente conhecida como Washington Luís, foi inaugurada em 1928, ligando a capital Rio de Janeiro ao município de Petrópolis. A implantação da indústria automobilística, por volta da década de 50, também foi fator preponderante para a consolidação do modal rodoviário como o mais utilizado no Brasil disparadamente. Cabe ressaltar, também, que a malha rodoviária

recebeu investimentos substanciais a partir da década de 30 que viabilizou sua crescente expansão, devido ao olhar dos governantes pela necessidade do desenvolvimento de todo território, focando também em localidades situadas no interior. E, como supramencionado, com a chegada das indústrias automobilísticas em meados do século passado, a política de desenvolvimento implementada propiciou o estabelecimento para o modal rodoviário. Portanto, posteriormente, o modal rodoviário passou a ser a principal matriz no transporte do Brasil, por oferecer rapidez e agilidade, permitindo a coleta e entregas de mercadorias nas regiões mais distantes. (CNT, 2006, p.20).

A rede rodoviária é parte fundamental nas cadeias produtivas, dado que aproxima mercados, promovendo a integração de regiões e estados. Por oferecer celeridade e eficácia em certos pontos, permitindo alcançar regiões mais afastadas, com isso havendo muita flexibilidade, o modal rodoviário passou a predominar no transporte do Brasil.

Ademais, por possuir uma flexibilidade incontestável, ele possibilita alcançar diversos locais em território brasileiro, sendo em muitas ocasiões muito mais vantajoso que os outros meios de transporte. Conforme cita Vargas (2008), o transporte rodoviário só não consegue alcançar lugares muito remotos, ou seja, que não possuem expressão econômica para demandar esse tipo de serviço.

O modal rodoviário transporta a maior parte dos produtos manufaturados, no Brasil, embora seja considerado viável apenas para curtas distâncias, devido ao custo do frete. A grande vantagem do transporte rodoviário está na facilidade de se chegar a qualquer ponto do território nacional, com exceção de poucos locais. (VARGAS, 2008, s. p.).

Entretanto, a recente greve dos caminhoneiros, reforçada pela paralização promovida pelas transportadoras de todo o país, desencadeou em perdas

significativas a muitos setores da economia brasileira, o que impactou uma série de disparidades para toda a população. O movimento, que ainda está provocando polêmica, agora também em relação aos preços do frete, proporcionou reflexões ligadas de forma direta ou indireta à matriz de transporte brasileira. A principal delas, segundo especialistas, é a necessidade de ampliar a presença de outros modais na cadeia logística brasileira, como ferroviário, hidroviário e dutoviário, com isso, permitindo que o país deixe de ser tão dependente das rodovias para promover o deslocamento de cargas e passageiros. (ALVES FILHO, 2018, s. p.).

RESULTADOS E DISCUSSÃO

Tendo em vista a vasta extensão territorial, o Brasil possui um amplo sistema e redes de transportes que, além de realizar a interligação das regiões e municípios e, dessa forma, aproximando as pessoas, conseqüentemente, é parte fundamental para levar o desenvolvimento econômico aos seus lugares mais afastados dos grandes centros. Para cumprir o seu objetivo de integrar todo o país, os modais de transportes, dentre, via rodovia, ferrovia, aérea e fluvial se complementam, devendo estar em perfeita harmonia. Possibilitando, dessa forma, o escoamento de produtos e a locomoção de passageiros entre as regiões do Brasil e também para o exterior. Como resultado, as matrizes de transporte aceleram também o desenvolvimento do Produto Interno Bruto (PIB) ao movimentar as riquezas brasileiras, interligar áreas produtoras de commodities a mercados que as consomem e viabilizar as exportações brasileiras. Esse círculo virtuoso se fecha com o próprio incentivo ao crescimento do PIB que viabiliza a constante expansão dos vários modais de transporte do Brasil, estimulando investimentos, tanto na esfera pública e como privada. (CNT, 2006, p.20).

Como supramencionado, a matriz de transporte no Brasil é predominantemente rodoviária, apesar de um irrisório aumento da matriz ferroviária nos últimos anos. Dessa forma, as rodovias continuam representando aproximadamente 96,2% da matriz de transporte de passageiros e 62,8% da matriz de transporte de cargas, conforme evidencia-se no gráfico 1 abaixo.

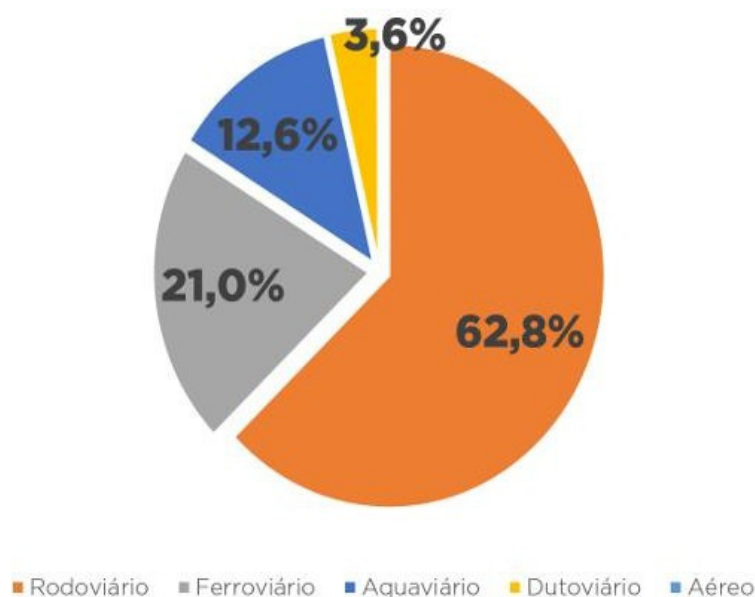


Gráfico 1: Matriz de transporte de cargas brasileiros em porcentagem
Fonte: (LOBO, 2017)

No que tange ao escoamento de produtos para o exterior, visto que as exportações são extremamente importantes no intuito de promover o crescimento e o desenvolvimento econômico do país, o Brasil infelizmente se esbarra com diversos problemas que dificultam a locomoção através desse meio. Já não bastasse todo o custo adicional, são corriqueiros os casos de acidentes que, de certa forma, muitas vezes, são provocados devido às condições da via, assim como, são frequentes os casos de roubos de carga, que geram prejuízos consideráveis e uma baixa segurança do transportador. Obviamente existem rodovias no Brasil em excelente ou bom estado em relação conservação, contudo, grande parte delas são concessões, ou seja, administradas por empresas privadas e cobram pedágio, gerando assim mais um

custo para o transporte. Dessa forma, no modo geral, é evidente que uma boa infraestrutura nos sistemas de transportes de cargas possibilita ao país um diferencial competitivo frente aos negócios internacionais, seja no escoamento da produção ou mesmo na importação de determinado item. (BATISTA, COSTA, s. d., s. p.).

Outro fator que implica negativamente o transporte de cargas pelo modal rodoviário é seu custo relativamente alto por Toneladas por Quilômetro Útil (TKU). Fator este que é importantíssimo visto ao vasto espaço territorial brasileiro e que, decerta forma, impacta diretamente nos preços dos produtos transportados e exportados. Dentre os modais mais usados no Brasil, destaca-se o valor da matriz rodoviária em relação a esta unidade de medida em comparação com as outras matrizes, perdendo somente para modal aeroviário, como se pode observar através da figura 1, a seguir.

Participação e custo dos modais



2016		
	% TKU	R\$ / Mil TKU
Rodoviário	63%	R\$ 353
Ferrovário	21%	R\$ 62
Aquaviário	13%	R\$ 120
Dutoviário	4%	R\$ 103
Aéreo	0,1%	R\$ 2.154

Figura 1: Participação e custos dos modais

Fonte: (ILOS, 2017)

Ainda que seja o modal de transporte mais caro, como evidenciado, só ficando atrás em relação a custos do aeroviário, o transporte pela via terrestre tem seu lado positivo, como pôde ser evidenciado acima. Entretanto, para que esse lado positivo seja aproveitado de maneira eficiente e racional, é primordial uma boa infraestrutura, o que nesse caso, o Brasil passa longe de proporcionar. Dessa forma, evidencia-se que os investimentos realizados para reverter a situação são escassos e inócuos do ponto de vista operacional, o que sugere que o Brasil está querendo evitar novas rodovias e preferindo desenvolvimento de outros modais, fato que, infelizmente, também não é verdade. Os investimentos em ferrovias ou portos são escassos e raros se comparados aos rodoviários. (BATISTA; COSTA, s. d., s. p.).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como evidenciado, tornam-se extremamente necessários o investimento e a implementação de outros modais para o transporte de cargas no Brasil, principalmente a matriz ferroviária, tendo em vista a grande extensão territorial brasileira e seu baixo custo após a implementação. Contudo, para pôr fim a esse impasse que poderá ocasionar diversos prejuízos num futuro próximo, o Brasil não deve apenas investir em infraestrutura de transportes ou em um modal em específico como pode se observar ao longo do trabalho, mas sim, realizar estudos e investir em transportes de forma racional e planejada, levando em consideração as necessidades do país como um todo, diferente de como é realizado atualmente, em que é aportado dinheiro público massivamente, insistindo no transporte rodoviário, sem, contudo, apresentar melhoras significativas nos custos logísticos. Portanto, pode-se entender que transporte deve ser pensado de forma integrada,

com isso, garantindo que seus usuários usufruam de todos os benefícios que cada modal pode gerar.

REFERÊNCIAS

ALVES FILHO, Manuel. **Desequilíbrio Congestiona Matriz de Transporte Brasileira**. Unicamp, 2018. Disponível em:
<https://www.unicamp.br/unicamp/index.php/ju/noticias/2018/06/15/desequilibrio-congestiona-matriz-de-transporte-brasileira> Acesso em: 04 dez 2018.

BATISTA, Mateus Henrique; COSTA, Sérgio Miguel Correia. **O Modal Rodoviário e as Exportações: O Caso Brasileiro**. Ebah, s.d. Disponível em:
<https://www.ebah.com.br/content/ABAAAAdgQAL/modal-rodoviario> Acesso em: 02 dez 2018.

CNT. **Atlas do Transporte. Confederação Nacional do Transporte, 2006**. Disponível em:
http://cms.cnt.org.br/Imagens%20CNT/Site%202015/Pesquisas%20PDF/Atlas_Transporte_2006.pdf: 05 dez 2018.

ILOS. **Participação e Custos dos modais**. ILOS, 2017. Disponível em:
<http://www.ilos.com.br/web/analise-de-mercado/relatorios-de-pesquisa/custos-logisticos-no-brasil/> Acesso em: 03 dez 2018.

LOBO, Alexandre. **Modal Ferroviário Registra Maior resultado da História**. Ilos, 2017. Disponível em: <http://www.ilos.com.br/web/tag/matriz-de-transportes/> Acesso em: 02 dez 2018.

ROCHA, Cristine Fursel. **O Transporte de Cargas no Brasil e Sua Importância para Economia**. Ijuí, 2015. Disponível em:
<http://bibliodigital.unijui.edu.br:8080/xmlui/bitstream/handle/123456789/3003/O%20Transporte%20de%20Cargas%20no%20Brasil%20e%20sua%20Import%C3%A2ncia%20para%20a%20Economia.pdf?sequence=1> Acesso em: 02 dez 2018.

VARGAS, Robson. **A Importância da Gestão do Transporte Rodoviário**. Administradores, 2008. Disponível em:

<http://www.administradores.com.br/artigos/marketing/a-importancia-da-gestao-do-transporte-rodoviario/24814/> Acesso em: 05 dez. 2018.

CONSEQUÊNCIAS DA CRISE FINANCEIRA INTERNACIONAL EM 2007/2008 NO BRASIL

Pâmela Ribeiro Mello¹⁷
Laís de Souza Pimentel¹⁸
Neuza Maria de Siqueira Nunes¹⁹
Maria Margarete Salvate Brasil²⁰

INTRODUÇÃO

O presente trabalho tem como objetivo evidenciar os principais efeitos da crise econômica mundial ocorrida nos anos 2007/2008 sobre o comércio exterior brasileiro. A crise financeira que se iniciou em meados do ano de 2007, com a elevação da inadimplência e da desvalorização dos imóveis e dos ativos relacionados às hipotecas americanas de alto risco, assumiu dimensões sistêmicas no segundo semestre de 2008, após a falência de várias instituições bancárias e não bancárias, em especial, o banco de investimento Lehman Brothers, no dia 15 de setembro de 2008.

Os investidores ficaram desconfiados com o sistema financeiro, e isso levou a um movimento de pânico em âmbito global nos mercados de ações, de moedas, de derivativos, de empréstimos e de bônus. Diante do medo e da insegurança, os investidores procuraram reposicionar suas carteiras, vendendo os ativos mais

¹⁷ Graduanda do Curso de Administração da Faculdade Metropolitana São Carlos (FAMESC) – Unidade Bom Jesus do Itabapoana, 2º Período. E-mail: laispimentel91@hotmail.com;

¹⁸ Graduanda do Curso de Administração da Faculdade Metropolitana São Carlos (FAMESC) – Unidade Bom Jesus do Itabapoana, 2º Período. E-mail: pamelarmellllo@gmail.com;

¹⁹ Professora orientadora. Mestra em Economia Empresarial. Professora da Faculdade Metropolitana São Carlos (FAMESC) – Unidade de Bom Jesus do Itabapoana. E-mail: neuzamsnunes@gmail.com;

²⁰ Professora orientadora. Mestra em Língua Portuguesa. Faculdade Metropolitana São Carlos (FAMESC) - Unidade de Bom Jesus do Itabapoana. E-mail: margarete_sb@yahoo.com.br

arriscados e desencadeando quedas acentuadas nos seus preços e nas moedas fracas.

MATERIAL E MÉTODOS

O método utilizado foi a revisão bibliográfica para fundamentar teoricamente o tema abordado com base de dados *online* de caráter qualitativo que discorriam sobre o tema abordado.

DESENVOLVIMENTO

No Brasil, os impactos da crise sobre a taxa de câmbio trouxeram à tona os indícios de que o mercado nacional não esteve imune ao movimento de maior exposição em operações especulativas (derivativos cambiais) que caracterizou as estruturas de financiamentos globais nos anos anteriores a 2008. O otimismo dos investidores com a economia brasileira até o terceiro trimestre de 2008 era grande, pois, no cenário externo, o ambiente de taxas de juros excessivamente baixas e, com condições de investimento acomodáticas, levou ao aumento da liquidez nos mercados mundiais, beneficiando a entrada de fluxos de capitais nos países em desenvolvimento. Em meados de 2007, o fluxo de entrada de investimentos no mercado de ações no Brasil superou o patamar dos US\$ 4 bilhões, valor alto comparado ao do verificado entre os anos de 2004 e 2006, quando a média dos ingressos não ultrapassou a barreira do US\$ 1 bilhão. (GOMES, 2011, p. 56-57)

Gráfico 1: índice de ações da bolsa de valores de São Paulo (Bovespa) versus índice Dow Jones (jan./2000-jun./2010)



Fonte: (GOMES, 2011)

O gráfico 1 acima revela o comportamento histórico do índice da Bolsa de Valores de São Paulo (Bovespa) desde o início de 1994 até os dias atuais e oferece uma representação visual da euforia que marcou o mercado financeiro doméstico nos anos que antecederam o ápice da crise americana em 2008. Os números mostram que, entre o início de 2004 e o primeiro semestre de 2008, o índice Bovespa partiu de um patamar em torno dos 22 mil pontos e atingiu 65 mil, acumulando uma valorização de 190%. Essa alta é ainda maior quando comparada ao ganho acumulado nos cinco anos anteriores, entre o início de 2000 e 2004, quando a apreciação não ultrapassou 33%. Vale ressaltar que o ponto mais alto da valorização foi alcançado no final de maio de 2008, momento no qual o índice rompeu, pela primeira vez, a barreira dos 70 mil pontos e atingiu alto valor num contexto ainda cercado por perspectivas animadoras no mercado interno. (GOMES, 2011, p. 56-57)

Os primeiros sinais do grau de intensidade das posições alavancadas existentes no mercado brasileiro somente foram conhecidos na fase mais aguda da crise, em setembro de 2008, quando o Federal Reserve (Fed) tomou a decisão de não

salvar o banco de investimento Lehman Brothers, levantando dúvidas quanto à robustez do sistema financeiro americano. Nesse cenário, a fuga dos capitais privados para ativos mais líquidos e seguros – especialmente títulos do Tesouro dos Estados Unidos e o próprio dólar – provocou uma forte diminuição da liquidez internacional e teve como desdobramento imediato a valorização da moeda americana frente ao real, além da queda do preço das commodities no mercado externo. Entre a metade de setembro e o início de outubro de 2008, o real desvalorizou 29,6%, o que desencadeou a sequência de prejuízos financeiros atrelados às referidas operações com derivativos. (GOMES, 2011, p. 58/59)

A partir de então, as dúvidas com relação ao comportamento da economia brasileira diante da crise internacional reforçaram-se, e um sentimento de pessimismo crescente difundiu-se entre os agentes econômicos, particularmente no setor financeiro. (CHERNAVSKY, 2011, p. 78).

Diferentemente das crises financeiras anteriores, as economias latino-americanas e, em particular, a brasileira, foram menos afetadas em suas contas financeiras devido a uma situação externa mais confortável. (CASTILHO, 2011, p. 97).

Até a crise chegar ao Brasil, existia uma desconfiança sobre a influência que a danificação da economia norte-americana teria sobre o nível de atividades do país. Rios e Iglesias (2009) atribuem “a demora em reconhecer a gravidade da crise e em reagir aos seus efeitos” ao “forte ritmo de crescimento em que se encontrava a economia brasileira”. De fato, a economia brasileira se apresentava em um cenário de aceleração dos níveis de investimento, de expansão do consumo doméstico e, ainda, de bom desempenho comercial. (CASTILHO, 2011, p. 104).

No tocante aos aspectos financeiros, a situação externa da economia brasileira – assim como a de diversos países latino-americanos – era relativamente confortável no momento pré-crise. Por conseguinte, apesar da forte queda dos

investimentos diretos estrangeiros (IDE), do aumento da remessa de capitais para o exterior e da contração do crédito internacional, o canal principal de transmissão financeira da crise sobre o setor real da economia deu-se pela forte e rápida desvalorização do real em setembro de 2008. A desvalorização impôs perdas importantíssimas a essas empresas e acabaram por afetar também o sistema bancário brasileiro, pois colocou alguns bancos diante da ameaça de inadimplência (default). A conseqüente decomposição das expectativas levou ao cancelamento temporário das decisões de compra e de investimento dos agentes (famílias e empresas) e fez com que o PIB brasileiro diminuísse no terceiro trimestre de 2008 e no primeiro trimestre de 2009, fechando o ano de 2009 com uma variação negativa de 0,2%, encerrando o ciclo de crescimento iniciado em 2004. (CASTILHO, 2011, p. 105).

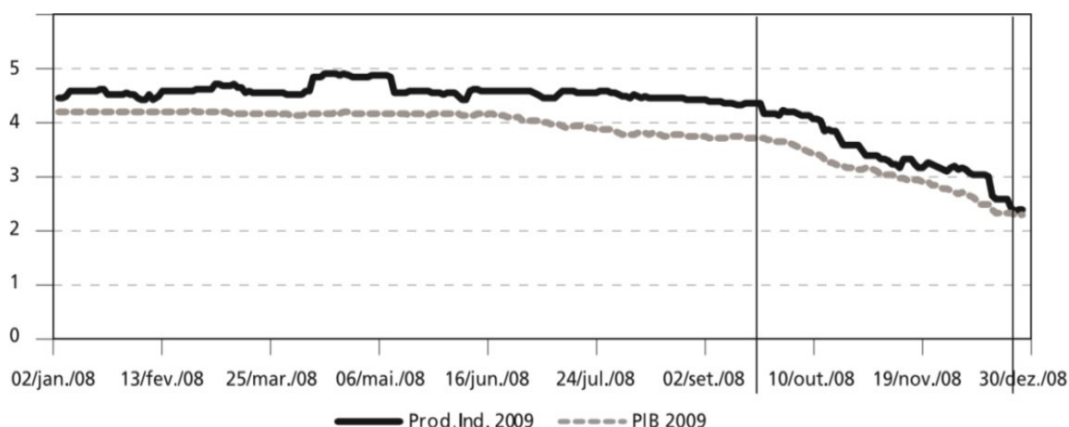
Depois de atingir seu menor volume em fevereiro de 2009, os fluxos de comércio voltaram ao crescimento. No segundo semestre, contudo, percebe-se uma relativa estabilidade do valor mensal das exportações e um crescimento, quase constante, das importações mensais. Além do fraco desempenho do comércio exterior brasileiro nos dois primeiros meses de 2010, a trajetória de crescimento do comércio exterior manteve-se, pois, as importações cresceram a taxas mais elevadas que as exportações. Como resultado, em meados de 2010, o valor já se assemelha àqueles vistos no momento de “euforia” anterior ao fechamento da crise no segundo trimestre de 2008. (CASTILHO, 2011, p. 106).

RESULTADOS E DISCUSSÃO

A evolução ao longo do ano de 2008, de acordo com o gráfico 2, mostra as expectativas para o crescimento da produção industrial e do produto interno bruto

(PIB) em 2009, coletadas entre instituições em sua quase totalidade ligadas ao mercado financeiro e divulgadas semanalmente pelo Boletim Focus do Banco Central. (CHERNAVSKY, 2011, p. 78/79)

Gráfico 2: Expectativas de crescimento, PIB e produção industrial (2009-em %)



Fonte: (CHERNAVSKY, 2011)

Observa-se que, a partir de meados do mês setembro de 2008, as expectativas conferidas para ambos os indicadores, que, até então, haviam apresentado variações relativamente pequenas e que flutuavam em torno dos percentuais previstos no início do ano, deterioraram-se rapidamente e intensamente, e se limitaram, no espaço de apenas pouco mais de três meses, a cerca de 46%, no caso da produção industrial, e a 39%, no do PIB. (CHERNAVSKY, 2011, p. 79)

Em relação às expectativas, verificou-se, como mostra a evolução ao longo do ano de 2008, dos índices coletados mensalmente pela Fundação Getúlio Vargas (FGV), que houve inesperada deterioração da confiança do consumidor e da indústria (sazonalmente ajustado) com respeito às condições futuras da economia. (CHERNAVSKY, 2011, p. 79)

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A economia brasileira foi atingida pela crise internacional de 2008, em pleno ciclo de crescimento, para o qual as exportações vinham contribuindo de forma positiva e significativa. O valor das exportações atingiu o recorde de US\$ 197 bilhões em 2018, e, apesar de uma tendência de regressão da composição da pauta – desde meados da década –, todos os grupos de produtos exportados vinham beneficiando-se do bom momento do comércio internacional. Foi atribuída à alta dos preços das *commodities* grande parte do crescimento de exportações, que não somente aumentava o valor das exportações brasileiras desses produtos, como também estimulava a demanda, por parte de outros países produtores de *commodities*, pelos produtos manufaturados brasileiros.

A alta dos preços das *commodities* vinha sendo observada desde 2003, como consequência do aquecimento da demanda mundial, mas também em função de movimentos especulativos, que foram exacerbados com a degradação da situação financeira norte-americana e acabaram por gerar um movimento de alta nos mercados das *commodities* nos meses que antecederam a deflagração da crise financeira internacional.

Devido ao ocorrido, os valores mensais das exportações atingiram recordes entre maio e setembro de 2008. Essa alta base de comparação, resultante de um movimento especulativo associado à própria crise financeira, explica, juntamente com a contração da demanda global e a retração do crédito, a forte queda dos fluxos de comércio no período subsequente. O impacto da crise foi maior para as exportações do que para as importações, e, entre os produtos exportados, os mais afetados foram aqueles de maior grau de elaboração.

REFERÊNCIAS

CASTILHO, Marta. **Crise financeira global: mudanças estruturais e impactos sobre os emergentes e o Brasil**. 2. ed. Brasília: Ipea, 2011.

CHERNAVSKY, Emilio. **Crise financeira global: mudanças estruturais e impactos sobre os emergentes e o Brasil**. 2. ed. Brasília: Ipea, 2011.

CINTRA, Marcos Antonio Macedo; PRATES, Daniela Magalhães. **Crise financeira global: mudanças estruturais e impactos sobre os emergentes e o Brasil**. 2. ed. Brasília: Ipea, 2011.

GOMES, Keiti da Rocha. **Crise financeira global: mudanças estruturais e impactos sobre os emergentes e o Brasil**. 2. ed. Brasília: Ipea, 2011.

IMPORTÂNCIA DA GLOBALIZAÇÃO PARA O COMÉRCIO EXTERIOR

Juliana Aparecida Moura Silva²¹

Milla Lemos Araujo²²

Neuza Maria de Siqueira Nunes²³

Maria Margarete Salvate Brasil²⁴

INTRODUÇÃO

O presente trabalho tem como objetivo retratar a importância da globalização para o comércio exterior. O Brasil consegue estar inserindo no mercado internacional por meio da troca de produtos e de tecnologias com possibilidade de geração de empregos e conhecimento. O comércio exterior é um grande incentivo ao desenvolvimento econômico do país.

A partir da globalização e dos avanços tecnológicos, o mundo voltou a se aproximar, mesmo que não fisicamente. Pessoas e mercadorias passaram a circular com facilidade e de maneira menos burocrática entre os continentes, alguns com mais facilidades do que outros, mas todos com menos burocracia. O comércio internacional refere-se à troca de produtos e serviços entre os países, seja pela exportação ou pela importação.

É importante dizer que existe diferença entre comércio exterior e comércio internacional, pois embora pareça que são a mesma coisa, a principal diferença está no âmbito da legislação. Enquanto o comércio exterior possui leis nacionais que o

²¹Graduanda do Curso de Administração da Faculdade Metropolitana São Carlos (FAMESC) – Unidade Bom Jesus do Itabapoana. E.mail:julianabz1999@gmail.com;

²² Graduanda do Curso de Administração da Faculdade Metropolitana São Carlos (FAMESC) – Unidade Bom Jesus do Itabapoana. E.mail:milla_lemos@outlook.com;

²³ Professora orientadora. Mestra em Economia Empresarial. Professora da Faculdade Metropolitana São Carlos (FAMESC) – Unidade de Bom Jesus do Itabapoana. E-mail: neuzamsnunes@gmail.com;

²⁴ Professora orientadora. Mestra em Língua Portuguesa. Faculdade Metropolitana São Carlos (FAMESC) - Unidade de Bom Jesus do Itabapoana. E-mail: margarete_sb@yahoo.com.br

regulamentam, o comércio internacional possui tratados internacionais que o regem.

MATERIAL E MÉTODOS

O método utilizado para a elaboração do trabalho foi a revisão bibliográfica com base em leituras de alguns sites selecionados da internet que abordam o tema estudado.

DESENVOLVIMENTO

É importante saber a definição de comércio, para que depois seja possível demonstrar por meio de exemplos e explanações a diferença entre comércio exterior e comércio internacional. O termo comércio pode ser entendido, segundo Martins, como:

[...] ato de intermediação, que consistia no fato de adquirir determinada quantidade de mercadorias, de diversas qualidades, que poderiam ser utilizadas pelos vários grupos sociais, a fim de serem trocadas posteriormente por quem delas necessitava surge somente na Idade Média (MARTINS, 2007, p. 02-04).

Ou seja, atividade que consiste na troca de bens ou serviços entre duas ou mais pessoas, realizado com o objetivo final de obter lucro. Nada mais é do que a relação entre duas ou mais pessoas, onde uma oferece um produto ou serviço e a outra paga um valor pelo produto ou serviço.

Quando duas empresas resolvem negociar entre si, porém estão situadas em países diferentes, realiza-se uma operação internacional. Daí surge a necessidade de diferenciar comércio internacional de comércio exterior. Comércio Internacional

aborda normas de direito internacional que visam facilitar a negociação entre os países no que diz respeito à troca comercial. Essas normas são aplicadas a todos os países de maneira igual, ou seja, não há distinção entre os países, pois são acordos internacionais de comércio, isso acontece para que haja mais facilidade na hora de realizar as transações comerciais. Essas normas são instituídas por organizações internacionais como a Organização Mundial do Comércio (OMC) e a Câmara de Comércio Internacional (CCI). (PORTAL EDUCAÇÃO, 2018, s. p.)

O Brasil passou a praticar comércio internacional ainda colônia quando os portugueses, interessados em explorar as terras, forçavam os nativos a exportarem o pau-brasil, como relata o trecho baixo:

Quando os portugueses começam a explorar o pau-brasil das matas, começam a escravizar muitos indígenas ou a utilizar o escambo. Davam espelhos, apitos, colares e chocalhos para os indígenas em troca de seu trabalho. Interessados nas terras, os portugueses usaram a violência contra os índios. Para tomar as terras, chegavam a matar os nativos ou até mesmo transmitir doenças a eles para dizimar tribos e tomar as terras (FUNAI, 2008, p.12).

Com o decorrer do tempo o comércio internacional passou por muitas mudanças até chegar ao que ocorre hoje. Segundo o editorial do site Portogente, em matéria publicada em 01 de janeiro de 2016:

[...] a globalização foi fator determinante para a mudança nas relações comerciais e financeiras, criaram-se blocos econômicos, outras maneiras de se relacionarem economicamente, além de descentralizar o poder que um país havia sobre o outro. As principais empresas beneficiadas dentro disso são as transnacionais. (PORTOGENTE, 2016, p. 01)

Em 2004, no Brasil, com a implementação do Plano Real, iniciado no governo de Fernando Henrique Cardoso, houve o crescimento econômico no país. Passados

alguns anos após as primeiras atividades econômicas de comércio internacional, o Brasil consegue atingir uma posição melhor em relação aos demais, pois as operações internacionais são realizadas com mais frequência, facilidade e intensidade. É protagonista no cenário Sul-americano, além de ser líder do Mercosul que é o bloco econômico de maior significância e poder financeiro da região. (MOREIRA; MIRANDA, 2018, s. p.)

O papel do Brasil no MERCOSUL é, portanto, cada vez mais integrador. Contudo, é incontestável sua posição de líder, em função de suas características econômicas, populacionais, geográficas etc. É importante perceber que a posição de líder aumenta a responsabilidade do Brasil na condução e na sobrevivência do MERCOSUL. (MOREIRA; MIRANDA, 2018, s. p.)

No tocante ao comércio exterior, esse diz respeito às regras internas do país quando o assunto é operações internacionais, ou seja, as regras internas do Brasil que irão determinar como se realizarão o comércio internacional. Estas são instituídas com a finalidade de ordenar as entradas e saídas de mercadorias no Brasil vindas do exterior. Dispõe de questões tributárias, financeiras, administrativas, comerciais e aduaneiras. Com objetivo de garantir que as mercadorias estarão nas devidas condições de transporte, com os impostos pagos, devidamente acobertados por documentos fiscais para que assim sejam enviadas da maneira correta. (MOREIRA; MIRANDA, 2018, s. p.)

Atualmente, no Brasil, existem sistemas que controlam e administram as atividades relacionadas ao comércio exterior, tais como Siscoserv e Siscomex, que demonstram como tal setor tem crescido no Brasil.

O Sistema Integrado de Comércio Exterior de Serviços, Intangíveis e de Outras Operações que Produzam Variações no Patrimônio

(Siscoserv), foi instituído pela Portaria RFB/MF 1.908/2012, para registro das informações relativas às transações realizadas entre residentes ou domiciliados no Brasil e residentes ou domiciliados no exterior que compreendam serviços, intangíveis e outras operações que produzam variações no patrimônio das pessoas físicas, das pessoas jurídicas ou dos entes despersonalizados. (SILVA, 2018, s. p.)

Ou seja, o Siscoserv é o responsável por acompanhar e aferir as políticas públicas para o setor de serviço. Por outro lado, o Siscomex é uma ferramenta que disponibiliza o registro, o acompanhamento e o controle das operações realizadas de comércio exterior, ou seja, esse sistema inovou e facilitou as operações, pois informatizou todo o procedimento.

O Sistema Integrado de Comércio Exterior - Siscomex é um instrumento administrativo que integra as atividades de registro, acompanhamento e controle das operações de comércio exterior. Foi instituído pelo Decreto nº 660, de 25 de setembro de 1992, e constituiu extraordinário avanço, ao informatizar os controles existentes, que eram realizados por meio de declarações em papel, carimbos e assinaturas. (BRASIL, 2015, s. p.)

Com a globalização o comércio não tem fronteiras, mas isso só é possível porque as nações têm buscado reduzir as restrições nas formas de comercializar. A globalização visa aproximar os países através do cooperativismo.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

Com a facilidade do acesso das mercadorias e dos serviços nos países, o comércio internacional tem crescido e isso é o reflexo da globalização. Cada vez mais os países tendem a abrir suas portas para que outros possam estar

disponibilizando seus produtos e serviços bem como, apropriando-se do que o outro tem a oferecer.

Com a globalização, além do comércio de mercadorias, facilitou-se também o tráfego de pessoas pelo mundo. Uma empresa multinacional situada na China que tem representante fazendo negócios com outra empresa situada no Brasil, por exemplo, e precisam encontrar-se, graças à globalização, a negociação pode ser mais fácil e pode ser resolvida em questão de dias.

Segundo Nascimento e Morella (2011), “a participação cada vez maior de um país no comércio internacional significa, por um lado, um aumento das oportunidades de desenvolvimento e crescimento da sua economia.” (NASCIMENTO; MORELLA, 2011, p. 28)

Outro ponto importante é a facilidade de acesso à informação na atualidade, graças aos avanços tecnológicos. O que antes precisava de papel, carimbo, viagens entre outros meios morosos para resolver problemas, atualmente, com a tecnologia, é possível, no próprio no escritório, resolver e fazer vendas para todo o mundo.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Entende-se que é fundamental para o crescimento econômico do Brasil, enquanto país em desenvolvimento, investimentos em inovações. Tais recursos são essenciais para um país que caminha em busca do avanço tecnológico e que pretende manter-se inserido no processo de globalização.

A globalização fez com que o comércio exterior brasileiro alcançasse o *status* que possui hoje. O Brasil teve uma história no início colonial de exploração econômica. Já, na atualidade, o país está inserido no comércio exterior com destaque econômico frente a tantos outros.

REFERÊNCIAS

BRASIL. **Sistema Integrado de Comércio Exterior – Siscomex**. Receita Federal, 2015. Disponível em:
<<http://idg.receita.fazenda.gov.br/orientacao/aduaneira/importacao-e-exportacao/sistema-integrado-de-comercio-exterior-siscomex>>. Acesso em: 18 set. 2018.

FUNAI. **Os índios e os portugueses**. Itu.com.br, 2008. Disponível em:
<http://www.itu.com.br/conteudo/detalhe.asp?cod_conteudo=13444&adm=1>. Acesso em: 12 set. 2018.

MARTINS, Fran. **Curso de Direito Comercial**. 31. ed. rev. atual. Rio de Janeiro: Forense, 2007.

MOREIRA, Vagner Rangel; MIRANDA, Gabriel Vinicius Mamed de. **O papel do Brasil no Mercosul**. Disponível em: www.ambitojuridico.com.br. Acesso em: 12 set. 2018

NASCIMENTO, Natalí; MORELLA, Patrícia Duarte Peixoto. **Gestão do comércio exterior brasileiro: crise política e oportunidades**. Coleção Negócios Mundiais do Curso de Comércio Exterior da Univali. Itajaí, SC, 2011, Disponível em:
<https://www.univali.br/vida-no-campus/editora-univali/e-books/Documents/en/Gest%C3%A3o%20do%20Com%C3%A9rcio%20Exterior%20Brasileiro.pdf>. Acesso em 28 set. 2018.

PORTAL EDUCAÇÃO. **Normas De Comércio Internacional**: administração. Portal Educação, 2018. Disponível em:
<<https://www.portaleducacao.com.br/conteudo/artigos/administracao/normas-de-comercio-internacional/37188>>. Acesso em: 05 out. 2018

PORTOGENTE. **Globalização**. Portogente, 2016. Disponível em :
<https://www.portogente.com.br/portopedia/73980-globalizacao>. Acesso em: 28 set. 2018.

SILVA, Mauricio Alvarez da. **Sistema Integrado de Comércio Exterior de Serviços, Intangíveis e Outras Operações que Produzam Variações no**

Patrimônio (Siscoserv). Portal Tributário, 2018. Disponível em:
<<http://www.portaltributario.com.br/guia/siscoserv.htm>>. Acesso em: 18 set. 2018.

A UTILIZAÇÃO DO TRANSPORTE MARÍTIMO PARA EXPORTAÇÃO E IMPORTAÇÃO NO BRASIL

Karoline Ramos Oliveira²⁵
Paula Generozo Escudine²⁶
Neuza Maria de Siqueira Nunes²⁷
Maria Margarete Salvate Brasil²⁸

INTRODUÇÃO

O presente trabalho tem como objetivo evidenciar o modal marítimo para exportação e importação. Existem vários modais de transportes para exportação e importação de produtos, como, os terrestres, os aéreos e os marítimos, mas a forma mais barata e mais utilizada no mundo atualmente é a navegação. O transporte marítimo pode conter várias formas, sendo elas: a navegação de cabotagem, navegação de longo curso e a navegação interior. A navegação além de ser essencial para o comércio exterior é a forma mais segura de transporte de mercadorias.

O transporte marítimo é o mais usado para o comércio exterior, sendo utilizado para grandes volumes, em cargas pesadas e em quantidade, podendo chegar a regiões que de algum modo não possuem estruturas para receber transportes aéreos e terrestres. A transportação por via marítima é muito

²⁵ Graduanda do Curso de Administração da Faculdade Metropolitana São Carlos (FAMESC) – Unidade Bom Jesus do Itabapoana. E-mail: karolineamolouvar@gmail.com;

²⁶ Graduanda do Curso de Administração da Faculdade Metropolitana São Carlos (FAMESC) – Unidade Bom Jesus do Itabapoana. E-mail: click.paula@hotmail.com;

²⁷ Professora orientadora. Mestra em Economia Empresarial. Professora da Faculdade Metropolitana São Carlos (FAMESC) – Unidade de Bom Jesus do Itabapoana. E-mail: neuzamsnunes@gmail.com;

²⁸ Professora orientadora. Mestra em Língua Portuguesa. Faculdade Metropolitana São Carlos (FAMESC) - Unidade de Bom Jesus do Itabapoana. E-mail: margarete_sb@yahoo.com.br

importante, pois além de representar o mercado internacional como todo é uma forma de unir os países nas transações econômicas.

MATERIAL E MÉTODOS

O método utilizado para a elaboração deste trabalho foi a revisão bibliográfica com base em leituras de alguns sites selecionados da internet que discorriam sobre o tema abordado.

DESENVOLVIMENTO

Não se sabe quando, onde ao certo o homem começou a navegação, porém existem supostos motivos que podem ter desencadeado a navegação, dentre esses a busca por alimentos, devido à escassez no tempo de nomadismo, e a fuga de condições climáticas. Para Mesquita (2017), as primeiras embarcações registradas foram as egípcias, porém sabe-se que outros povos utilizavam transportes marítimos rudimentares. Atualmente contamos com embarcações de alta tecnologia, justamente para que o transporte seja mais seguro e eficiente.

Segundo Lavor (2016), o transporte marítimo é o mais utilizado, principalmente no comércio exterior, pois seu custo é mais barato e por ele poder carregar mais mercadorias, em comparação com outros modais de transportes. Para que um país se fortifique no comércio internacional, é necessário que ele invista na navegação, pois 90% do comércio exterior é feito por transporte marítimo, além de poder unificar os laços entres os países.

Conforme divulgado pela Assessoria em Comércio Exterior, Ace (2018), o preço para que se transporte uma mercadoria por navegação depende muito das

características do produto, como por exemplo: peso, tamanho, se é frágil ou não, valor, distância e custos portuários. No transporte internacional é necessário o documento *Bill of Lading* (taxa do local). Existem várias formas de navegação, dentre elas são a cabotagem que é utilizada nos portos brasileiros; a navegação interior que é utilizada em hidrovias nacionais e internacionais; a navegação de longo curso que é utilizada em portos brasileiros e estrangeiros. Também existem serviços oferecidos pelas companhias marítimas entre ele o serviço regular: uma rota comercial pré-definida; irregular: inexistência de roteiros marítimos determinados, no qual o preço é fixado de acordo com as oportunidades nos portos e afretamento: quando existe grande quantidade de mercadorias a serem transportadas, ocupando toda a embarcação.

No Brasil, o transporte marítimo tem avançado, chegando a ter 350 milhões de toneladas de produtos transportados todos os anos. As cargas mais transportadas são de produtos agrícolas, como a soja, o milho, a carne, dentre outros. Segundo o plano nacional de logística de transporte, o campo marítimo brasileiro foi responsável por 13% dos transportes de cargas no Brasil em 2010. O órgão responsável por controlar os portos brasileiros é a ANTAQ (Agência Nacional de Transportes Aquaviários), sendo 40 portos no total, os mais importantes são os de Santos (SP), Itajaí (SP) e o do Rio de Janeiro (RJ), e são eles que fazem a maior parte das transações internacionais. (ACE, 2018, s. p.)

Dependendo de determinada mercadoria, o tipo de transporte pode variar, por isso há várias modalidades de navios em que se podem transportar. Para a Moldtrans (2016), os tipos de navios para o transporte internacional de mercadorias podem ser:

- Navios porta-contentores: utilizado para o transporte de carga seca.

- Navios de graneleiros: utilizado para o transporte de grãos, minerais, dentre outros, seu carregamento e seu descarregamento e feito por guindastes.
- Navios frigoríficos: utilizado para levar produtos perecíveis.
- Navios tanque ou petroleiros: utilizado para transportar produtos químicos, gases líquidos, entre outros.
- Navios Ro-Ro: transportam mercadorias com rodas, seu carregamento e seu descarregamento e feito por tratores.
- Navios de cabotagem: Levam mercadorias em locais em que a maré não é muito alta.
- Ferry: transporte de pessoas.
- Barcaças: transporta mercadorias através de rios.

De acordo com Keedi (2015), o navio mais comum para importação e exportação é o navio cargueiro (navios porta-contentores) que leva as mercadorias em *container*. Malcolm Mclean foi o criador do *container*, não só criou, como também, mudou a história do transporte marítimo internacional, observando o desperdício de tempo de descarga de mercadorias de sua frota de caminhões até o solo e o recarregamento nos depósitos do navio.

“Assim, podemos dizer, que se o *container*, ou algo equivalente, jamais tivesse sido criado, com toda a certeza, a humanidade estaria com desenvolvimento de anos 70, talvez início de anos 80. O impacto desse equipamento na vida de cada um é extraordinário, embora a maioria esmagadora da humanidade sequer tenha conhecimento disso e, muitos outros, sequer da sua existência.” (KEEDI, 2015, s. p.)

Conforme explicitado por Keedi (2015), os *containers*, com o decorrer dos anos, mudaram muito a vida da humanidade. Atualmente o *container* se tornou uma ferramenta de transporte ideal e indispensável, não só marítimo como também terrestre, pois transportam mercadorias de forma segura e eficaz.

RESULTADO E DISCUSSÃO

O transporte marítimo é considerado menos dispendioso e mais eficaz para importação e exportação. Na figura 1, a seguir, observam-se as vantagens e desvantagens dos modais existentes para o transporte de mercadorias.

Figura 1: Vantagens e desvantagens dos modais de transporte.

	Vantagens	Desvantagens
Modal Rodoviário	Flexibilidade do serviço Flexibilidade no deslocamento de cargas Rapidez (Ponto-a-Ponto). Entrega direta e segura dos bens Economico e rápido em curtas e médias distâncias	Unidade de cargas limitadas Alto índice de poluição Sujeito a atrasos devido ao trânsito Custo x Frete alto para longas distâncias Depende de regulamentação
Modal Ferroviário	Menor custo de transporte para grande distâncias. Possibilita o transporte de vários tipos de produtos Terminais de carga próximo das fontes de produção Independente das condições atmosféricas Adequado para produto de baixo valor acrescentado e alta densidade	Não possui flexibilidade de percurso Necessidade maior de transbordo Horários poucos flexíveis Pouco competitivo para pequenas distâncias elevados investimentos na manutenção e construção dos equipamentos e de infra-estruturas
Modal Aéreo	Ideal para o envio de mercadorias com pouco peso e volume Redução dos gastos de armazenagem Agilidade no deslocamento de cargas Possibilita redução de stocks por aplicação de procedimentos just in time Eficácia comprovada nas entregas urgentes	Menor capacidade de carga Custos bastante elevados em relação aos outros meios de Pouco flexível por trabalhar terminal a terminal
Modal Marítimo	Competitivo para produtos com baixo custo de tonelada por Qualquer tipo de cargas Maior capacidade de carga Menor custo de transporte	Baixa Velocidade Disponibilidade limitada Maior exigência de embalagens Necessidade de transbordo nos portos Distância aos centros de produção

Fonte: (Logística Internacional, 2012)

De acordo com a figura 1, notam-se as vantagens e as desvantagens do tipo de modal de transporte e a escolha na utilização depende da necessidade e do custo benefício.

Em relação aos outros modais de transportes, o transporte marítimo é o único que pode carregar volumes grandes, com custo baixo e de forma segura, sendo de grande importância nas trocas comerciais entre os países. Para que o modal marítimo possa ser mais seguro, ele se utiliza do *container*. Com o passar dos anos os *containers* foram adaptando às necessidades do tipo de mercadoria a ser transportada e cada vez mais existem vários modelos e tamanhos. Para Ceccato

(2018), o modal marítimo é um dos mais importantes para a indústria e a logística no país, embora ainda não tenha o seu potencial devidamente utilizado. A importância está diretamente associada à intermodalidade, à geração de novos empregos, ao aumento na movimentação de cargas no país e ao fortalecimento do setor de logística no mercado nacional. O setor precisa de melhorias, pois ainda conta com portos inadequados, burocracia e altas tarifas.

CONCLUSÃO

O modal marítimo para a importação e exportação de mercadorias é considerado eficiente, pois pode transportar grandes volumes e cargas pesadas com tempo de entrega previsível, com custo menor e com fácil acesso a locais mais remotos. Além disso, a utilização do *container* no transporte marítimo é de grande importância, pois ele garante a segurança e proteção às mercadorias para que possam chegar aos destinos em perfeitas condições.

Mesmo considerando o impacto do valor do frete nas trocas internacionais, a escolha do transporte marítimo pode compensar a despesa, que pode ser diluída em quantidade maior das mercadorias transportadas. Outro fator importante na escolha é a versatilidade, uma vez que os navios podem ser adaptados para o transporte de qualquer tipo de carga.

REFERÊNCIAS

ACE. **Importação e exportação marítima**. Assessoria em Comércio Exterior, 2018. Disponível em: http://www.tradewaysace.com.br/pt_BR/blog/importacao-e-exportacao-maritima/ Acesso em: set. 2018.

CECATTO, C. **A Importância do Transporte Marítimo no Brasil**. Ecivil, 2018. Disponível em: <http://www.ecivilnet.com/artigos/transporte_maritimo_importancia.htm>. Acesso em: set. 2018.

KEEDI, S. **Malcom McLean e o container**. Salmir Keedi, 2015. Disponível em: <<http://blogdosamirkeedi.com.br/?p=1321>> Acesso em: set. 2018.

LAVOR, K. A. **Como escolher o melhor transporte para exportação?**. Disponível em: <<https://blog.intradebook.com/pt/como-escolher-o-melhor-transporte-para-exportacao/>> Acesso em: set. 2018.

LOGÍSTICA INTERNACIONAL. **Qual modal é mais viável?** Logística Internacional, 2012 Disponível em: <<http://loginternacional.blogspot.com/2012/04/qual-modal-e-mais-viavel.html>> Acesso em: set. 2018

MESQUITA, L. J. **Egípcios e a navegação**: seus avanços tornaram possíveis as pirâmides. Estadão, 2017. Disponível em: <<https://marsemfim.com.br/egipcios-e-a-navegacao/>> Acesso em: set. 2018.

MOLDTRANS. **Tipos de navios para o transporte internacional de mercadorias**. Moldtrans, 2016. <https://www.moldtrans.com/pt-pt/tipos-de-navios-para-o-transporte-internacional-de-mercadorias/>>. Acesso em: set. 2018.

A PRODUÇÃO E A EXPORTAÇÃO DA CARNE DE FRANGO NO BRASIL NO ANO DE 2017

Guilherme Silva Medeiros²⁹
Lucas Dantas Nunes Rosa³⁰
Neuza Maria de Siqueira Nunes³¹
Maria Margarete Salvate Brasil³²

INTRODUÇÃO

O presente trabalho tem como objetivo analisar a produção e a exportação de frangos no país em 2017. Nos últimos anos, o Brasil vem ocupando uma posição de destaque no ranking internacional de produção e de exportação de aves com crescimento bastante significativo.

Atualmente, cerca de 1,5% do Produto Interno Bruto nacional é de origem da atividade avícola, empregando mais de 3,6 milhões de trabalhadores, tanto diretamente quanto indiretamente e se tornou um ramo de grande destaque no agronegócio.

No cenário do mercado de carnes, a avicultura é um dos três mais fortes dentro do Brasil, ficando logo atrás do bovino, que recentemente ultrapassou o suíno, tendo um ótimo crescimento no mercado interno, com projeção de avanço em 33,4% (3,3% ao ano) em 10 anos, sendo o principal destaque no crescimento.

²⁹ Graduando do Curso de Administração da Faculdade Metropolitana São Carlos (FAMESC) – Unidade Bom Jesus do Itabapoana. E-mail: guilhermemedeiros68@gmail.com;

³⁰ Graduando do Curso de Administração da Faculdade Metropolitana São Carlos (FAMESC) – Unidade de Bom Jesus do Itabapoana. E-mail: lucasdantasnr@gmail.com;

³¹ Professora orientadora. Mestra em Economia Empresarial. Professora da Faculdade Metropolitana São Carlos (FAMESC) – Unidade de Bom Jesus do Itabapoana. E-mail: neuzamsnunes@gmail.com;

³² Professora orientadora. Mestra em Língua Portuguesa. Faculdade Metropolitana São Carlos (FAMESC) - Unidade de Bom Jesus do Itabapoana. E-mail: margarete_sb@yahoo.com.br

No cenário externo, a avicultura está se destacando por ocupar o segundo lugar no *ranking* de produção e em primeiro lugar na exportação, superando assim os EUA que é um dos países mais fortes no mercado internacional.

MATERIAL E MÉTODOS

O método utilizado para a elaboração deste trabalho foi a revisão bibliográfica com base em leituras de alguns sites selecionados na internet que discorriam sobre o tema abordado.

DESENVOLVIMENTO

O setor da avicultura tem um forte investimento privado em pesquisas desde o melhoramento das aves, das rações, das instalações e também na tecnologia para melhorar a produção e manuseio dos animais. Com o aumento da demanda no mercado exterior, a China representa um dos maiores importadores de carne de frango brasileira. O setor investiu pesado na profissionalização para produzir mais e melhor. (GLOBO RURAL, 2015, s. p.)

Um ótimo exemplo é o Estado do Paraná, com cerca de 70% de pequenas propriedades apostando na avicultura para crescer. Muitos agricultores familiares hoje trabalham de forma integrada com a agroindústria, e as granjas foram ganhando espaço no campo e com crescimento na sua capacidade de produção, sendo algumas regionais, estaduais e outras nacionais (PRIA, 2016, s. d.).

O melhoramento e o investimento que as granjas têm feito refletem no crescimento do mercado e proporcionalmente eleva o país no *ranking* de produção e exportação de frangos. Uma das principais causas do aumento do consumo da

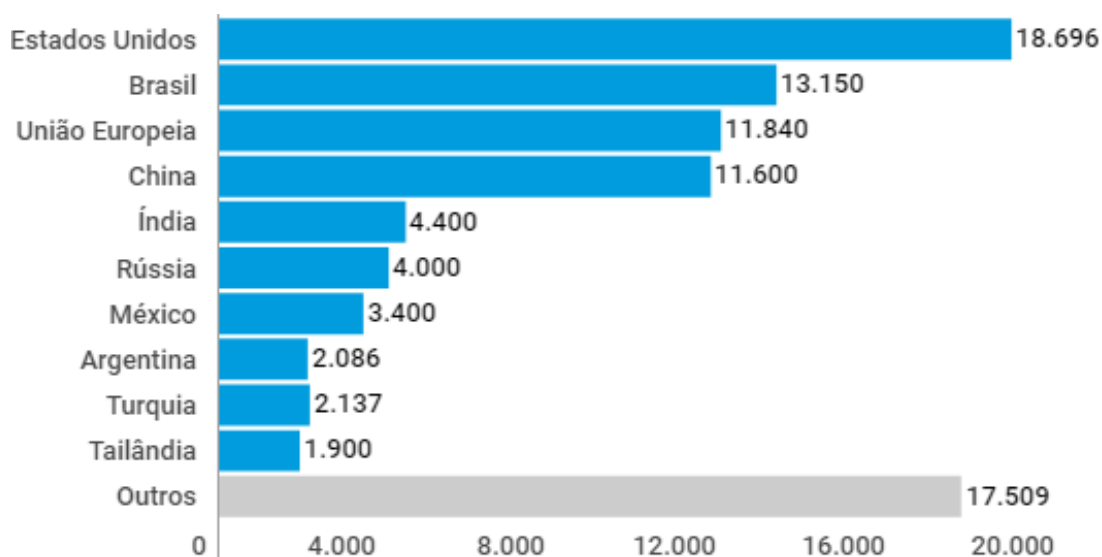
carne de frango dentro do mercado brasileiro ocorre pelo fato de que a carne tem as proteínas buscadas no cenário *fitness* e também por ser considerada uma carne “magra”, logo, tem pouca gordura e mais proteína, sendo a mais indicada pelos nutricionistas para quem busca um corpo “malhado”. O aumento do preço das demais carnes e o surto da gripe H1N1, proveniente dos suínos, deixaram os consumidores com receio e influenciou no crescimento do consumo. (EMBRAPA, 2016, s. p.).

A atividade da avicultura melhorou muito nos últimos anos graças ao investimento em diversas áreas do setor, com o investimento em pesquisas para a ração nutricional das aves, em melhoramento genético e também em infraestrutura. A produção tecnológica tem contado com equipes de pesquisadores desenvolvendo técnicas e equipamentos tecnológicos para facilitar o manejo, o monitoramento e o abastecimento utilizando impressora 3D para próteses, além de robôs nos trabalhos pesado, *drones*, sensores, inteligência artificial (I.A.), *blockchain* e banco de dados (big data). E ainda, conquistar o mercado exterior e também cuidar das barreiras sanitárias. (DUARTE, 2011, s. p.)

RESULTADOS E DISCUSSÃO

A produção e a exportação mundial de frangos de corte estão representadas nas figuras a seguir. Em relação à produção de frangos de corte, observa-se na figura 1, que o Brasil, em 2017, ocupou a 2ª posição, com a produção 13.150 toneladas, ficando atrás somente dos EUA, com 18.696 toneladas.

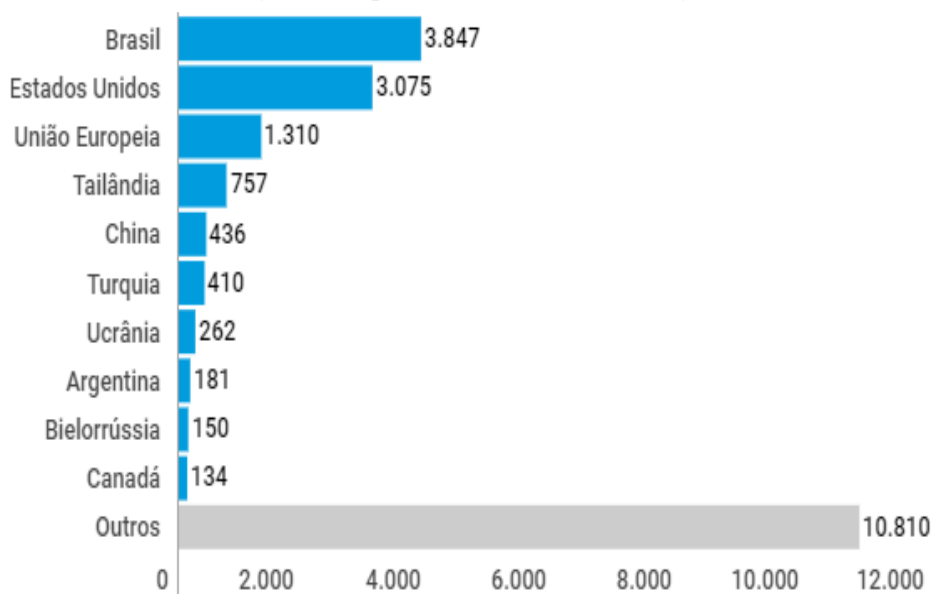
Figura 1: Produção mundial de frangos de corte



Fonte: (EMBRAPA, 2017)

A exportação mundial de frangos de corte, em 2017, está representada a seguir:

Figura 2: Exportação mundial de frangos de corte



Fonte: (EMBRAPA, 2017)

De acordo com a figura 2, observa-se que o Brasil esteve em 1º lugar nas exportações mundiais de frangos de corte no ano de 2017, representado por 3.847 toneladas, e que os EUA ocuparam a 2ª posição, com 3.075 toneladas. Conforme os dados, a produção e a exportação de frangos de corte foram importantes para a economia brasileira no ano de 2017.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O mercado aviário é um dos fortes pilares da balança comercial brasileira, no qual o país arrecada cerca de 1,5% do Produto Interno Bruto (PIB) nacional e coloca o país em 1º e 2º lugares no ranking de exportação e produção respectivamente. Isso ocorre por conta dos produtores de médio e grande porte buscar equipamentos e maquinários com tecnologia de ponta que proporcionem uma melhor qualidade do produto e uma maior produção. Todas as estratégias adotadas, desde o setor da agropecuária como o fornecimento da ração (nutrição) até a exportação com o *blockchain*, trouxeram representatividade, tanto no mercado nacional, quanto no mercado internacional.

REFERÊNCIAS

DUARTE, Karina Ferreira. **Avanços em nutrição de frangos de corte e poedeiras**. Agrolink, 2011. Disponível em:
<https://www.agrolink.com.br/colunistas/coluna/avancos-em-nutricao-de-frangos-de-corte-e-poedeiras_386083.html> Acesso: 08 nov. 2018

EBAH. **Instalações para a implantação da granja de aves**. Aviculturaindustrial, 2016. Disponível em:
<<https://www.aviculturaindustrial.com.br/imprensa/instalacoes-para-a-implantacao-da-granja-de-aves/20130124-082015-y831>> Acesso em: 03 nov. 2018

EMBRAPA. **Estatísticas | Desempenho da produção**. Embrapa, 2016 Disponível em: <<https://www.embrapa.br/suinos-e-aves/cias/estatisticas>> Acesso em: 10 set. 2018.

_____. **Tendências em avicultura**. Embrapa, 2017. Disponível em: <<https://www.embrapa.br/suinos-e-aves/cias/tendencias/aves>> Acesso em: 03 de nov. 2018

GLOBO RURAL. **Carne é setor de maior potencial de investimento na China**. Globo Rural, 2015. Disponível em: <<https://revistagloborural.globo.com/Noticias/noticia/2015/02/carne-e-setor-de-maior-potencial-de-investimento-na-china.html>> Acesso em: 23 out. 2018

_____. **Brasil se consolida como 2º maior produtor de carne de frango**. G1.GLOBO, 2016. Disponível em: <<http://g1.globo.com/economia/agronegocios/noticia/2016/01/brasil-se-consolidacao-mo-2-maior-produtor-de-carne-de-frango.html>> Acesso em: 10 set. 2018

OLIVEIRA, Roberta. **Produção e exportação de frango devem crescer**. Canal Rural, 2018. Disponível em: <<https://canalrural.uol.com.br/programas/producao-exportacao-frango-devem-crescer-71213/>>. Acesso em: 10 set. 2018

PRIA, Ana Dalla. **Criadores investem em aviários modernos no oeste do Paraná**. G1.GLOBO, 2016. Disponível em: <<http://g1.globo.com/economia/agronegocios/noticia/2016/03/criadores-investem-em-aviarios-modernos-no-oeste-do-parana.html>> Acesso em: 23 out. 2018

OS ENTRAVES DO COMÉRCIO INTERNACIONAL: A LOGÍSTICA NA IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO

Andrea Pereira Pimentel Azevedo³³
Bianca Peres Gama³⁴
Neuza Maria de Siqueira Nunes³⁵
Maria Margarete Salvate Brasil³⁶

INTRODUÇÃO

O presente trabalho tem como objetivo evidenciar a logística como algo que existe desde os primórdios e vem caminhando ao longo da evolução das relações humanas. Sendo assim, é possível verificar que o homem utiliza a prática da logística, ou seja, movimenta objetos de um lugar a outro, seja para caçar, pescar ou qualquer outra ação. Sabe-se também que a logística abrange diversas outras atividades além do transporte.

Existem dois pontos que quando relacionados possibilitam um melhor entendimento da importância do deslocamento e da troca feita pelos homens, são eles, consumo e produção, que com o passar dos anos evoluiu para uma relação comercial abrangendo a relevância nas relações sociais. A forma como o ser humano passou a produzir bens a partir de produtos encontrados na natureza para satisfazer suas necessidades básicas como, por exemplo, a

³³ Graduanda em Administração - Faculdade Metropolitana São Carlos (FAMESC) – Unidade Bom Jesus do Itabapoana. E-mail: andreapimentel149@gmail.com;

³⁴ Graduanda em Administração - Faculdade Metropolitana São Carlos (FAMESC) – Unidade Bom Jesus do Itabapoana. E-mail: biancaperesgama@gmail.com;

³⁵ Professora orientadora. Mestra em Economia Empresarial. Professora da Faculdade Metropolitana São Carlos (FAMESC) – Unidade de Bom Jesus do Itabapoana. E-mail: neuzamsnunes@gmail.com;

³⁶ Professora orientadora. Mestra em Língua Portuguesa. Faculdade Metropolitana São Carlos (FAMESC) - Unidade de Bom Jesus do Itabapoana. E-mail: margarete_sb@yahoo.com.br

própria alimentação para atender famílias, grupos e aldeias, começa pela divisão do trabalho. Com o excedente do que produziam eram feitas as trocas por algo de seus interesses e/ou necessidades, aumentando assim a produtividade e qualidade dos produtos, que por consequência aumenta também as trocas.

Assim criou-se um acordo para regular o comércio internacional, que ficou conhecido como GATT (*General agreement on tariffs and trade*) que tinha como princípios: não discriminação, transparência, base estável para o comércio, concorrência leal, proibição de restrições quantitativas, proteção transparente, adoção de medidas de urgência, salvaguardas e reconhecimento de acordos regionais.

Com a evolução dos tempos, foram-se criando regras e documentações utilizadas no comércio exterior para trânsito interno que pode ser exemplificado por uma nota fiscal. Existem também documentos para fins de embarque como é o caso do registro de exportação. Outros exemplos são a fatura comercial, romaneio de embarque e manifesto internacional de cargas. Dessa forma, fica clara a necessidade de toda uma burocracia para que tudo ocorra de forma correta para que ninguém saia prejudicado na relação comercial.

MATERIAL E MÉTODOS

O método utilizado para a elaboração deste trabalho foi a revisão bibliográfica com base em leituras de alguns sites selecionados na internet que discorriam sobre o tema abordado.

DESENVOLVIMENTO

As mudanças ocorridas nos últimos tempos, em relação ao comércio exterior influenciaram diretamente na logística, ou seja, com o passar dos tempos percebeu-se que a rapidez não era o único ponto a ser relevante, também é importante atender tudo o que o cliente espera e considera importante, como prazo, qualidade, serviço entre outros.

David e Stewart (2010) “exprimem que a logística internacional cuida do planejar, implantar e controlar o fluxo e a armazenagem de mercadorias, serviços e informações a elas relacionados” (DAVID; STEWART, 2010, p. 18).

Existem alguns pontos relevantes a serem observados sobre a logística feita pelos autores acima citados que auxiliam um profissional a ter uma capacidade de serviço em qualquer lugar do mundo em que esteja trabalhando, alguns exemplos são a infraestrutura ofertada (ou não), o transporte, a documentação exigida, os contratos e os meios de pagamento.

É indispensável o estudo da infraestrutura, pois é a partir daí que ocorre todo o transporte de mercadorias e outros, ou seja, é ela quem dá total condição para que a logística do prazo e qualidade de entrega ocorra de forma positiva. Outro ponto essencial para o sucesso logístico é o conhecimento das formas de contratos internacionais. Com a globalização sabe-se que há uma grande variedade de costumes, de normas e de interesses diferentes, porém podem ser harmonizados, uma vez que os contratos e as documentações entre compradores e vendedores devem respeitar as diferenças entre países e tentar ao máximo estabelecer um equilíbrio do interesse de ambos. Por esses motivos, fica evidente a necessidade da burocracia existente, sendo necessário traçar

alguns pontos de partida para que seja feita a documentação concreta. (OTTA, 2018, s. p.)

Existem alguns pontos em que os administradores de empresas devem estar atentos aos contratos, para que não haja nenhuma “surpresa” desagradável após sua finalização, são eles a identificação das partes contratantes, as definições, o objeto de contrato, o preço e as condições de venda, obrigações das partes etc.

O bom administrador deve também conhecer os documentos utilizados no comércio exterior, pode-se citar como mais importantes os documentos para trânsito interno, que nada mais é do que uma documentação inerente a toda operação que envolve o trânsito dos produtos internos, como exemplo, no território brasileiro. Têm-se também os que se destinam a embarque, como é o caso do registro de exportação, que é o documento que tem a permissão da saída da mercadoria do país para a exportação. Outro exemplo é o romaneio de embarque, utilizado em produtos com diversos volumes ou em mais de um produto em um único volume com o objetivo de embarque dos mesmos. Existe também o manifesto internacional de carga que é emitido pelo transportador, um para cada local de embarque e para cada local de destino. Além dos já citados acima, existem também outros documentos que eventualmente podem ser necessários, como é o caso do certificado de origem e sanitário. (OTTA, 2018, s. p.)

RESULTADOS E DISCUSSÃO

De acordo com um estudo elaborado pela Confederação Nacional da Indústria (CNI), o grande excesso de burocracia nas operações dos portos brasileiros tem um custo muito caro ao país.

A burocracia no comércio exterior está cada vez mais abrangente. Somente as exportações brasileiras estão sujeitas a 46 procedimentos diferentes, sendo administradas por 12 órgãos federais. Devido a esses trâmites administrativos 23% das vendas ao exterior foram reduzidos no ano de 2017. Porém por outro lado, as importações contaram com 72 obrigações e controladas por 16 órgãos do governo, tendo um impacto financeiro de 59% negativo sobre as compras no exterior. (OTTA, 2018, s. p.)

Segundo a CNI (2016), o setor portuário estima um gasto adicional de R\$ 2,9 bilhões a R\$ 4,3 bilhões anuais com a demora da liberação de carga e custos administrativos. Revela-se que a maior causa dessa lentidão nas operações portuárias é com o tempo gasto em documentação, a redundância de processos e a sobreposição de competências dos órgãos anuentes. Os atrasos nas obras de infraestruturas portuárias também deixam de gerar mais de R\$ 6,3 bilhões de caixa de investidores.

Estudos mostram que a CNI tende a defender que as medidas, como profissionalização da gestão dos portos, sejam adotadas com celeridade para que o produto brasileiro acabe gerando competitividade à frente de outros países. “Os esforços para as finalidades improdutivas acabam sendo desviadas pela burocracia, e assim aumentando os custos de produção e reduzindo a competitividade do país como um todo.” (OTTA, 2018, s. p.)

A figura 1 representa o custo adicional das fontes de burocracia no setor portuário.

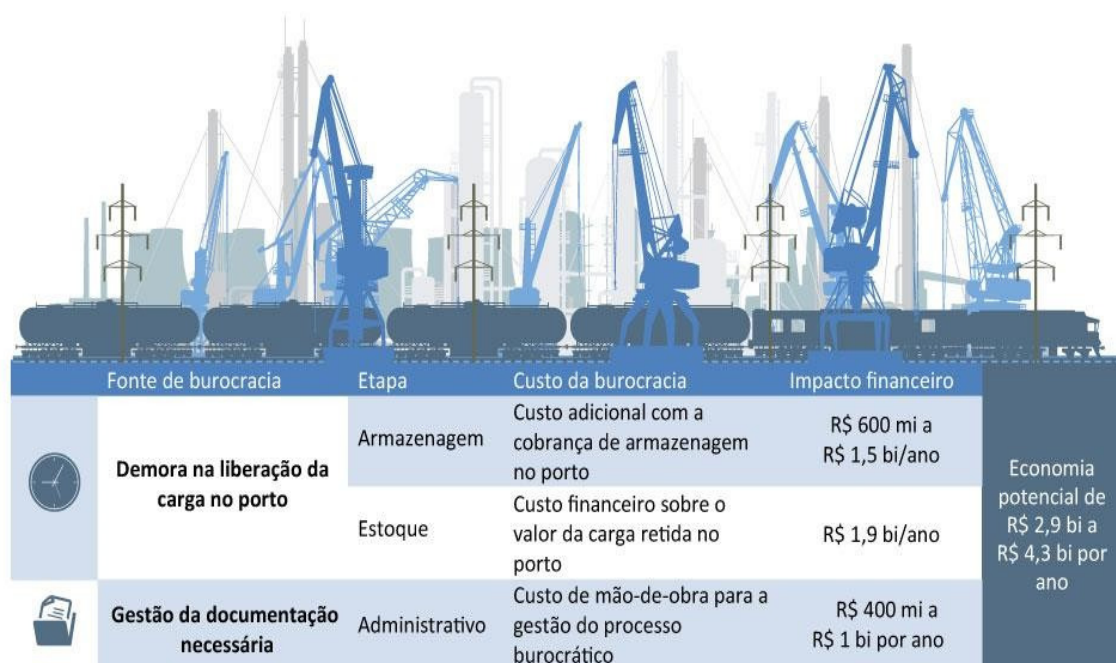


Figura 1 – custo adicional das fontes de burocracia no setor portuário

Fonte: (CNI, 2016)

Conforme a figura 1 acima, apresentada pela CNI (2016), observa-se que devido à burocracia, a demora na liberação da carga no porto para o armazenamento tem um custo adicional, fazendo com que a cobrança pelo serviço de armazenamento tenha um impacto financeiro entre R\$ 600 milhões a R\$ 1,5 bilhões ao ano. E esse impacto é somente na armazenagem, pois o impacto financeiro no estoque tem um valor maior pode chegar a R\$ 1,9 bilhões ao ano. Assim, a gestão da documentação necessária, feita pelo setor administrativo, e o custo da mão de obra nesse processo têm um impacto financeiro de R\$ 600 milhões a R\$ 1bilhão ao ano.

De acordo com os dados da Agência CNI de Notícias (2018):

Para mapear as fontes de ineficiência do processo portuário, que impõem custo adicional ao produto brasileiro, o estudo analisou quatro fatores inerentes à competitividade do sistema portuário: governança, processo portuário, qualidade da infraestrutura dos portos e dos acessos (terrestre e marítimo) e o ambiente regulatório. Em relação à governança, os principais entraves relacionados ao setor portuário se concentram na ineficiência da administração das Companhias Docas e das concessionárias estaduais pelo setor público. (CNI, 2018)

O Brasil tem um importante vetor na retomada do crescimento econômico no comércio exterior. A participação brasileira no comércio global tem sido constante, com o aumento nos ganhos de competitividade do setor produtivo e na melhoria dos ambientes internos de negócios. (PEREIRA, 2017, s. p.)

A intensificação do governo à frente das negociações comerciais tem buscado a ampliação da integração da economia brasileira no mundo. Além da redução de barreiras no acesso aos mercados estrangeiros para aumentar a competitividade das exportações brasileiras, precisa-se da desburocratização no comércio exterior. A Organização Mundial do Comércio (OMC), recentemente, anunciou a entrada de um acordo para facilitar o comércio com o objetivo de conferir com maior agilidade e transferência na intervenção dos governos e nas trocas internacionais. Assim, o acordo poderá aumentar as exportações mundiais em até U\$\$ 1 bilhão por ano. Os países em desenvolvimento que possuem um maior espaço nos ganhos de eficiência serão os principais beneficiários, segundo a OMC. (PEREIRA, 2017, s. p.)

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A burocracia em excesso é um dos principais entraves ao crescimento do país, na medida em que dificulta a operação e reduz a competitividade das empresas. Os recursos produtivos são desviados para áreas não produtivas e acaba incentivando a informalidade. Devido à burocracia em excesso, os custos das empresas aumentam para a sociedade e para o governo.

Os desafios encontrados no desempenho das exportações revelam as especificidades da isenção do Brasil no cenário global. As transformações observadas frustraram as expectativas de incremento da competitividade. Assim, os entraves burocráticos no comércio exterior são decisivos para redefinir a política pública.

Conclui-se que estão avançados os acordos bilaterais sobre os investimentos, as compras governamentais, os serviços e a convergência regulatória com vários países parceiros. Essa competitividade e a logística são palavras-chave. Os governos têm se esforçado cada vez mais dentro desse cenário para a facilitação do comércio, visando à redução da burocracia e dos custos nas importações e nas exportações.

REFERÊNCIAS

CNI. **Custo adicional das fontes de burocracia no setor portuário**. Agência CNI, 2016. Disponível em: <<http://www.portaldaindustria.com.br/agenciacni/noticias/2016/09/burocracia-no-setor-portuario-custa-ate-r-43-bilhoes-por-ano-para-o-brasil/>> Acesso em: 13 set. 2018.

_____. **Dificuldade no comércio exterior brasileiro**. Agência CNI, 2018. Disponível em: <<https://www.ictsd.org/bridges-ews/pontes/news/novo->

estudo-da-cni-apresenta-dificuldades-para-o-com%C3%A9rcio-exterior/>
Acesso em: 17 out. 2018.

DAVID, Pierre; STEWART, Richard. **Logística internacional** – tradução da 2ª edição norte americana. São Paulo, Pioneira, 2008.

OTTA, Lu Aiko. **Burocracia trava comércio exterior, aponta estudo**. Estadão de São Paulo, 2018. Disponível em:
<<https://economia.estadao.com.br/noticias/geral,burocracia-trava-comercio-exterior,70002318460/>> Acesso em: 13 set. 2018.

PEREIRA, Marcos. **Menos burocracia no comércio exterior**, O Globo, 2017, Disponível em: <https://oglobo.globo.com/opiniao/menos-burocracia-no-comercio-exterior-21054998> Acesso em: 13 set. 2018.

A LOGÍSTICA DO PORTO DO RIO DE JANEIRO

Giovanna Galdino Boechat Serra³⁷
Rhauênya Oliveira da Silva³⁸
Neuza Maria de Siqueira Nunes³⁹
Maria Margarete Salvate Brasil⁴⁰

INTRODUÇÃO

O presente trabalho tem como objetivo abordar a logística existente no porto do Rio de Janeiro, além das mudanças ocorridas desde sua construção, como está o desenvolvimento atual, e quais são os benefícios e desvantagens para o Brasil com a comercialização com outros países por meio de navios.

O ramo da logística vem sendo considerado um setor chave para o desenvolvimento de uma empresa, por ajudar na construção de novas oportunidades para os negócios de importação da instituição a partir de sua especialidade nos seus serviços aplicados.

O transporte marítimo é considerado o mais antigo, na categoria de transportes aquáticos, ou então, como transportes aquaviários, o qual foi bastante **importante** desde a antiguidade para o transporte de pessoas, tal como para o desenvolvimento do comércio.

³⁷Graduanda do Curso de Administração da Faculdade Metropolitana São Carlos (FAMESC) – Unidade Bom Jesus do Itabapoana. E-mail: giovannaboechat@hotmail.com;

³⁸Graduanda do Curso de Administração da Faculdade Metropolitana São Carlos (FAMESC) – Unidade Bom Jesus do Itabapoana. E-mail: rhauenya@gmail.com;

³⁹ Professora orientadora. Mestra em Economia Empresarial. Professora da Faculdade Metropolitana São Carlos (FAMESC) – Unidade de Bom Jesus do Itabapoana. E-mail: neuzamsnunes@gmail.com;

⁴⁰ Professora orientadora. Mestra em Língua Portuguesa. Faculdade Metropolitana São Carlos (FAMESC) - Unidade de Bom Jesus do Itabapoana. E-mail: margarete_sb@yahoo.com.br

MATERIAL E MÉTODOS

O método utilizado para a elaboração deste trabalho foi a revisão bibliográfica com base em leituras de alguns sites selecionados na internet que discorriam sobre o tema abordado.

DESENVOLVIMENTO

Por meio de embarcações, através dos oceanos, dos mares e dos rios, com a utilização do transporte de cargas, as mercadorias chegam ao seu destino. Assim sendo, o transporte internacional marítimo é primordial para a comercialização de vários produtos. No Brasil, o porto do Rio de Janeiro tem grande importância.

A inauguração oficial do porto ocorreu em 20 de julho de 1910 (...). Pela Lei nº 190, de 16 de janeiro de 1936, foi constituído o órgão federal autônomo denominado Administração do Porto do Rio de Janeiro, que recebeu as instalações em transferência ficando subordinado ao Departamento Nacional de Portos e Navegação, do Ministério da Viação e Obras Públicas (CDRJ, 2012, p.01).

A logística oferece diversos pontos positivos para as empresas que buscam o crescimento cada vez mais. Ela surgiu a partir das variáveis no cenário mercadológico, visando sua importância estratégica. Possuir um projeto de logística é importante para a empresa para auxiliar e agregar valor ao cliente, obtendo também redução operacional.

Segundo o CLM (*Council of Logistics Management*), principal entidade voltada ao setor de logística nos EUA, a define da seguinte maneira: Logística é o processo de planejar, implementar e controlar de maneira eficiente o fluxo e armazenagem de produtos, bem como os serviços e informações associados, cobrindo desde o

ponto de origem até o ponto de consumo, com o objetivo de atender aos requisitos do consumidor.

A logística internacional permite maiores vantagens, por conta da oportunidade de fazer movimentação comercial com outros países. Fazer o uso de uma logística internacional permite às empresas agregar seus serviços aos negócios de exportação para obter maior lucratividade, e fazer com que o crescimento no mercado exterior a torne mais competitiva, tanto no mercado interno como no externo.

Em relação aos portos, muitas questões estão relacionadas; a logística, por exemplo, é uma delas, e já foi citado anteriormente. Outra questão é a economia, entendendo como a exportação e a importação realizada a partir dos transportes marítimos afeta na economia de um país, neste caso, especificadamente o Brasil.

De janeiro a maio de 2017, segundo Mello (2017), os portos obtiveram um aumento de 2,3% de volume em relação ao ano anterior, significando cerca de 420 milhões de toneladas de cargas no período. Mesmo que 95% do comércio exterior do Brasil passem pelos terminais portuários, isso não significa que os portos estejam dinâmicos e eficientes como deveriam para obter maior produtividade.

Ainda que estejamos cientes de que hoje nem tudo flui como deveria no setor – e que serão necessários mais investimentos para evitar gargalos no momento em que o país voltar a crescer de verdade – constatar que nossos terminais têm dado resposta às demandas nos autoriza a ter mais confiança no futuro. (MELLO, 2017, s. p.).

De acordo com Vasconcellos (2017), o porto do Rio de Janeiro obteve algumas mudanças no decorrer dos últimos anos. Dentre elas, algumas melhorias como: no porto do Rio, o Terminal Libra conseguiu autorização da Marinha para receber navios de grande porte; a inauguração do Arco Metropolitano que liga o Rio a

Itaguaí, desafogando a Av. Brasil e a Rodovia Dutra; o agendamento *online* 24h para entrega de carga; frete internacional mais barato; facilidade de *follow up* (acompanhamento) e retiradas/entregas das cargas; maiores números de escalas que proporcionam mais chances de venda para outros países.

Na figura 1, a seguir, as melhorias que ocorreram em diversos setores do porto do Rio de Janeiro em relação aos fretes e o acompanhamento da carga.



Figura 1- Melhorias no Porto do Rio de Janeiro

Fonte: (VASCONCELLOS, 2017)

De acordo com o Presidente do Sindicato dos Operadores Portuários e Diretor Presidente da Multi-Rio, para receber navios maiores será feita uma transição de forma progressiva. Atualmente, só é possível manobrar navios com no máximo 13 metros de calado, 300 metros de comprimento e 42 metros de largura.

Ao final da primeira etapa de transação do Porto, o calado máximo passará a ter 14,3 metros, equivalentes ao dos maiores portos europeus. (ORDOÑEZ; NOGUEIRA, 2017, s. p.)

As atuais instalações do porto possuem ações requeridas para que atenda com elevado padrão de serviço a demanda de movimentação de cargas projetadas para até 2030. O porto conta com 6.740m de cais contínuo, sendo dividido em três cais, sendo eles: Cais da Gamboa, Cais de São Cristóvão e Cais do Caju. (VASCONCELLOS, 2017, s. p.)

O acesso aquaviário ao porto é feito por um canal com 18,5 km de extensão, 200 m de largura e 17 m de profundidade. A área de influência do Porto do Rio de Janeiro inclui, além do estado do Rio de Janeiro, os Estados de Minas Gerais e Espírito Santo, sudoeste de Goiás e sul da Bahia. (VASCONCELLOS, 2017, s. p.)

A seguir, na figura 2, a tabela *SWOT* (é uma ferramenta utilizada para fazer o planejamento estratégico de empresas e de novos projetos) dos pontos positivos e negativos do porto do Rio de Janeiro:

	Positivo	Negativo
Ambiente Interno	Considerável extensão de cais	Conflito intenso entre o porto e a cidade
	Porto abrigado com boa profundidade	Algumas operações de cais estão abaixo das médias nacionais de produtividade
	Terminais eficientes na movimentação de contêineres e veículos	Dificuldades de circulação rodoviária nas vias internas do porto
	Investimentos previstos e em realização para ampliação da capacidade do porto	
Ambiente Externo	Boa localização do porto	Novos concorrentes entrando no mercado
	Perspectivas de ampliação da exploração de petróleo <i>offshore</i>	Vias rodoviárias que interligam o porto à sua hinterlândia com baixo nível de serviço
	Melhoria das conexões ferroviárias	Incertezas dos mercados internacionais
		Implantação do Arco Metropolitano

Figura 2: Pontos positivos e negativos do porto do Rio de Janeiro.

Fonte: (SEP/PR, 2014)

Como explicitado acima, em relação ao ambiente interno existe mais vantagens do que desvantagens. Como ponto negativo encontra-se a dificuldade de circulação rodoviária no ambiente interno e, como ponto positivo, a questão da previsão de ampliação da capacidade do porto, aumentando o território para movimentações. (SEP/PR, 2014, p. 206)

RESULTADO E DISCUSSÃO

A movimentação de cargas nos portos do Brasil, segundo pesquisa realizada no ano de 2017, evidenciou que: o porto de Itaqui em São Luís (MA) é o que movimentou a maior quantia de carga, com 150 milhões em toneladas; seguido do

porto Vitória (ES), com 100 milhões em toneladas; depois, Itaguaí no Rio aproximadamente com 90 milhões; e em 4^a lugar o porto Santos (SP), ficando com aproximadamente 70 milhões em toneladas. (ZANLORENSSI; ALMEIDA, 2018, s.p.)

Os produtos mais exportados pelo Brasil, segundo SEP/PR (2014), é o minério de ferro, saindo em maior quantidade pelo porto de Itaqui (MA), com destino em maior escala para a Ásia, respectivamente: China, Japão, Coreia do Sul e Malásia. Tendo também como destino a Europa em países como: Holanda, França, Espanha e Itália. (ZANLORENSSI; ALMEIDA, 2018, s. p.)

O Porto do Rio, Itaguaí, tem sua principal exportação formada por minério de ferro como granel sólido. E uma porcentagem bem menor de carga em geral, que seria de ferro e aço, e carga containerizada, segundo SEP/PR (2014). Com seu maior volume de exportação também como destino a China, outros países pela Ásia, Europa e América do Norte. Produtos como soja e milho também são exportados do porto Itaqui, mas em quantia inferior do que em relação ao minério de ferro.

Sendo assim, um estudo foi feito para um Plano Mestre por especialistas de transportes do governo, especificamente, para o porto do Rio, comparando a demanda e a capacidade atuais das instalações portuária com projeção até no ano de 2031, reunindo estimativas para cada tipo de carga. Alguns exemplos foram:

1. Contêineres – a capacidade superará a demanda projetada. Levando à conclusão de que o serviço será maior que os cálculos de capacidade;
2. Trigo – de acordo com a capacidade projetada, não haverá déficits na movimentação de trigo;
3. Ferro – a Capacidade será mais do que suficiente, de acordo com os especialistas, em atender à demanda até o final estipulado no plano, ano de 2030.

(SEP/PR, 2014, p. 272-274)

O objetivo principal estabelecido pelo Plano Mestre, de acordo com SEP/PR (2014), foi de viabilizar a capacidade de ações e demanda futura de movimentação de cargas. Tendo conhecimento e estudo da plena dinâmica do porto, tanto operacional quanto administrativa. A comparação entre demanda projetada e a capacidade estimada foram que as atuais instalações do porto atenderão a demanda até o ano de 2030 de forma satisfatória. Assim, não serão necessários futuros investimentos para que mude a infraestrutura de movimentação de cargas no porto do Rio de Janeiro.

CONCLUSÃO

No porto do Rio de Janeiro houve mudanças e melhorias na logística portuária, apresentando pontos positivos e negativos em relação às instalações, mas ainda precisa de investimentos para atender à demanda. As atuais instalações do porto necessitam de ações para atender o elevado padrão de serviço da movimentação de cargas. No futuro serão necessários investimentos para que mude a infraestrutura de movimentação de cargas no porto, comparando a demanda e a capacidade atual das instalações portuária com projeção para o que deverá ser modificado para atender o mercado interno e o mercado externo.

REFERÊNCIAS

CDRJ. **Companhia Docas do Rio de Janeiro**. Antaq, 2012. Disponível em: <<http://antag.gov.br/Portal/pdf/Portos/2012/RioJaneiro.pdf>>. Acesso em: 10 set. 2018.

MELLO, Nilson. **O Mercosul, os portos e a economia**. Monitor Digital, 2017. Disponível em: <<https://monitordigital.com.br/o-mercosul-os-portos-e-a-economia>>. Acesso em: 10 set. 2018.

ORDOÑEZ, Ramona; NOGUEIRA, Danielle. **Porto do Rio recebe autorização da Marinha para operar com navios de grande porte.** O Globo, 2017. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/economia/porto-do-rio-recebe-autorizacao-da-marinha-para-operar-com-navios-de-grande-porte-21687453>>. Acesso em: 4 set. 2018.

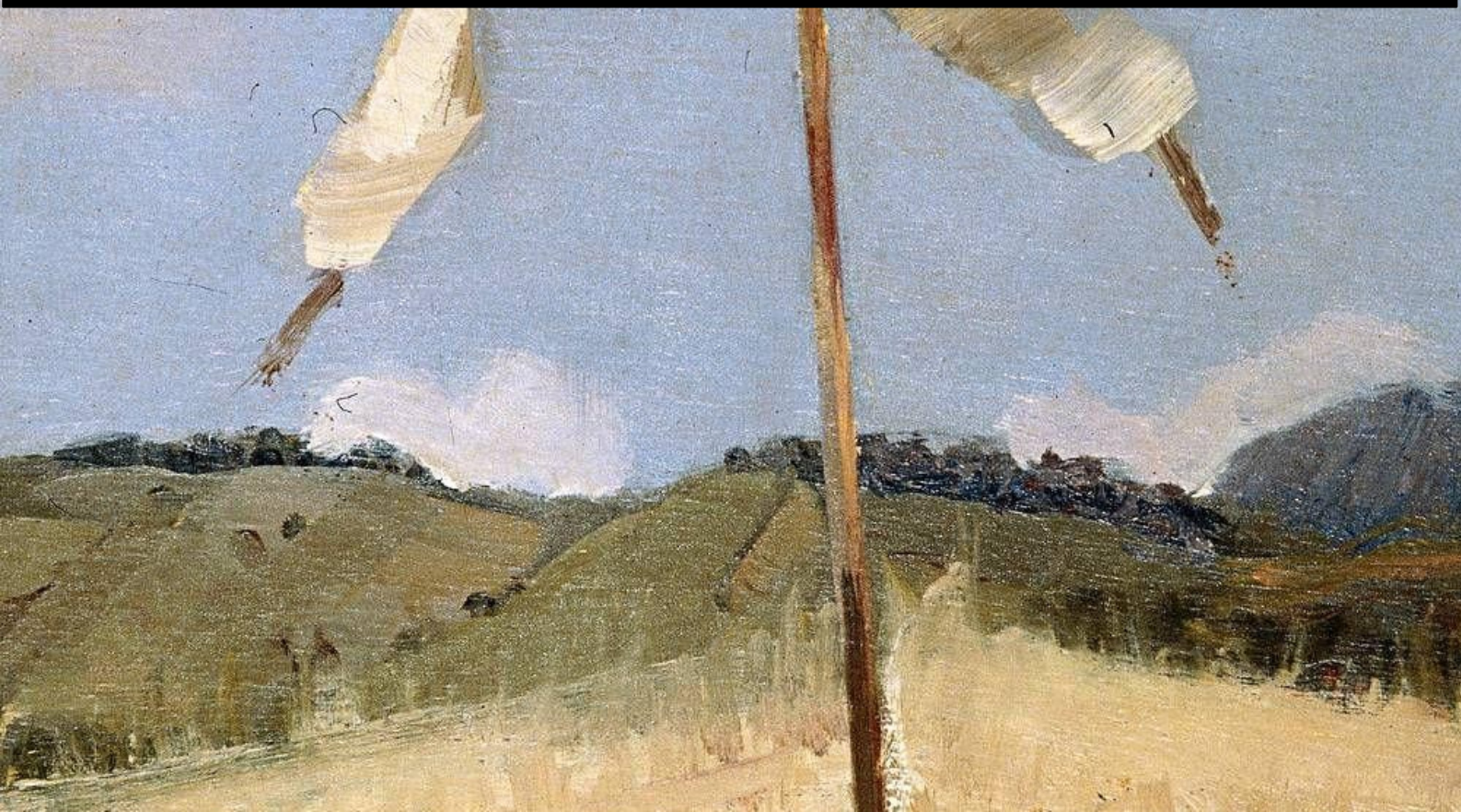
SEP/PR. **Cooperação Técnica para Apoio à Sep/Pr no Planejamento do Setor Portuário Brasileiro e Na Implantação dos Projetos de Inteligência Logística.** COOPERAÇÃO SEP/PR – UFSC, 2014. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/images/planos-mestres-versao-completa/pm35.pdf>>. Acesso em: 10 set. 2018.

VASCONCELLOS, Marcela. **Logística dos Portos do Rio de Janeiro.** Kotah Br, 2017. Disponível em: <<http://kotah.com.br/logistica-portos-do-rio-de-janeiro/>>. Acesso em: 4 set. 2018.

ZANLORENSSI Gabriel; ALMEIDA Rodolfo. **Os 10 portos que mais exportam no Brasil, seus produtos e destinos.** Nexo Jornal, 2018. Disponível em: <<https://www.nexojornal.com.br/grafico/2018/05/04/Os-10-portos-que-mais-exportam-no-Brasil-seus-produtos-e-destinos>>. Acesso em: 12 set. 2018.



DIREITO



PRODUÇÃO DE ENERGIA EÓLICA NO NORDESTE BRASILEIRO

Fernando Campos de Oliveira⁴¹
Rayane Dias da Silva⁴²
Neuza Maria de Siqueira Nunes⁴³
Maria Margarete Salvate Brasil⁴⁴

INTRODUÇÃO

O presente trabalho tem como objetivo descrever o impacto econômico da produção de energia eólica no Brasil, promovido pela implantação de parques eólicos na região Nordeste.

A energia é um subsídio fundamental para as atividades humanas, pois em que cada país possui uma matriz energética que está diretamente associada à disponibilidade de recursos energéticos em seu território. Atualmente as principais formas de energia gerada no Brasil vêm do petróleo e das hidroelétricas, no entanto, a ocorrência de longos períodos de estiagens e o esgotamento de reservas de petróleo têm afetado a segurança energética no Brasil. Sendo assim, a produção de energia eólica no Brasil vem crescendo, como uma alternativa capaz de atender as demandas socioambientais e econômicas.

⁴¹Graduando do Curso de Direito da Faculdade Metropolitana São Carlos (FAMESC) – Unidade Bom Jesus do Itabapoana. E-mail: fernandoc.oliveira@hotmail.com;

⁴²Graduanda do Curso de Direito da Faculdade Metropolitana São Carlos (FAMESC) – Unidade Bom Jesus do Itabapoana. E-mail: rayanediaz@hotmail.com;

⁴³ Professora orientadora. Mestra em Economia Empresarial. Professora da Faculdade Metropolitana São Carlos (FAMESC) – Unidade de Bom Jesus do Itabapoana. E-mail: neuzamsnunes@gmail.com;

⁴⁴ Professora orientadora. Mestra em Língua Portuguesa. Faculdade Metropolitana São Carlos (FAMESC) - Unidade de Bom Jesus do Itabapoana. E-mail: margarete_sb@yahoo.com.br

METODOLOGIA

O método utilizado para a elaboração deste trabalho foi a revisão bibliográfica com base em leituras de alguns sites selecionados da internet e em livros que discorriam sobre o tema abordado.

DESENVOLVIMENTO

A energia eólica é a que provém do vento, ou seja, utiliza-se do ar em movimento para mover aerogeradores, que são turbinas colocadas em lugares de muito vento, para produzir energia. Atualmente a energia eólica é considerada uma das mais promissoras fontes naturais, principalmente por ser renovável e utilizada para substituir fonte de combustíveis fósseis, o que auxilia na redução do efeito estufa (SOUZA; CUNHA; SANTOS, s. d., p. 02).

No Brasil, a geração de energia elétrica proveniente de usinas eólicas ainda é pequena, mas estudos realizados recentemente em diversos pontos do território nacional indicam a existência de um imenso potencial eólico ainda não explorado (SANTOS *et al.*, 2006). Considerando o potencial eólico existente no país, é possível produzir eletricidade a custos competitivos com centrais termoelétricas, nucleares e hidroelétricas. Quase 70% dos projetos possíveis de hidroelétricas deverão ter custos de geração maiores do que a energia gerada por turbinas eólicas (SANTOS *et al.*, 2006, p.21).

A alteração na paisagem natural, apesar de ser considerada por muitos um impacto negativo, tende a atrair turistas, gerando renda, emprego, promovendo o desenvolvimento regional. Outro possível impacto negativo é a interferência eletromagnética, que pode interferir nos sistemas de comunicação e transmissão de

dados dependendo do local de instalação e do material utilizado na fabricação das pás (SANTOS *et al.*, 2006, p. 50).

O que se observa, segundo Costa (2016), é que o crescimento da geração de energia eólica no país ocasionou mudanças radicais em vários municípios brasileiros, alterando as paisagens e o modo de vida da população, sinalizando o início de um novo ciclo de exploração econômica pelo “negócio dos ventos”.

Em relação à geração de empregos decorrentes da implantação de parques eólicos no Brasil, estima-se que foram gerados em 2012 aproximadamente 15 mil empregos diretos. Calcula-se que a geração de empregos acumulada será superior a 280 mil postos de trabalhos diretos e indiretos até o final de 2020 (MELO, 2013, p. 126).

No estado do Ceará, um dos primeiros locais a realizar um programa de levantamento do potencial de energia eólica, pode-se destacar a usina eólica de Taíba, a primeira do mundo construída sobre dunas de areia. Vários estados brasileiros iniciaram programas de levantamento de dados de vento, e o Nordeste se confirmou como a região com as características propícias de vento, como a velocidade média de vento alta, pouca variação na direção do vento e pouca turbulência durante todo o ano (SANTOS *et al.*, 2006, p. 16). De acordo com Bezerra e Santos (2017), o potencial eólico do Brasil alcança 143GW, dos quais cerca da metade encontra-se no Nordeste.

RESULTADO E DISCUSSÃO

Neste contexto, o Nordeste se destaca em razão de seu elevado potencial eólico e por dispor de inúmeros sítios com velocidade média de vento dentre as maiores do país (BEZERRA; SANTOS, 2017, p. 02). Cada vez mais, a fonte eólica de

energia ganha espaço na matriz de geração elétrica do Nordeste, principalmente devido à diminuição do nível de água dos reservatórios, que abastecem as hidroelétricas, causada pelo longo período de estiagem (BEZERRA; ALVES e PINHO, 2015, p.18). Os autores, Faria, Justino e Monteiro (2011) ressaltam ainda que as maiores velocidades de vento no Nordeste ocorrem justamente quando o fluxo de água dos rios é mínimo. Atualmente, a fonte eólica de geração de energia ganha destaque por representar 27,4% da instalação de geração elétrica da região (BEZERRA; SANTOS, 2017, p. 04).

Para Bezerra, Alves e Pinho (2015), devido à importância e o forte crescimento da geração eólica no Nordeste, houve o surgimento de empresas fornecedoras de bens e serviços para esse setor com uma demanda que se mantém crescente. Assim, formou-se uma nova cadeia produtiva que requer investimentos para a qualificação de recursos humanos e para a realização de pesquisas, levando em conta a dinâmica competitiva das empresas. Estes aspectos favorecem o aumento na geração de empregos e, por consequência, exerce a influência econômica na região.

Outra vantagem das centrais eólicas é que quase toda área destinada à produção de energia eólica pode ser utilizada para agricultura, pecuária ou aproveitada como *habitat* natural (SANTOS *et al.*, 2006, p. 21). Além disso, as empresas geralmente constroem os parques em terrenos usados por pequenos produtores rurais criando uma renda extra para as famílias que antes viviam apenas do cultivo, e, dessa forma, essas áreas também favorecem o desenvolvimento econômico na região.

CONCLUSÃO

O presente trabalho permite concluir que existe uma crescente preocupação com o abastecimento energético no país. No entanto, na região Nordeste, o vento possui um potencial de produção de energia que, com a implantação de usinas eólicas na região, é permitida a geração de energia a partir de uma fonte renovável, principalmente durante o período de estiagem que afeta o funcionamento das hidroelétricas. Além disso, a implantação de parques eólicos proporciona o surgimento de novos postos de empregos e uma renda extra para as famílias que possuem as terras onde ocorre a instalação dos aerogeradores, além de poderem continuar com atividades agrícolas na região. Outra contribuição importante para economia na região é o aumento do turismo, que se fortalece com a mudança na paisagem devido aos inúmeros aerogeradores, também chamados de cata-ventos.

REFERÊNCIAS

BEZERRA, Francisco Diniz e SANTOS, Lucas Sousa dos. **Potencialidades da energia eólica no Nordeste**. Banco do Nordeste, ano 2, n. 5, Mai., 2017.

BEZERRA, Francisco Diniz; ALVES, Francisca Crisia Diniz e PINHO, Hermano José. **As fontes renováveis de energia solar e eólica no nordeste: oportunidades para novos negócios e inovação**. Banco do Nordeste, ano IX, n. 5, Dez., 2015.

COSTA, Heitor Scalabrini. **Energia eólica e os desafios socioambientais**. Instituto HumanitasUnisinos, São Leopoldo, 5 jan. 2016. Disponível em: <<http://www.ihu.unisinos.br/noticias/550440-energia-eolica-e-os-desafios-socioambientais>> Acesso em: 24 set. 2018.

FARIA, Bruno Lopes de; JUSTINO, Flavio B. e MONTEIRO, Luane Ines B. **Estudo do potencial eólico do Nordeste brasileiro: uma alternativa para complementar a matriz energética durante o período de seca**. Apresentado no XVII Congresso

Brasileiro de Agrometeorologia. Jul., 2011. Disponível em:
<<http://www.sbagro.org.br/bibliotecavirtual/arquivos/3536.pdf>> Acesso em: 24 set. 2018.

MELO, Elbia. **Fonte eólica de energia: aspectos de inserção, tecnologia e competitividade.** Estudos Avançados, São Paulo, v. 27, n. 77, p. 125-142, 2013.

SANTOS, Alison Alves dos; RAMOS, Daniel Silva; SANTOS, Nilson Tadeu Fernandes dos; OLIVEIRA, Pedro Porto de. **Projeto de geração de energia eólica.** Universidade Santa Cecília, Santos – SP, 2006. Disponível em:
<<http://cursos.unisanta.br/mecanica/polari/energiaeolica-tcc.pdf>> Acesso em: 23 set. 2018.

SOUZA, Luciano Laignierde; CUNHA, Rafael Borges da e SANTOS, Mario Henrique Pereira. **Análise da geração de energia eólica.** Disponível em:
<https://semanaacademica.org.br/system/files/artigos/artigo_cientifico_eolica_1_0.pdf> Acesso em: 25 set. 2018.

HISTÓRICO DO CONSUMO E DA PRODUÇÃO DE CHOCOLATE NO BRASIL

Beatriz de Jesus Soares Martins⁴⁵
Mykaelly Miranda Machado⁴⁶
Neuza Maria de Siqueira Nunes⁴⁷
Maria Margarete Salvate Brasil⁴⁸

INTRODUÇÃO

O presente trabalho tem como objetivo descrever o consumo e a produção do chocolate como uma atividade antiga no Brasil. Desde a primeira plantação de cacau, datada no ano de 1746, no estado da Bahia, o fruto e seus derivados têm uma grande demanda no mercado, tanto em níveis nacionais como em internacionais, destacando o Brasil como um dos maiores produtores do fruto e colocando-o em quinto lugar na produção de cacau.

Antigamente, o chocolate produzido tinha uma característica bruta, porém, com o passar dos séculos, o paladar e o gosto dos consumidores se modificaram e percebeu-se que a preferência pelo sabor do cacau, em sua forma “natural”, vem sendo mais apreciado pelos consumidores, o que motiva os produtores a investirem nos chocolates tipo *gourmet*, ao invés do tradicional.

O mercado do chocolate é bem amplo, mas o que vem crescendo atualmente é o mercado *gourmet* que produz anualmente cerca de 15 mil toneladas de chocolate

⁴⁵ Graduanda do Curso de Direito da Faculdade Metropolitana São Carlos (FAMESC) – Unidade Bom Jesus do Itabapoana, 1º Período. E-mail: bbeatrizsoares@hotmail.com;

⁴⁶ Graduando do Curso de Direito da Faculdade Metropolitana São Carlos (FAMESC) – Unidade Bom Jesus do Itabapoana, 1º Período. E-mail: Mykaelly1999@hotmail.com;

⁴⁷ Professora orientadora. Mestra em Economia Empresarial. Professora da Faculdade Metropolitana São Carlos (FAMESC) – Unidade de Bom Jesus do Itabapoana. E-mail: neuzamsnunes@gmail.com;

⁴⁸ Professora orientadora. Mestra em Língua Portuguesa. Faculdade Metropolitana São Carlos (FAMESC) - Unidade de Bom Jesus do Itabapoana. E-mail: margarete_sb@yahoo.com.br

somente em território nacional. A produção do chocolate tradicional cresce cerca de 10% ao ano, já o mercado *gourmet* tem registrado uma média de crescimento de 20%.

MATERIAL E MÉTODO

O método utilizado para a elaboração do trabalho foi a revisão bibliográfica com base em leituras de alguns sites selecionados da internet que abordam o tema estudado.

DESENVOLVIMENTO

Os primeiros registros sobre o cultivo do cacau estão relatados no México. As plantações eram feitas pelos índios, tendo entre eles os principais cultivadores os astecas, no México, e os maias, na América Central. Considerado como bem sagrado e valioso, o cacau chegou a ser usado como moeda de troca pelos astecas e os maias no século XIII (PORTAL EDUCAÇÃO, s. d. ,s. p.).

Mas, foi no território europeu que aconteceu o processo original de aprimoramento do chocolate. Levado por Cristóvão Colombo até a Europa, o cacau caiu no gosto das pessoas e se tornou uma grande especiaria entres os povos daquela época. O Brasil é o maior produtor de chocolate da América Latina e um dos maiores do mundo, ao lado da Costa do Marfim, de Gana e do Equador. Segundo cientistas, a plantação original do cacau ficava nas florestas da região do rio Amazonas, ou na região do Orinoco, na Venezuela. A árvore de cacau, o “cacaueiro”, planta típica de clima tropical, encontra no Brasil um ambiente ideal para o seu cultivo, em especial nas regiões do Espírito Santo e o sul da Bahia, em Ilhéus. (RAMOS, 2010, s. p.)

Séculos se passaram desde o “descobrimento” do chocolate em território brasileiro, e, com o passar do tempo, o gosto e o aprimoramento do produto cresceu. Antigamente, o chocolate produzido em terras brasileiras apresentava o gosto adocicado e tradicional. Porém, com as novas descendências, o gosto pelo doce foi modificando e tornando mais refinado, e, com a ajuda da inovação tecnológica, o mercado e a produção tomaram uma rota diferente. Logo, a produção de chocolate *gourmet* no Brasil se tornou algo crescente e de grande procura no país. Entende-se por chocolate *gourmet* um produto cuja produção é feita à base de ingredientes com grandes qualidades, produzidos com produtos específicos e por profissionais preparados para exercer a função. A confecção desse tipo de chocolate está diretamente relacionada à quantidade de cacau e aos ingredientes inseridos na sua composição, que acabam sendo maiores que a dos demais chocolates, tendo sua aparência refinada e melhorada em relação ao chocolate tradicional. (PORTAL-EDUCAÇÃO, s. d, s. p)

De olho na tendência *gourmet*, muitas empresas nacionais passaram a lançar no mercado o chocolate *gourmet*, com mais e melhor teor de cacau. Com produtos de melhor qualidade, as empresas nacionais agora podem se igualar com as empresas internacionais de chocolate, como por exemplo, as empresas da Bélgica ou da Suíça, conhecidas por seus chocolates finos. Esse movimento mostrou o quanto as pessoas de todo o mundo desenvolveram o gosto, junto com o aumento do poder aquisitivo e das viagens, tendo como consequência o gosto por novos sabores de chocolate e por um tipo mais fino do produto. (CUNHA, 2013, s. p).

Com a grande procura pelo novo tipo de chocolate, grandes nomes de marcas passaram a investir no comércio e nos consumidores brasileiros. Países, como a Suíça, investiram no Brasil e hoje o país tem 20% a mais de pontos de vendas do que

no ano de 2010. Com essa revolução toda, as empresas nacionais tiveram uma reação ao processo logo em seguida. (CUNHA, 2013, s. p).

A rede de chocolataria Cacau Show importou e ainda está importando equipamentos e matérias-primas da Bélgica com destino ao Brasil para criar uma de suas fábricas de produção em Itapevi São Paulo. Segundo Costa (2013), "é um maquinário igual a Godiva usa", palavras do presidente da Cacau Show, Alexandre Costa, referindo-se à tradicional marca belga. Em sua opinião a tendência sofisticada do chocolate não é somente um período passageiro do modismo. "A migração do consumidor para os chocolates Premium é um caminho inevitável e sem volta" (CUNHA, 2013, s. p.)

Até chegar ao produto final, o fruto cacau passa por várias etapas. Após ser colhido, o fruto é cortado ao meio e as sementes, envoltas na polpa branca do cacau, são retiradas e postas para fermentar em cochos de madeira durante cinco dias. O controle das reações químicas naturais que ocorrem na fermentação determinará, em boa parte, a qualidade do aroma e do sabor do produto final. (COSTA, 2008, p.103-132)

Após a fermentação, as sementes adquirem coloração amarronzada e são postas para secar nas chamadas barcaças. Ficam ali de seis a oito dias, sempre sendo remexidas, para que a secagem se dê de modo uniforme. A correta eliminação da umidade também terá reflexo direto na característica do futuro chocolate em relação ao aroma e ao paladar. (COSTA, 2008, p. 103 – 132)

As sementes secas são levadas para a torrefação, onde são descascadas e quebradas em pequenos pedaços e depois submetidas ao forno. O tempo e a temperatura aplicados na torra constituem outro dos segredos para se obter o melhor do chocolate. Uma vez torradas e moídas, as sementes produzem o chamado líquido, ou massa de cacau, de consistência cremosa ou de cor escura, matéria-prima

básica que é utilizada pelas fábricas de chocolate. A primeira conchagem, a seco, é feita imediatamente após o líquido ser misturado ao açúcar e ao leite em pó. O principal objetivo é extrair os ácidos voláteis presentes no cacau e obter a correta fusão entre os ingredientes. Com o aumento natural da temperatura decorrente da fusão, ocorre a reação de *maillard*, na qual se dá a caramelização dos açúcares presentes no leite. Surge aí o aroma característico do chocolate propriamente dito (COSTA, 2008, p.103 – 132)

Em seguida, após a conchagem a seco, é a vez da conchagem líquida, quando é acrescentada a manteiga de cacau aos demais ingredientes. Se a primeira conchagem é responsável pelo aroma, a segunda é que determina a viscosidade e a textura do chocolate. Quanto maior o número de horas investidas nesse processo, melhor será a qualidade do aroma, do sabor e da textura do chocolate. Depois da conchagem, o chocolate segue para o moinho, onde será refinado. O chocolate refinado passa para o tanque de armazenamento, em temperatura de 45 a 50 graus, antes de ir para a temperadeira, máquina que tem a função de cristalizar a manteiga de cacau. Dali, o chocolate sai na temperatura de 30 graus, pronto para ser moldado. (COSTA, 2008, p. 103-132).

Para fazer bombons moldados, após ser devidamente temperado, o chocolate líquido é dosado em formas apropriadas e, para fazer bombons cobertos, o recheio entra em uma máquina chamada de cobrideira, onde recebe um banho de chocolate. Só então, o chocolate está pronto para ser embalado e enviado aos pontos de venda. (COSTA, 2008, p.113 -132)

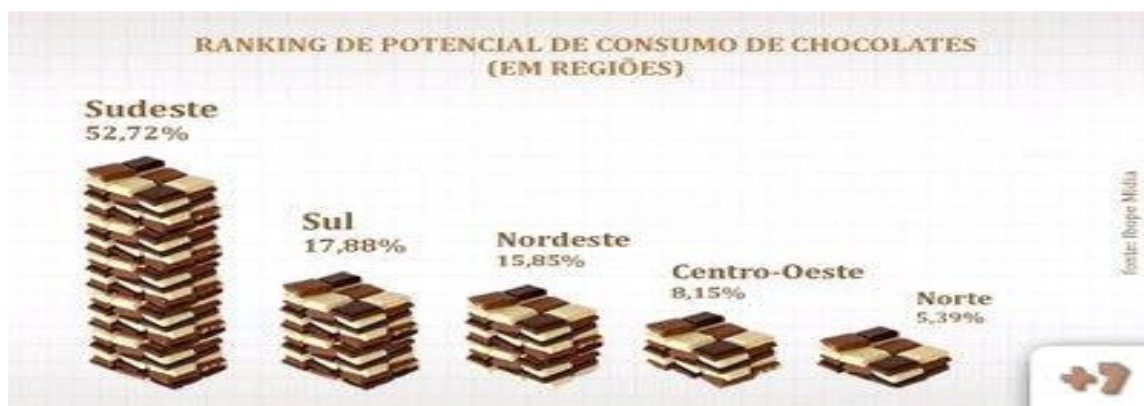
RESULTADO E DISCUSSÃO

O mercado de chocolate do Brasil ocupa uma das maiores posições de produção e de comércio do mundo, destacando o país como maior produtor da América Latina, onde também o mercado de chocolate *gourmet* cresce até três vezes mais que o mercado de chocolate tradicional. O país produz anualmente cerca de 15 mil toneladas de chocolate *gourmet*, representando cerca de 6% a 8% do volume consumido de chocolate, o que demonstra o elevado potencial de crescimento no mercado brasileiro. (SEBRAE, 2017, s. p.)

O Brasil esteve, em 2017, entre os cinco países que lideraram o volume de vendas de chocolate no varejo. O *ranking* está representado por: 1º EUA, 2º Rússia, 3º Alemanha, 4º Reino Unido e 5º Brasil. O faturamento econômico do mercado de chocolates no Brasil, em 2017, foi de R\$ 12,8 bilhões. As indústrias de chocolate se concentram especialmente em São Paulo, mas há importantes produtores na Bahia, no Espírito Santo, no Paraná e no Rio Grande do Sul. (GOMES, 2018, s. p.)

O mercado brasileiro está em quinto no *ranking* global de vendas, de consumo e de exportação de chocolate, com um consumo anual de 2,4 quilos. Os brasileiros estão entre aqueles que possuem o costume de presentear entes queridos em datas comemorativas com o chocolate. De acordo com pesquisas, 7 em cada 11 brasileiros consomem chocolate. (KRUCKENFELLNER, 2017, s. p.)

Gráfico 1: Ranking de potencial consumo de chocolates (em regiões)



Fonte: (PROJETO APRENDIZAGEM, 2011)

O gráfico 1 apresenta o potencial de consumo de chocolate por regiões do Brasil, evidenciando que a maior parte do consumo se encontra no sudeste do país, enquanto o menor consumo encontra-se na região norte brasileira. O consumo baixo, moderado ou excessivo do chocolate em cada região é decorrente da cultura e do costume local de cada região.

CONCLUSÃO

Em relação à demanda do produto no mercado, pode-se afirmar que o Brasil é um dos maiores produtores e consumidores de cacau no mundo. O mercado de chocolate *gourmet* no Brasil também cresce de forma animadora, garantindo renda e estabilidade para a economia do país. Com o passar dos anos, a indústria tende a produzir cada vez mais chocolates, com grande demanda no mercado nacional e internacional, gerando lucros e movimentando a economia mundial.

REFERÊNCIAS

COSTA, Alexandre Tadeu. **Produção de cacau**. Livro O Cacau é Show, 2008.
Acesso em: 10 set. 2018.

CUNHA, Lilian. **Empresas apostam no chocolate gourmet**. Estadão, 2013.
Disponível em: <https://economia.estadao.com.br/noticias/geral,empresas-apostam-no-chocolate-gourmet-imp-,1018313> Acesso em: 27 ago. 2018.

GOMES, Marlene. **Produção nacional de cacau movimentou R\$ 14 bilhões por ano**. Correio Braziliense Economia, 2018. Disponível em:
https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/economia/2018/03/19/internas_economia,666957/producao-nacional-de-cacau-movimentou-r-14-bilhoes-por-ano.shtml Acesso: 15 set. 2018.

KRUCKENFELLNER, Jéssica. **Produção de chocolate cresceu 13% no último ano, segundo Abicab**. DCI (Diário, comércio, indústria& serviços), 2017. Disponível em: <<https://www.dci.com.br/industria/producao-de-chocolate-cresceu-13-no-ultimo-ano-segundo-abicab-1.466363>> Acesso em: 15 set. 2018.

PORTAL EDUCAÇÃO. **História do chocolate no Brasil e no mundo**. Portal-educação, s.d. Disponível em:
<https://www.portaleducacao.com.br/conteudo/artigos/culinaria/historia-do-chocolate-no-brasil-e-no-mundo/48619> Acesso em: 28 ago. 2018.

PROJETO APRENDIZAGEM. **Gráfico de Consumo de Chocolate por Regiões**. Projeto aprendizagem, 2011. Disponível em:
<<http://rbprojetoaprendizagem.blogspot.com> Acesso em: 15 set. 2018.

RAMOS, Fábio Pestana. **Chocolate também é história**. Fábio Pestana blog, 2018.
Disponível em: <http://fabiopestanaramos.blogspot.com/2010/08/chocolate-tambem-e-historia.html> Acesso em: 12 ago. 2018.

SEBRA. **Estudo de Mercado Chocolates Gourmet**. Sebrae, 2017. Disponível em:
<https://m.sebrae.com.br/Sebrae/Portal%20Sebrae/UFs/BA/Anexos/Chocolate%20gourmet%20na%20Bahia.pdf> Acesso em: 27 ago. 2018.

A PRODUÇÃO E A EXPORTAÇÃO DA SOJA BRASILEIRA ENTRE 1998-2017

Rafael Vidaurre Xavier Canto⁴⁹
Isaac Almeida Brandão⁵⁰
Neuza Maria de Siqueira Nunes⁵¹
Maria Margarete Salvate Brasil⁵²

INTRODUÇÃO

O presente trabalho tem como objetivo descrever a produção e a exportação de soja no Brasil entre 1998 a 2017. Esses dois fatores são de grande importância para a economia no país, pois grande parte da produção mundial de soja está atribuída ao Brasil, sendo o segundo maior exportador.

A procura global de alimentos aumentou progressivamente no decorrer dos anos, que caracteriza uma oportunidade para o Brasil concorrer e ganhar mercado nas exportações. A Organização das Nações Unidas para Alimentação e Agricultura - FAO (2014) supõe um desenvolvimento e crescimento deste mercado de 35% para os próximos 20 anos, devido ao grande consumo da Ásia e da África.

Participando da pauta exportadora brasileira de commodities, a soja pode ser considerada uma importante cultura de produção que já superou inclusive os tradicionais cultivos de café e cana-de-açúcar. Atuando também neste mercado, a

⁴⁹ Graduando do Curso de Direito da Faculdade Metropolitana São Carlos (FAMESC) – Unidade Bom Jesus do Itabapoana. E-mail: rafaelcanto2009@hotmail.com;

⁵⁰ Graduando do Curso de Direito da Faculdade Metropolitana São Carlos (FAMESC) – Unidade Bom Jesus do Itabapoana. E-mail: itroy@hotmail.com;

⁵¹ Professora orientadora. Mestra em Economia Empresarial. Professora da Faculdade Metropolitana São Carlos (FAMESC) – Unidade de Bom Jesus do Itabapoana. E-mail: neuzamsnunes@gmail.com;

⁵² Professora orientadora. Mestra em Língua Portuguesa. Faculdade Metropolitana São Carlos (FAMESC) - Unidade de Bom Jesus do Itabapoana. E-mail: margarete_sb@yahoo.com.br

China, apesar de estar entre os maiores produtores mundiais de soja, não consegue suprir o consumo do seu mercado interno, uma vez que sua produção não é suficiente, sendo necessária a importação do produto. Considerado um dos grandes fornecedores mundiais, o Brasil destaca-se como um importante parceiro comercial da China.

MATERIAL E MÉTODOS

O método utilizado para a elaboração deste trabalho foi a revisão bibliográfica com base em leituras de alguns *sites* selecionados da *internet* que discorriam sobre o tema abordado.

DESENVOLVIMENTO

A soja é a principal cultura do agronegócio brasileiro, sendo, portanto, de grande importância para a economia do Brasil. Segundo Landgraf (2017), é uma planta de origem chinesa da região denominada Manchúria.

Em 1882 ocorreu a primeira referência de soja no Brasil, segundo relatos do professor da Escola de Agronomia da Bahia em Cruz das Almas, Gustavo Dutra. Entretanto, em 1914, na região pioneira de Santa Rosa, localizada no Rio Grande do Sul, ocorreu oficialmente a primeira plantação no país. Ademais, dez anos mais tarde, em 1924, ocorreu o primeiro plantio para comércio (LANDGRAF, 2017, s. pág.).

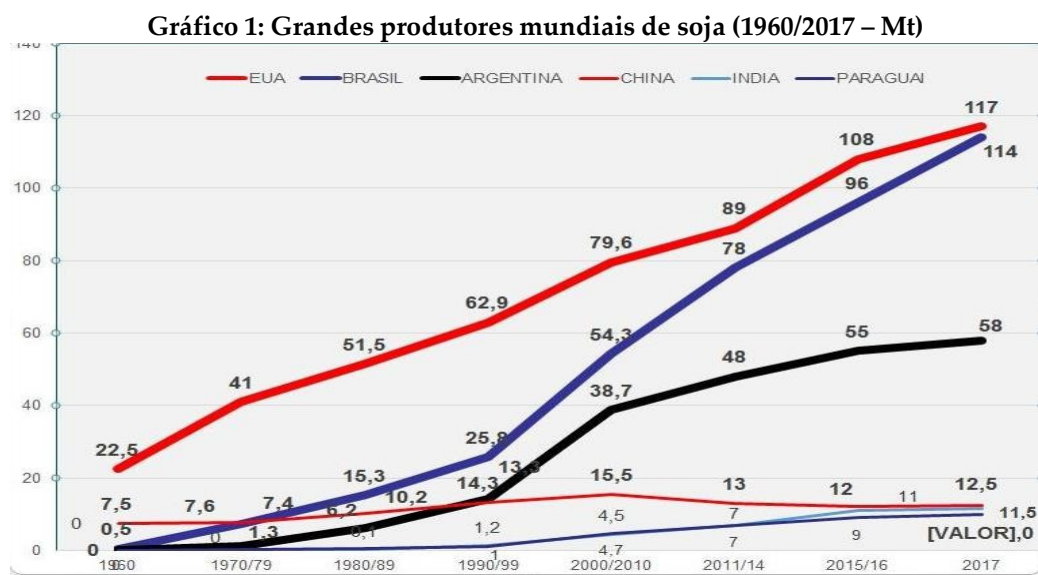
A exportação de soja é um dos principais recursos econômicos para o mercado brasileiro, seu crescimento na produção e exportação tem aumentado desde o ano de 1970. Atualmente, existem dois fatores importantes para o novo

recorde da exportação no país. O primeiro fator é a quebra da safra Argentina, devido ao período de seca em que o país se encontra, gerando uma vantagem para seus demais competidores, entre eles o Brasil. O segundo fator está relacionado ao aumento da tarifa de importação no valor de 25% anunciada pela China à soja norte-americana, caso a mesma entre em vigor. Vale ressaltar, que os Estados Unidos, é o principal concorrente de exportações do Brasil. (GLOBO RURAL, 2018).

Para Gomes (2018), no período inicial no ano comercial 2018/19 (fevereiro a janeiro), estima-se um novo recorde nas exportações para 70 milhões de toneladas. Ainda este ano, o Brasil deverá colher 117 milhões de toneladas nesta safra, contra 116,48 milhões de toneladas nos EUA, superando-o na produção de soja e assim assumir a liderança global pela primeira vez. Este fato representa uma mudança importante na estrutura de mercado, pois nos últimos anos, o Brasil teve uma vantagem de 273,8 % da produção sobre os americanos, que produziram somente 56,15%. (G1.GLOBO, 2018).

RESULTADOS E DISCUSSÃO

O Brasil é um dos maiores produtores e exportadores da soja mundial, ficando apenas atrás dos Estados Unidos da América. Os grandes produtores mundiais de soja no período 1960-2017 estão representados no gráfico¹, a seguir:



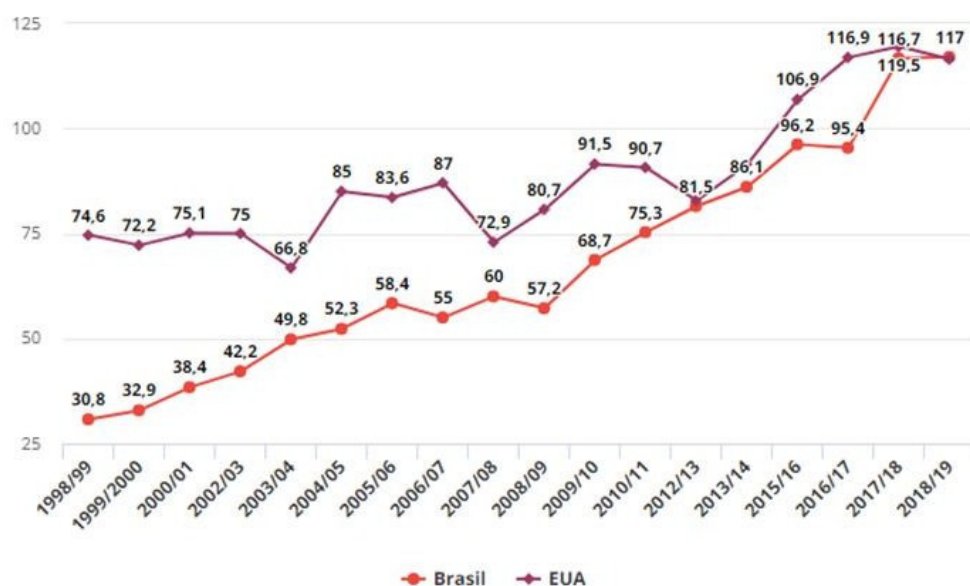
Fonte: (DALL'AGNOLL, 2017)

Do ano de 1960 até 2017, o Brasil vem crescendo juntamente com os Estados Unidos na produção mundial de soja, destacando-se na economia até os dias atuais, em 2018. A Argentina por sua vez, também teve um crescimento considerável, ficando em terceiro lugar na disputa entre os maiores produtores de soja no mundo. Segundo os dados:

No contexto mundial das grandes culturas produtoras de grãos, a soja foi a que teve o maior percentual de crescimento da produção desde os anos 70. De 1970 a 2017, a produção global de soja cresceu 7,98 vezes (44 Mt para 351 Mt). No Brasil, o crescimento da produção no período foi ainda mais espetacular: 76 vezes (1,5 Mt em 1970 para 114 Mt em 2017). (DALL'AGNOLL, 2017, s. pág.)

Na safra 2016/2017, o Brasil ocupou uma área de 33,89 milhões de hectares, o que atingiu uma produção de 113,92 milhões de toneladas. O país produz em média 3.362 kg de soja por hectare. A produção de soja no Brasil em comparação com os EUA, no período 1998-2018, pode ser observada no gráfico 2:

Gráfico 2: Produção de soja no Brasil X EUA



Fonte: (G1.GLOBO, 2017)

Ao analisar a evolução do gráfico acima, nota-se que o Brasil teve um aumento de sua produção em 2018, atingindo 117 milhões, ultrapassando o seu principal concorrente, os EUA, que produziu até o momento 116,7 milhões. Na safra plantada e colhida pelos EUA no ano de 2018, a expectativa é de que a área de colheita da soja caia 1,45%, na comparação anual, para 35,7 milhões de hectares, já no ciclo de colheita no Brasil, a área atingiu aproximadamente 35 milhões de hectares (G1.GLOBO, 2018, s. p.).

CONCLUSÃO

As exportações de soja no Brasil são de grande importância para a economia do país. A maior parte da agricultura de soja brasileira é voltada para a exportação, Entretanto, em 2018 é esperado um novo recorde na produção e exportação de soja mundial.

Muitos países emergentes importam grandes quantidades do grão para enriquecimento de sua economia, por exemplo, a China, maior consumidor mundial da soja. Estudos apresentaram a performance da exportação e da produção do grão, identificando a quantidade exportada para a China a fim de apresentar os principais desafios e dificuldades do mercado ao exportar e produzir a soja brasileira até os próximos anos. Apesar de estar entre os maiores produtores mundiais de soja, não consegue suprir o consumo do seu mercado interno, uma vez que sua produção não é suficiente.

O Brasil estabeleceu a soja como o produto principal a ser exportado, tornou-se o segundo maior produtor universal. O mesmo vem crescendo juntamente com os Estados Unidos na produção mundial de soja, destacando-se na economia atualmente. A exportação de soja é um dos principais recursos econômicos para o mercado brasileiro, seu crescimento na produção e exportação tem aumentado desde o ano de 1970 com crescimento expressivo entre 1998 a 2017.

REFERÊNCIAS

DALL’AGNOLL, J. **A saga da soja no Brasil e no Mundo**. Agro Link, 2017.

Disponível em: <https://www.agrolink.com.br/colunistas/coluna/a-saga-da-soja-no-brasil-e-no-mundo_400724.html> Acesso em: 17 ago. 2018.

GLOBO RURAL. **Brasil deve atingir novo recorde com exportação de soja**. Globo Rural, 2018. Disponível em:

<<https://revistagloborural.globo.com/Noticias/Agricultura/Soja/noticia/2018/04/brasil-deve-atingir-novo-recorde-com-exportacao-de-soja.html>> Acesso em: 17 ago. 2018.

GOMES, H. **Safras eleva estimativa de exportação de soja do Brasil em 2018/19 para 70,8 mi t**. Notícias Agrícolas, 2018. Disponível em:

<<https://www.noticiasagricolas.com.br/noticias/soja/215189-safras-eleva->

estimativa-de-exportacao-de-soja-do-brasil-em-201819-para-708-mi-
t.html#.W3cKHyRKjIU> Acesso em: 17 ago. 2018.

G1.GLOBO. **Brasil deve superar EUA na produção de soja pela 1ª vez e assumir liderança global.** G1.GOBO, 2018. Disponível em:
<<https://g1.globo.com/economia/agronegocios/noticia/brasil-deve-superar-eua-na-producao-de-soja-pela-1-vez-e-assumir-lideranca-global.ghtml> > Acesso em: 06 set. 2018.

LAGUNA, W. 2018. **Quebra da safra argentina ajuda Brasil.** Economia Estadão, 2018. Disponível em: <<https://economia.estadao.com.br/noticias/geral,quebra-da-safra-argentina-ajuda-brasil,70002224545>> Acesso em: 17 ago. 2018.

LANDGRAF, M. **Origem e história da soja no Brasil.** Canal Rural, 2017. Disponível em:
<<https://blogs.canalrural.uol.com.br/embrapasoja/2017/04/05/origem-e-historia-da-soja-no-brasil/>> Acesso em: 17 ago. 2018.

O USO DE AGROTÓXICOS NO ESTADO DO PARANÁ E A TAXA DE INTOXICAÇÃO NO PERÍODO 2012 A 2016

Jessica Ferreira Machado⁵³

Maria Gabriela Navarro de Andrade Rezende⁵⁴

Neuza Maria de Siqueira Nunes⁵⁵

Maria Margarete Salvate Brasil⁵⁶

INTRODUÇÃO

O presente trabalho tem como objetivo retratar o uso de agrotóxicos no Brasil e especificamente no estado do Paraná. A utilização de agrotóxicos e fertilizadores químicos é claramente ligada à necessidade existente de grande rendimento da produção agrícola. É visto que as substâncias químicas, dentre outros motivos, são importantes na defesa contra pragas e para o crescimento da produção rural, contribuindo no desenvolvimento econômico do país. Entretanto, a utilização incontável e duradoura de agrotóxicos é capaz de provocar grandes ameaças ao bem-estar humano e ao ambiente devido aos seus impactos negativos.

⁵³Graduanda do Curso de Direito da Faculdade Metropolitana São Carlos (FAMESC) – Unidade Bom Jesus do Itabapoana. E-mail: jesmach04@hotmail.com;

⁵⁴Graduanda do Curso de Direito da Faculdade Metropolitana São Carlos (FAMESC) – Unidade Bom Jesus do Itabapoana. E-mail: navarrogabi98@icloud.com;

⁵⁵ Professora orientadora. Mestra em Economia Empresarial. Professora da Faculdade Metropolitana São Carlos (FAMESC) – Unidade de Bom Jesus do Itabapoana. E-mail: neuzamsnunes@gmail.com;

⁵⁶ Professora orientadora. Mestra em Língua Portuguesa. Faculdade Metropolitana São Carlos (FAMESC) - Unidade de Bom Jesus do Itabapoana. E-mail: margarete_sb@yahoo.com.br

MATERIAL E MÉTODOS

O método utilizado para a formação deste trabalho foi a revisão bibliográfica com base em leituras de alguns sites selecionados da internet e em livros que discorriam sobre o tema abordado.

DESENVOLVIMENTO

O agrotóxico é um produto químico usado para abater insetos ou plantas na zona rural e na urbana. Segundo a Duarte (2004), conforme sua atuação no meio ambiente e seu grau de intensidade, esses produtos podem ser ordenados como inseticidas, produtos que exterminam as pragas eliminando-as por toque e absorção, como fungicidas, que atuam em fungos e os impedem de fecundarem e se reproduzirem, e, às vezes, até mesmo destruindo o fungo da superfície do vegetal. Podem ser também herbicidas, que caracterizam por agirem sobre as pragas, seja antes ou após uma infestação. Além dos acaricidas, que são agrotóxicos específicos para eliminar os acarinos, assim como o uso dos nematicidas para nematoides do terreno, moluscidas para o controle de lesmas, raticidas que agem sobre os ratos, e por último, bactericidas usados para controlar bactérias.

A utilização de piretrinas e piretroides, semelhantes classes químicas de um tanto de agrotóxicos, é também espalhado em locais de famílias como desinfetantes, visto que se encontram na formação de inseticidas de consumo livre. Essas mercadorias se encontram por meio das grandes razões de intoxicação em lares familiarizados e sintomas de alergia, essencialmente em crianças. (PRESGRAVE; CAMACHO; VILLAS BOAS, 2008, s. p.; WERNECK; HASSELMANN, 2009, s. p.).

A origem dos agrotóxicos ocorre após os primeiros conflitos gerais, quando a dinâmica química produtora de venenos, antes empregados como armamentos químicos, viram na lavoura um negócio para os seus artigos. “Embora a agricultura seja praticada pela humanidade há mais de dez mil anos, o uso intensivo de agrotóxicos para o controle de pragas e doenças das lavouras existe há pouco mais de meio século” (LONDRES, 2011, p 17).

Para Rigoto, Vasconcelos e Rocha (2014), o comércio nacional de agrotóxicos amplificou de forma acelerada nos últimos 10 anos (190%), com um progresso de desenvolvimento maior que o dobro do que foi exibido através do mercado global (93%), o qual leva o Brasil ao primeiro na posição geral, a partir do ano de 2008.

De acordo com Bombardi (2012), a alta produtividade agrícola da agroindústria brasileira é responsável, em condições totais, pelo gasto superior de agrotóxicos, de modo que os cultivos de soja, milho e cana, juntos, contestam por aproximadamente 70% de todo seu uso no Brasil.

Entre 2007 e 2011, de acordo com os dados do Sistema de Informação de Agravos de Notificação (SINAN), houve um crescimento de 67,4% de novos casos de acidentes de trabalho não fatais devido a agrotóxicos, e o coeficiente de intoxicações aumentou em 126,8%, crescimento este maior entre as mulheres (178%). (RIGOTTO; VASCONCELOS; ROCHA, 2014, p. 01)

No país, uma diversidade de regime tem o dever de submeter o termo “progresso da agricultura”, método que refletiu em grandes gastos públicos, ecossistêmicos e de bem-estar social. “Neste processo, teve papel central a criação, em 1965, do Sistema Nacional de Crédito Rural, que vinculava a obtenção de crédito agrícola à obrigatoriedade da compra de insumos químicos pelos agricultores.” (LONDRES, 2011, p. 18.)

Conforme Rigotto, Vasconcelos e Rocha (2014), esses produtos formam um grande problema de resistência no ambiente, até bem visível, visto que, esse fato é mostrado nas próprias empresas de agrotóxicos e também por sua volta, como na cultura e nas plantações, no controle aos malefícios, pragas, insetos e outros fatores; nas vizinhanças de regiões rurais; além de compradores de produtos infectados, com uma certa quantidade de agrotóxico, encontrados em supermercados e feiras.

Inúmeras pulverulências são efetuadas para alcançar o propósito que é a moderação da praga ou doenças, mas o que ocorre é que uma parte da aplicação acerta o organismo humano, mais uma acerta as plantas e a superfície, e outras dissolvem para o meio ambiente. Então, buscando avaliar isso, que frequentemente é chamado por deriva estratégica, a Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (EMBRAPA), elaborou uma atividade para examinar as perdas que acontecem durante a aplicação do produto.

Para CHAIM (2003), no início do século XIX, chineses faziam a utilização de produtos químicos com água, como o arsênico, e essa mistura era utilizada para o controle de insetos. Ainda no início desse mesmo século, foi descoberto que rotonda e piretrina, produtos derivados da flora, tinham o efeito de controle sobre diversos tipos de inseto.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

Um dos destaques do Brasil em produtividade de alimentos, e essencialmente de sementes, é o Estado do Paraná. Desponta pelo desenvolvimento tecnológico e pela grande aplicação de agrotóxicos que coopera para o aumento do índice das produções agrícolas e de cultivo.

A seguir, na tabela 1, as notificações de intoxicações por agrotóxicos, no Estado do Paraná, no período 2012-2016.

Tabela 1 - Notificações de intoxicações por agrotóxicos (uso agrícola, doméstico e de saúde pública) relacionados ao trabalho, por agrotóxico segundo a utilização e evolução, 2012 a 2016.

Agrotóxico (tipo por utilização)	Evolução						Total (%)
	Ign/Branco	Cura sem sequela	Cura com sequela	Óbito por intoxicação Exógena	Óbito por outra causa	Perda de Seguimento	
Ign/Branco	8	118	3	1	0	3	133 (8,7)
Inseticida	28	529	10	0	0	3	570 (37,3)
Herbicida	18	529	9	5	3	3	567 (37,1)
Carrapaticida	0	7	0	0	0	0	7 (0,5)
Raticida	0	3	0	0	0	0	3(0,2)
Fungicida	2	62	2	0	0	0	66 (4,3)
Preserv. madeira	0	2	0	0	0	0	2 (0,1)
Outro	3	157	3	0	0	0	163 (10,7)
Não se aplica	0	17	1	0	1	0	19 (1,2)
Total (%)	59 (3,9)	1424 (93,1)	28 (1,8)	6 (0,4)	4(0,3)	9(0,6)	1530 (100)

Fonte: (SESA, 2018)

Conforme a tabela 1, observa-se que os produtos químicos que mais tiveram problemas com intoxicações foram os herbicidas e os inseticidas, com média de 37%. Fungicidas ficaram com 4,3%. Os “ignorados/brancos”, “outro” e “não se aplica” foram responsáveis por 20%. Na maior parte dos casos de intoxicação, não há sequelas após a cura, correspondente a 93%, verificando-se que 28 casos tiveram cura com sequela, representando cerca de 1,8%, e em 10 casos ocorreram óbito, sendo 6 por conta da intoxicação.

Conforme os fatos, percebe-se que o Estado do Paraná é uma das regiões com enormes porções de aplicação de agrotóxicos. A ocorrência de intoxicação está se tornando crescente no estado, sobretudo em parte da população que é

afetada pelos agrotóxicos. É recorrente a divulgação dos estudos da Secretaria de Saúde do Estado do Paraná sobre a frequência de restos de agrotóxicos na água, na terra, e em alimentos com alto nível de contaminação (IBGE, 2001, p. 11). A comprovação de maior relevo é o Programa de Análise de Resíduos em Alimentos – PARÁ, estabelecido pela ANVISA, no qual inúmeros estados utilizam agrotóxico, inclusive o Paraná.

A aplicação de agrotóxicos como mecanismo de produtividade na agropecuária, dentre diversas utilizações, traz um encadeamento de perturbações e alterações para o meio ambiente, seja pela transmissão dos grupos de seres vivos que o produz, ou seja, dentro da aglomeração nos componentes bióticos e abióticos do ecossistema. (PERES; MOREIRA, 2007, p. 614).

Com a pulverização em grande escala, aproximadamente 32% dos agrotóxicos ficam contidos na plantação e 49% na superfície, mesmo que ocorra a calibração, temperaturas e brisas excelentes. No mesmo momento em que 19% se ampliam para territórios vizinhos ao da execução, ocasionam grandes ameaças ao bem-estar humano e ao ambiente (RIGOTTO; VASCONCELOS; ROCHA, 2014, p.01). O controle sobre a aplicação de agrotóxicos no país é realizado pelo Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com base nos estudos realizados, conclui-se que os agrotóxicos são produtos muito usados em vários âmbitos, como por exemplo na prevenção, no tratamento e no controle de pragas. Tratando-se de um produto químico que serve para combater insetos em plantações na zona rural, urbana e industrial, o agrotóxico atinge uma grande parte da produção agrícola.

Visto que esses produtos também são encontrados em locais domésticos, tal como o desinfetante, ele é encontrado dentre um dos grandes motivos de intoxicação em lares, trazendo malefícios como alergias e gerando problemas à saúde do ser humano, principalmente em crianças. Portanto, alguns produtos precisam de um certo cuidado ao manusear e é necessário um lugar específico para serem guardados, longe de crianças e animais, evitando intoxicações. Os agrotóxicos que mais tiveram casos de intoxicação foram os inseticidas, que, muitas vezes, contêm uma grande dosagem de substâncias como o arsênio, o mercúrio e o tabaco.

REFERÊNCIAS

BOMBARDI, Larissa Mies. **Agrotóxicos e agronegócio: arcaico e moderno se fundem no campo brasileiro**. Departamento de Geografia – USP, 2012. Disponível em: <http://www.reformaagrariaemdados.org.br/biblioteca/artigo-e-ensaio/agrot%C3%B3xicos-e-agroneg%C3%B3cio-arcaico-e-moderno-se-fundem-no-campo-brasileiro>. Acesso em: 12 set. 2018.

CHAIM, Aldemir. **Tecnologia de aplicação de agrotóxicos: fatores que afetam a eficiência e o impacto ambiental**. In: Silva CMMS, Fay EF. *Agrotóxicos & Ambiente*. Brasília: Embrapa; 2004. p. 289-317. Acesso em: 10 set. 2018.

DUARTE, Maria de Lourdes Reis. **Normas Gerais Sobre o Uso de Agrotóxicos**. EMBRAPA, 2014. Disponível em: <https://ainfo.cnptia.embrapa.br/digital/bitstream/item/160539/1/SP1-Normas.pdf>. Acesso em: 11 set. 2018.

IBGE. **Uso de agrotóxicos no estado do Paraná: safra 1998/1999**/IBGE. Diretoria de Pesquisas e Diretoria de Geociências. Rio de Janeiro, 2001. 54 p. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv7308.pdf>. Acesso em: 9 set. 2018.

INCA. **Instituto Nacional de Câncer José de Alencar Gomes da Silva**. INCA, 2015. Disponível em:
[Http://www2.inca.gov.br/wps/wcm/connect/agencianoticias/site/home/noticias/2015/inca_lanca_documento_e_promove_debate_sobre_maleficios_dos_agrotoxicos](http://www2.inca.gov.br/wps/wcm/connect/agencianoticias/site/home/noticias/2015/inca_lanca_documento_e_promove_debate_sobre_maleficios_dos_agrotoxicos). Acesso em: 11 set. 2018.

LONDRES, Flavia. **Agrotóxicos no Brasil: um guia para ação em defesa da vida**. Rio de Janeiro: AS-PTA – Assessoria e Serviços a Projetos em Agricultura Alternativa, 2011. Disponível em: <http://aspta.org.br/wp-content/uploads/2011/09/Agrotoxicos-no-Brasil-mobile.pdf>. Acesso em: 11 set. 2018.

PERES, Frederico; MOREIRA, Josino Costa. **Saúde e ambiente em sua relação com o consumo de agrotóxicos em um polo agrícola do Estado do Rio de Janeiro**. BrasilCad. Saúde Pública, Rio de Janeiro, 2007. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/csp/v23s4/13.pdf> Acesso em: 09 set. 2018.

SESA. **Plano de Vigilância e Atenção à Saúde de Populações Expostas aos Agrotóxicos do Estado do Paraná 2017 a 2019**. Secretaria do Estado da Saúde do Paraná-SESA, 2018. Disponível em:
http://www.saude.pr.gov.br/arquivos/File/PlanoAgrotoxic30_05_18.pdf. Acesso em: 12 set. 2018.

PRESGRAVE, Rosaura de Farias; CAMACHO, Luis Antonio Bastos; VILLAS BOAS, Maria Helena Simões. **Perfil de intoxicações não intencionais com produtos saneantes de uso doméstico**. Cadernos de Saúde Pública-Scielo, 2008. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0102-311X2008001200019&script=sci_abstract&tlng=pt. Acesso em: 12 set. 2018.

RIGOTTO, Raquel Maria; VASCONCELOS, Dayse Paixão; ROCHA, Mayara Melo. **Uso de agrotóxicos no Brasil e problemas para a saúde pública**. Scielo, 2014. Disponível em: http://www.scielo.br/pdf/csp/v30n7/pt_0102-311X-csp-30-7-1360.pdf Acesso em: 12 set. 2018.

O CONSUMO DA RITALINA ENTRE OS JOVENS BRASILEIROS

Giulian Vieira Jesus⁵⁷
Thiago Ribeiro de Oliveira Gomes⁵⁸
Neuza Maria de Siqueira Nunes⁵⁹
Maria Margarete Salvate Brasil⁶⁰

INTRODUÇÃO

O presente trabalho tem como objetivo abordar consumo do fármaco Ritalina, que também pode ser reconhecido através do nome metilfenidato. A Ritalina é considerada como um psicoestimulante, sendo utilizada principalmente em casos de Transtorno de Déficit de Atenção/Hiperatividade (TDAH), o qual deve ser diagnosticado por meio de avaliações médicas.

Assim, a Ritalina – ou o metilfenidato – visa melhorias no que se refere à concentração e à atenção, principalmente em pessoas com TDAH. Nessa perspectiva, por ser utilizado como um psicoestimulante que age no Sistema Nervoso Central (SNC), a Ritalina ganha cada vez mais destaque no Brasil, principalmente entre os jovens e/ou adolescentes, os quais utilizam desse medicamento como meios de facilitar estudos para provas, vestibulares e entre outras atividades.

⁵⁷ Graduando do Curso de Direito da Faculdade Metropolitana São Carlos (FAMESC) – Unidade Bom Jesus do Itabapoana. E-mail: vieiragiulian@gmail.com;

⁵⁸ Graduanda do Curso de Direito da Faculdade Metropolitana São Carlos (FAMESC) – Unidade Bom Jesus do Itabapoana. E-mail: thiago_famesc2018@gmail.com;

⁵⁹ Professora orientadora. Mestra em Economia Empresarial. Professora da Faculdade Metropolitana São Carlos (FAMESC) – Unidade de Bom Jesus do Itabapoana. E-mail: neuzamsnunes@gmail.com;

⁶⁰ Professora orientadora. Mestra em Língua Portuguesa. Faculdade Metropolitana São Carlos (FAMESC) - Unidade de Bom Jesus do Itabapoana. E-mail: margarete_sb@yahoo.com.br

MATERIAL E MÉTODOS

O método utilizado para a formação deste trabalho foi a revisão bibliográfica com base em leituras de alguns sites selecionados da internet e em livros que discorriam sobre o tema abordado

DESENVOLVIMENTO

O consumo do fármaco Ritalina entre os jovens brasileiros tem se tornado cada vez mais comum em nossa sociedade. Nesse sentido, a partir da percepção de que o consumo de Ritalina vem ocorrendo em grandes proporções, faz-se necessário esclarecer sobre o princípio ativo do medicamento, ou seja, um produto farmacêutico que tem finalidades específicas. Nesse sentido, no que se refere à Ritalina

O medicamento possui em sua composição principal o cloridrato de metilfenidato, que é uma substância química estimulante do sistema nervoso central. Em relação aos seus efeitos colaterais, a Ritalina pode ocasionar acatisia, alteração do humor, insônia, sendo que seu uso a longo prazo pode ocasionar alucinações e dependência, dentre outros efeitos (ANDRADE *et al.*, 2018, p. 102).

O consumo de Ritalina ocorre principalmente para o tratamento de Transtorno de Déficit de Atenção/Hiperatividade (TDAH), o qual deve ser diagnóstico através de avaliação médica. Por sua vez, o diagnóstico desse transtorno é também acompanhado do Manual Diagnóstico e Estatístico de Transtornos Mentais (DSM), observando o conjunto de sinais e sintomas apresentados pela pessoa em questão. Vale ressaltar, que dentre diversas características, as mais comuns referentes a esse transtorno são: hiperatividade,

impulsividade e desatenção. Nesses casos, após ser detectada e confirmada a hipótese diagnóstica, um dos tratamentos prescritos ocorre com a inserção do fármaco Ritalina, melhorando a concentração e a atenção da pessoa, reduzindo também comportamentos impulsivos. (SCHERER; GUAZZELLI, 2016, s. p.)

A Ritalina é, portanto, a opção medicamentosa mais comum para o tratamento do TDAH, seus benefícios são evidentes. A relação do metilfenidato e o TDAH tem se tornado, na prática, essencial para àqueles que buscam a estabilização dos sintomas do transtorno. Entretanto, conforme já mencionado, o tratamento não deve se pautar apenas na prescrição do medicamento, sendo necessárias intervenções dos profissionais habilitados para este fim. (SCHERER; GUAZZELLI, 2016, s. p.)

Dessa maneira, por ser um fármaco que tem ação no sistema nervoso central (SNC), sendo responsável pelo recebimento e processamento de informações, a Ritalina ganha cada vez mais destaque, tendo sua visibilidade perpassada entre um grande número de pessoas.

Conforme afirma Andrade *et al.* (2018), o uso de metilfenidato ocorre principalmente entre estudantes universitários, empresários e profissionais da saúde, sendo conhecida como “droga da inteligência” ou “pílula da obediência”. No Brasil, uma das principais populações atingidas por essas informações são os jovens e/ou adolescentes, que têm utilizado a Ritalina como um psicoestimulante, buscando muitas vezes uma estratégia de estudo para vestibulares, concursos ou simples provas de faculdade, na tentativa de conseguir seus objetivos com mais facilidade.

De acordo com Cordeiro e Pinto (2017), a automedicação entre os jovens é uma das práticas mais comuns e crescentes na sociedade atual. Essa atitude de automedicação estaria relacionada à satisfação de necessidades pessoais, que

muitas vezes leva grande parte dos jovens a práticas inseguras. Nesse ponto, segundo Andrade *et al.* (2018), é importante mencionar que o uso descontrolado desse medicamento pode levar a um desequilíbrio neurológico. Além disso, assim como diversos medicamentos, em sua composição, o fármaco pode apresentar efeitos colaterais, os quais podem variar de acordo com cada individualidade. Entre os mais comuns, destacam-se as náuseas, vômitos, alterações de humor, insônia, alucinações, entre outros.

Apesar da sua fácil comercialização, a Ritalina – medicamento controlado – deve ser vendida sob prescrição médica. Por isso, para que a venda aconteça, é exigido do paciente a retenção da receita médica no ato da compra, segundo determinação da Portaria 344/98 da Anvisa.

No atual contexto onde estamos inseridos, muitas pessoas são descritas ou categorizadas como agitadas, desatentas ou entre outras características associadas, por exemplo, ao TDAH. Conforme a realização da pesquisa, o Brasil está em segundo lugar na lista dos maiores consumidores de Ritalina, perdendo apenas para os Estados Unidos.

Observa-se, segundo pesquisa da ONU (2008), um fenômeno mundial da expansão de uso de psicotrópicos, de maneira pouco divulgada, mas cada vez mais alarmante, por meio da medicalização da vida, processo pelo qual um problema não-médico começa a ser definido e tratado como uma questão médica, normalmente por meio de doenças, transtornos e síndromes, a fim de cada vez mais tentar enquadrar as subjetividades desviantes nas exigências contemporâneas. (SILVA *et al.*, 2012, p. 46).

Com isso, baseando-se em Torcato (2016), em 2015, o Ministério da Saúde publicou uma recomendação de adoção de práticas não medicalizantes, tendo como intuito prevenir a prescrição excessiva de Ritalina, principalmente no que se refere

a crianças e adolescentes em idade escolar, buscando diminuir números alarmantes, evitando a prescrição excessiva da droga.

O metilfenidato vem sendo consumido em larga escala no contexto nacional e mundial. O crescimento da produção do medicamento chama atenção, pelo curto espaço de tempo e pela quantidade produzida. Entre 2002 e 2006 sua produção cresceu mais de 400%. (ANDRADE *et al.*, 2018, p. 108).

Segundo essa mesma fonte, a Ritalina é um dos medicamentos mais consumidos no mundo. Por isso, a preocupação em relação ao seu uso não diz respeito apenas ao tratamento de pessoas com TDAH, mas também, ao uso incorreto e inapropriado de pessoas saudáveis, as quais utilizam para fins de melhorias cognitivas.

Portanto, a partir do presente trabalho, é possível perceber que apesar de sua eficiência, o fármaco Ritalina deve ser administrado em casos que sejam realmente necessários, tendo sua ação voltada às particularidades e ao diagnóstico da pessoa, aplicadas com finalidades terapêuticas.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

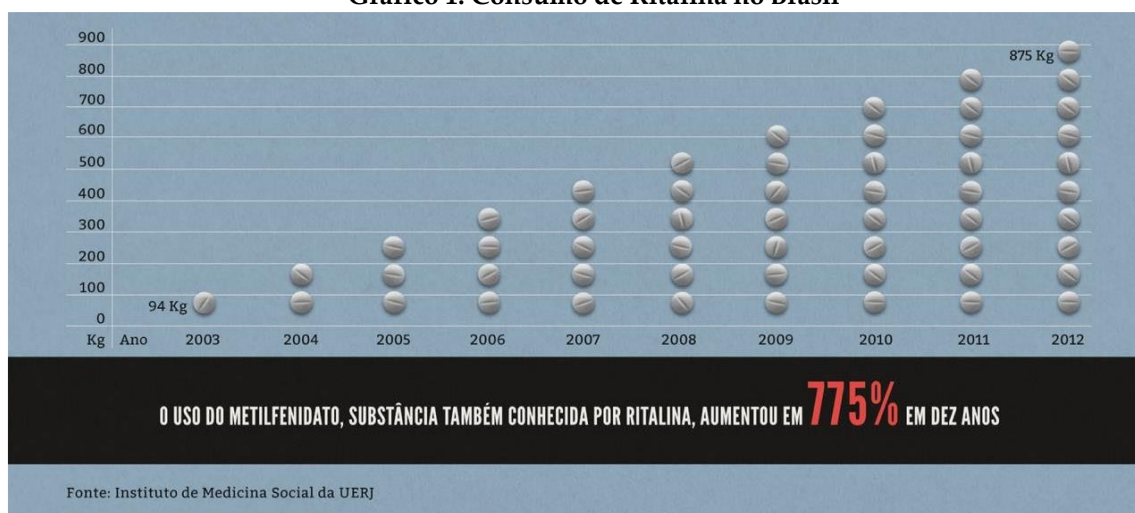
A partir do exposto, de acordo com Ferreira (2018), é possível observar que, em tempos atuais, as pessoas estão sendo cada vez mais descritas e/ou categorizadas através de diversas características que acabam sendo associadas a determinados transtornos/doenças. Além das questões diagnósticas, nota-se também um maior nível de informações, que fazem com que as pessoas tenham como iniciativa o ato da automedicação. Desse modo, entendendo que os medicamentos circundam nossa sociedade, observou-se que o consumo de Ritalina torna-se cada vez mais

presente no Brasil, principalmente entre os jovens/adolescentes, que conseguem ter acesso ao fármaco mesmo se tratando de um medicamento controlado.

A preocupação pela população jovem ocorre pelo fato de que o medicamento deve ser utilizado em casos que realmente sejam necessários, não devendo ser administrado por questões pessoais inapropriadas, ou seja, que não estejam relacionadas ao tratamento médico.

O consumo de Ritalina no Brasil está representado no gráfico 1 a seguir, mostrando a evolução do fármaco no período dos anos de 2003 a 2012.

Gráfico 1: Consumo de Ritalina no Brasil



Fonte: (FERREIRA, 2018)

O gráfico evidencia que no de 2003 registrou-se um consumo de 94 kg de metilfenidato. Em 2004, esse consumo aproximou-se de 200 kg. Por consequência, essa realidade teve continuidade, fazendo com que nos anos de 2005 e 2006 o consumo se aproximasse a 300 kg, o qual foi perpassado em 2007. Entre os anos de 2008 e 2009 o consumo de Ritalina ultrapassa a marca de 500 kg. Em 2010, esse mesmo consumo marca mais um aumento, totalizando um pouco mais de 700 kg. Entre os anos de 2011 e 2012 atingiu-se a maior marca observada, registrando uma

média de 875 kg referentes ao consumo de metilfenidato no Brasil, totalizando assim um aumento de 775% em dez anos.

CONCLUSÃO

De acordo com a temática proposta, observa-se que a população de jovens/adolescente tem se tornado crescente no que diz respeito ao uso de medicamentos. Por isso, devido ao consumo medicamentoso em grandes proporções, faz-se necessário a conscientização das populações em relação aos benefícios e aos maléficos desses fármacos.

Dessa forma, mesmo sabendo que a Ritalina apresenta eficiência significativa, o fármaco deve ser utilizado em casos específicos e necessários, sofrendo alterações de acordo com a individualidade e com o diagnóstico de cada pessoa. Por ser um fármaco que promove melhorias na concentração e na atenção, a Ritalina tem se tornado cada vez mais conhecida entre os jovens, os quais muitas vezes se automedicam, utilizando a “droga da inteligência”.

REFERÊNCIAS

ANDRADE, Luana da Silva et. al. Ritalina uma droga que ameaça a inteligência. *In: Revista de Medicina e Saúde de Brasília*. 2018, p. 99-112. Disponível em: <file:///C:/Users/windows/Downloads/8810-42408-1-PB.pdf>. Acesso em: 21 ago. 2018.

CORDEIRO, Nicolas; PINTO, Rodrigo Moreira Caetano. Consumo de estimulantes cerebrais em acadêmicos da área de saúde na cidade de Ponta Grossa-PR. *In: Visão Acadêmica*. Curitiba, 2017, p. 23-45. Disponível em: <file:///C:/Users/windows/Downloads/53234-208782-1-PB.pdf>. Acesso em: 21 ago. 2018.

FERREIRA, Yuri. **Instituto de Medicina da UERJ**. Disponível em:
<<https://tab.uol.com.br/ritalina-vestibular/#imagem-8>>. Acesso em: 02 set. 2018.

SCHERER, Larissa; GUAZZELLI, Carolina Torres. **Questões atuais sobre o uso da ritalina e sua relação com o ambiente escolar**. Disponível em:
<<http://www.uniedu.sed.sc.gov.br/wp-content/uploads/2016/02/Larissa-Scherer.pdf>>. Acesso em: 02 set. 2018.

SILVA, Ana Carolina Pereira et. al. A explosão do consumo de ritalina. *In: Revista de Psicologia da UNESP*. 2012, p. 44-57. Disponível em:
<<https://repositorio.unesp.br/bitstream/handle/11449/127245/ISSN1984-9044-2012-11-02-44-57.pdf?sequence=1>>. Acesso em: 21 ago. 2018.

TORCATO, Carlos Eduardo. O metilfenidato, a escola e acultura farmacológica contemporânea. *In: Revista Teias*. 2016, p. 83-97. Disponível em:
<<file:///C:/Users/windows/Downloads/24597-77465-1-PB.pdf>>. Acesso em: 28 ago. 2018.

APROVEITAMENTO DO RESÍDUO DE GESSO E A REDUÇÃO DE CUSTO PARA A CONSTRUÇÃO CÍVIL

Gabriel Rocha Oliveira⁶¹
Wallace da Silva Nascimento⁶²
Neuza Maria de Siqueira Nunes⁶³
Maria Margarete Salvate Brasil⁶⁴

INTRODUÇÃO

O presente trabalho tem como objetivo descrever o aproveitamento do resíduo de gesso e a redução de custo para a construção civil. Nas últimas décadas, a busca por uma economia sustentável em esfera global tem avançado de forma intensa, a ponto da qualidade e do bem-estar da população estarem diretamente ligados a processos e produtos considerados ecologicamente corretos a fim de que, no decorrer dos seus ciclos de vida, as pessoas realizem seus objetivos econômico e social sem ocasionar impactos negativos ao meio ambiente. Por outro lado, hoje em dia, vários setores industriais não percebem esses propósitos e encerram colocando seus projetos econômicos em um primeiro lugar, eliminando os novos conceitos de desenvolvimento sustentável.

O setor da construção civil é responsável por até 50% do consumo dos recursos naturais atualmente disponíveis, e os detritos gerados por essa indústria

⁶¹ Graduando do Curso de Direito da Faculdade Metropolitana São Carlos (FAMESC) – Unidade Bom Jesus do Itabapoana. Email: gabrielrochaoliveira123@hotmail.com;

⁶² Graduando do Curso de Direito da Faculdade Metropolitana São Carlos (FAMESC) – Unidade Bom Jesus do Itabapoana. Email: walacenascimentoadm@gmail.com;

⁶³ Professora orientadora. Mestra em Economia Empresarial. Professora da Faculdade Metropolitana São Carlos (FAMESC) – Unidade de Bom Jesus do Itabapoana. E-mail: neuzamsnunes@gmail.com;

⁶⁴ Professora orientadora. Mestra em Língua Portuguesa. Faculdade Metropolitana São Carlos (FAMESC) - Unidade de Bom Jesus do Itabapoana. E-mail: margarete_sb@yahoo.com.br

representam uma parcela altamente considerada dos resíduos sólidos urbanos a nível mundial. Isso pode ser atribuído à alta intensidade de novas construções, bem como às elevadas quantidades de desperdício de materiais durante e após o período de obras. Dentre os resíduos gerados pela indústria da construção civil, o gesso é um dos resíduos que solicita uma manipulação diferenciada em função da constatação de haver, atualmente, uma baixíssima reutilização ou reciclagem desse material, em contraponto a uma importante deposição em locais inadequados.

Estima-se que a produção nacional anual de gesso chega a mais de meio milhão de toneladas e que o seu desperdício seja de aproximadamente 45%, representando, quando disposto inadequadamente, um problema econômico com impactos negativos na área ambiental, sobretudo pela contaminação do solo e da água. Desta forma, o gerenciamento e a reciclagem adequados são de fundamental importância para atenuar o impacto gerado pelo setor, vigorando uma importante prática para a sustentabilidade dessa indústria.

Nesse contexto, este trabalho de pesquisa tem por finalidade avaliar o gerenciamento e o aproveitamento de resíduos de gesso provenientes da indústria da construção civil, objetivando a utilização do mesmo pela própria indústria na produção de blocos de construção. A produção anual de gesso no país é estimada em 595.160 toneladas, sendo o polo gesseiro do Araripe, no estado do Pernambuco, responsável por 84% da produção brasileira. Os principais fatores que interferem no custo do gesso são a distância entre a fonte produtora e consumidora e o tipo de combustível utilizado nos fornos de calcinação.

MATERIAL E MÉTODOS

O método utilizado para elaboração deste trabalho foi revisão bibliográfica com base em leituras de alguns sites selecionados da internet e livros que discorriam sobre o tema abordado.

DESENVOLVIMENTO

O minério de gipsita ($\text{CaSO}_4 \cdot 2\text{H}_2\text{O}$) é a principal matéria-prima para a fabricação de gesso, e o Brasil possui a maior reserva mundial e a de melhor qualidade, com 1,2 bilhão de toneladas de minério a céu aberto, com pureza entre 88% a 98%. O processo produtivo inclui a extração do minério, sua britagem, moagem grossa, secagem, calcinação, moagem fina, ensilagem e finalmente o ensacamento. A calcinação é um processo industrial de aquecimento ou desidratação térmica em um ou dois fornos cujo produto é o hemi-drato puro ou contendo também gipsita ou anidrita, sendo que a composição do produto dependerá de sua aplicação. As temperaturas relativamente baixas (150 - 170°C), a gipsita perde parte de sua água de composição resultando no semi-hidrato ($\text{CaSO}_4 \cdot 0,5\text{H}_2\text{O}$) (BALTAR *et al.*, 2004, s. p.).

Sendo o gesso semi-hidrato, onde se produz a desidratação da gipsita (minério do gesso) classifica-o em gesso beta ou alfa. O semi-hidrato beta é obtido industrialmente, onde se desidrata parcialmente o minério a grandes pressões próximas à pressão atmosférica. O semi-hidrato alfa é produzido desidratando-se a gipsita em uma suspensão aquosa ácida ou com presenças de eletrólitos. A calcinações produzem controles dos parâmetros responsáveis pela hidratação térmica (Pressão e Temperatura) que podem dar origem a gessos de características

indesejáveis ou de baixa resistência mecânica. Nesse caso, como o gesso alfa é produzido em condições favoráveis ao controle de parâmetros operacionais como temperatura e pressão, os cristais do gesso alfa apresentam-se bem formados e conferem a esse tipo de semi-hidrato uma maior resistência que a do gesso beta. Um fator determinante da opção para a produção de uma dessas duas formas, alfa ou beta, na prática, tem sido o custo, pois o processo de produção gesso alfa é sensivelmente mais caro que o de produção do beta (FOLLNER *et al.*, 2002, s. p.).

As proporções dos elementos, a eventual presença de inertes e sua finura são determinantes para a caracterização das propriedades do gesso no estado fresco ou endurecido, incluindo propriedades mecânicas, físicas, tempo de pega e outros (CINCOTTO & JOHN, 2007). Geralmente as impurezas presentes, SiO₂, Al₂O₃, FeO, CaCO₃, Mg, não ultrapassam o 6% (PETRUCCI, 1998, s. p.). O gesso apresenta características e propriedades importantes como a plasticidade da pasta fresca, a lisura da superfície endurecida, assim como também, o endurecimento rápido segundo (AMBROZEWICZ, 2012, s. p.). No que diz Bernhoeft (2010):

Desta forma, vem sendo um material largamente utilizado na área da Construção Civil no Brasil e no mundo, se diversificando e ganhado mercado como, revestimento, forros e divisórias. Porém, seja por falta de visão ou de consciência dos aspectos ambientais, seja por falta de tecnologia, e ainda por deficiência na aplicação da tecnologia, requer um cuidado especial devido ao aumento do consumo de gesso, o que tem contribuído também com um aumento do seu volume residual (BERNHOEFT, 2010, s. p.).

A geração desse resíduo passa por todo um processo, desde a obtenção da matéria-prima, passando pela indústria, transporte, construção, demolição até a reutilização. Esse resíduo é de responsabilidade de todos que participam do

processo, tendo limitações, envolvendo custos, grande desprendimento de energia e desenvolvimento tecnológico (JOHN, 1999, s. p).

RESULTADOS E DISCUSSÃO

A gestão dos resíduos da indústria da Construção Civil (CC), entre eles, o gesso residual, foi disposta pela Resolução do Conselho Nacional de Meio Ambiente (CONAMA) n° 307 de 05 de julho de 2002. Especificamente, a partir de janeiro de 2005, entrou em vigor a lei de responsabilidade do resíduo gerado pela Construção Civil, onde o resíduo de gesso ficou classificado como material classe C, para os quais não foram desenvolvidas tecnologias ou aplicações economicamente viáveis que permitam a sua reciclagem/recuperação. Essa resolução tem o objetivo da efetiva redução dos impactos ambientais gerados pelos resíduos oriundos da CC, determinando os responsáveis pela geração e estabelecendo os procedimentos necessários para o manejo e destinação ambientalmente adequados dos resíduos.

Nesse sentido, faz-se necessário o desenvolvimento de novos métodos de reciclagem ou aproveitamento do resíduo de gesso como, por exemplo, sua aplicação na produção de blocos de construção. O bloco de construção é a unidade básica mais utilizada no Brasil (RAMALHO; CORREA, 2003, s. p.) e é um dos produtos desenvolvidos na sistemática de produção em série, com o incremento de mecanismos capazes de agilizar sua produção. A produção dos blocos de concreto iniciou-se nos Estados Unidos no final do século XIX, tendo grande aceitação também na Europa, principalmente na Alemanha, Inglaterra e França. Segundo Medeiros (1993), estima-se que mais de dois terços das alvenarias construídas nos Estados Unidos sejam de bloco de concreto. Por serem modulares, estes tornam a construção mais racional resultando em economia.

A primeira máquina de produção desse artefato de cimento que chegou ao Brasil na década de 1950 foi importada dos Estados Unidos. Hoje os blocos estão atendendo quase 25% da demanda nacional. Essa aceitação deve-se principalmente à rapidez de levantamento das alvenarias, à robustez das peças dos blocos e à facilidade de montagem das estruturas com economia significativa a partir madeiras de caixarias. Sua composição é obtida pela mistura e cura do cimento, agregados (gráudo e miúdo) e água. Os componentes são misturados com pouca água e colocados numa máquina de moldar, onde, através de uma combinação de pressão e vibração, é feito o bloco. (MEDEIROS, 1993, s. p.)

Os blocos são normalmente curados com algum tipo de aquecimento para ter sua cura acelerada. Os processos de fabricação e cura dos blocos devem assegurar a obtenção de um concreto suficientemente compacto e homogêneo. Além disso, vários formatos e tamanhos de blocos foram implementados na produção de modo a tornarem-se versáteis. Os blocos-padrão encontrados podem apresentar resistência à compressão de 6 a 15 MPa, mas, em casos especiais, podem apresentar resistências superiores a esses valores (ROMAM, 1999, s. p.).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Torna-se evidente, portanto, que a partir do discorrimento acima a respeito do desenvolvimento de uma alternativa de gerenciamento e aproveitamento de gesso residual na indústria da construção civil, este material deve passar a ser reutilizado tendo como objetivo a redução dos prejuízos ambientais, sociais e econômicos, para que se possa permitir a criação de empresas e a geração de mais empregos a partir de indústrias voltadas para a reciclagem desse material, colaborando assim, com a circulação do mercado financeiro local.

Visualizando por um ângulo estrutural, a construção civil deve primeiro estabelecer parâmetros para direcionar o descarte do gesso, que a princípio, terá uma lucratividade e uma redução de custo de até 50% fabricando blocos e utilizando o gesso triturado para conseguir melhor desempenho e resistência. Com essas possibilidades o setor gesseiro e a construção civil dará um avanço em novos métodos.

REFERÊNCIAS

AMBROZEWICZ, P. H. L. **Materiais de Construção**. São Paulo: Pini, 2012.

BALTAR, C.A.M.; BASTOS, F.F.; BORGES, L.E.P. Variedades Mineratólicas e Processos Utilizados na Produção dos Diferentes Tipos de Gesso. *In.*: **Encontro Nacional de Tratamento de Minérios e Metalurgia Extrativa**. Anais: Florianópolis, 2004. p.329.

BRASIL. **Ministério do Meio Ambiente, Conselho Nacional do Meio Ambiente**. Resolução nº. 307, de 5 de Julho de 2002. Publicado no Diário Oficial da União, nº. 136 de 17 de Julho de 2002.

CONSELHO NACIONAL DE MEIO AMBIENTE. **Diretrizes, critérios e procedimentos para a Gestão dos Resíduos da Construção Civil**. Conselho Nacional de Meio Ambiente, Resolução 307, de 5 de Julho de 2002. Disponível em: <<http://www.ambientebrasil.com.br/composer.php3?base=./legislacao/ndex.html&conteudo=./legislacao/conama02.html>>. Acesso em: 25 ago. 2018.

CINCOTTO, M. A.; JOHN, V. M. Gesso de construção civil. *In.*: ISAIA, Geraldo C. **Materiais de construção civil**. São Paulo: Ibracon, 2007. p. 727-760.

GUSMÃO, A. D. **Manual de gestão dos resíduos da construção civil**. Camaragibe, CSS, 2008.

JOHN, V.M.J. **Panorama sobre a reciclagem de resíduos na construção civil**. *In.*: seminário desenvolvimento sustentável e a reciclagem na construção civil. São Paulo: 1999, Anais - IBRACON,.

PATRICIO, S. M. R *et all.* **Blocos solo-cal utilizando resíduo de construção civil.** Cerâmica, v. 59, n. 349, p. 27-33, 2013.

PETRUCCI, E. G.R. **Materiais de construção II.** Documento de apoio nº10. Curso de pós-graduação em Engenharia Civil, ISTL, Portugal. 1992. p. 1487-1559.

RAMALHO, M.; CORREA, M. R. S. **Projetos de edifícios de alvenaria estrutural.** SP, 2003.

A IMPORTÂNCIA DA RECICLAGEM PARA A ECONOMIA BRASILEIRA

Estéfanos Barcelos de Aguiar⁶⁵
Gisele Aparecida Martins Moreira⁶⁶
Neuza Maria de Siqueira Nunes⁶⁷
Maria Margarete Salvate Brasil⁶⁸

INTRODUÇÃO

O presente trabalho tem como objetivo evidenciar a importância da reciclagem para a economia brasileira, com reflexo na sustentabilidade do meio ambiente, sendo, nos dias atuais, uma fonte cada vez mais necessária e econômica. Visto que, se o Brasil deixasse de reciclar seus resíduos, haveria reflexos não só economicamente, mas também traria agressão com maior intensidade ao meio ambiente.

A importância da reciclagem remete economicamente na geração de matéria prima, podendo ser reutilizada para obtenção de novos produtos, evitando que o lixo tenha destinos como lixões, aterros ou em até mesmo em lugares indevidos.

Cabe ainda destacar que dentre o ramo da reciclagem, o plástico é o mais utilizado pelos brasileiros e, sendo assim, uma grande fonte de resíduos que poderia gerar novos artefatos, economizar a energia e gerar também economia.

⁶⁵Graduanda do Curso de Direito da Faculdade Metropolitana São Carlos (FAMESC) – Unidade Bom Jesus do Itabapoana, 1º Período. E-mail: aguiarmonique@gmail.com;

⁶⁶ Graduanda do Curso de Direito da Faculdade Metropolitana São Carlos (FAMESC) – Unidade Bom Jesus do Itabapoana, 1º Período. E-mail: giselemartins0311@gmail.com;

⁶⁷ Professora orientadora. Mestra em Economia Empresarial. Professora da Faculdade Metropolitana São Carlos (FAMESC) – Unidade de Bom Jesus do Itabapoana. E-mail: neuzamsnunes@gmail.com;

⁶⁸ Professora orientadora. Mestra em Língua Portuguesa. Faculdade Metropolitana São Carlos (FAMESC) - Unidade de Bom Jesus do Itabapoana. E-mail: margarete_sb@yahoo.com.br

MATERIAIS E MÉTODOS

O método utilizado para a elaboração do trabalho foi a revisão bibliográfica com base em leituras de alguns sites selecionados da internet que abordam o tema estudado.

DESENVOLVIMENTO

A economia sustentável busca, em primeiro plano, as soluções que não sejam dispendiosas e que apresentem resultados rápidos. Mas, para que o país possa implantar uma sustentabilidade econômica, é preciso contar com medidas estatais ou políticas que sejam favoráveis para os principais setores da economia. A sustentabilidade é a base econômica e está diretamente ligada ao futuro da nação. (BRASIL SUSTENTÁVEL, 2013, s. p.)

O crescimento do interesse internacional pela economia sustentável culminou em 1983, por um relatório pela Assembleia das Nações Unidas à Comissão Mundial sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento. O relatório dessa comissão, assinado por Brundtland, em 1987, difundiu o conceito de desenvolvimento sustentável, que passou a figurar sistematicamente nas discussões internacionais, servindo como eixo orientador central de pesquisas realizadas por organizações públicas e privadas. Esse termo teve a finalidade de expor “o processo de transformação, no qual a exploração dos recursos, a direção dos investimentos, a orientação da evolução tecnológica e a mudança institucional se harmonizam e reforçam o potencial presente e futuro, a fim de atender às necessidades e aspirações humanas”. (IPEA, 2010, p.24)

Através dos hábitos de vida na sociedade surge uma enorme preocupação com as questões ambientais. Fatores decorrentes desse processo, tais como industrialização, concentração espacial, modernidade agrícola, aumento populacional e urbano, compuseram os principais pontos de pressão e de conscientização humana sobre a problemática ambiental global. A humanidade se encontra em um período de grandes desafios. O aumento de bem-estar, proporcionado pelo vigoroso crescimento econômico mundial ocorrido no século XX, é ameaçado por alterações ambientais ocorridas, em grande parte, pelas consequências das próprias ações humanas. (SUSTENTABILIDADE AMBIENTAL, 2010, p.15)

Muitas vezes, a sustentabilidade é vista em dois níveis diferentes: sustentabilidade fraca ou sustentabilidade forte. A sustentabilidade fraca pode ser interpretada como a extensão do bem estar econômico portanto, o capital econômico produzido pelas gerações atuais poderá compensar as perdas de capital natural para as gerações futuras. (SARTORI; LATRÔNICO; CAMPOS, 2014, p.04)

Os autores prosseguem afirmando que “na sustentabilidade forte é exigido que um subconjunto do capital natural total seja preservado em termos físicos, de modo que suas funções permaneçam intactas” (SARTORI; LATRÔNICO; CAMPOS, 2014, p. 04).

“A reciclagem é considerada como atividade econômica que é vista dentro de um conjunto integrado na forma de gerenciar os resíduos, mas não é considerada, portanto, a principal solução para o lixo, pois nem todos os materiais são recicláveis.” (MARTINS *et al.*, s. d, p. 01). A reciclagem consiste em transformar objetos materiais usados em novos produtos para o consumo. A necessidade foi despertada pelos seres humanos, a partir do momento em que verificaram os benefícios que o procedimento traz para o planeta Terra.

O processo que se denomina reciclagem tem como objetivo preservar o meio natural do planeta e com isso gerar riquezas. Os principais materiais reciclados são: metal, vidro, plástico e o papel. A reciclagem contribui para a diminuição significativa da poluição do solo, da água e do ar. Muitas empresas adotam a forma de reciclar para ter a diminuição do custo. Outro benefício é o aumento de empregos que ela gera nas grandes cidades. Trabalhadores através da reciclagem conseguem sustentar suas famílias e juntos formam uma associação presente em grandes cidades. A reciclagem também é responsável pela diminuição da exploração dos bens e dos recursos naturais a partir do aumento da demanda por matéria-prima oriunda do lixo (FONSECA, 2013, s. p.).

É importante destacar que a reciclagem é um processo em que determinados tipos de materiais, considerados lixos, podem ser reutilizados como matéria-prima para a criação de novos produtos. Além de apresentarem propriedade diferente, os produtos possuem uma nova composição química – fator principal que difere o reaproveitamento da reciclagem, conceitos muitas vezes confundidos. A falta de informação e o descarte inadequado dos resíduos sólidos ainda é um desafio às políticas públicas de gestão ambiental no Brasil. O gerenciamento de resíduos surge como uma medida econômica, social e ambientalmente viável para tentar reverter o quadro de agressão ao meio ambiente. (CARVALHO *et al.*, 2014, s. p)

Atualmente um dos materiais mais usados pela população brasileira é o plástico, formado por um conjunto de moléculas chamadas polímeros que se formam em moléculas menores, chamadas de monômeros, e pela matéria-prima petróleo, gás natural ou carvão mineral. O processo de fabricação do plástico ocorre pela extração do petróleo; refinação obtendo a nafta por destilação fracionada; depois o craqueamento da nafta, que se forma em partes menores transformando

pequenos em grandes compostos da polimerização; e finaliza com a moldagem. (MARTINS *et al.*, s. d., p. 03).

O processo de reciclagem é o recolhimento do plástico, a fusão do plástico, o filtro das impurezas e a modelagem. Apresenta vantagens e diminui o volume do lixo, economiza energia, economiza petróleo e diminui o preço dos artefatos produzidos. (MARTINS *et al.*, s. d, p. 03)

Existe certa resistência à reciclagem de plástico, pois argumenta-se que os plásticos que nunca foram usados são uma matéria de custo pequeno, que é matéria-prima barata do petróleo, e que o uso de energia para fabricar é pequeno, comparado com os outros materiais recicláveis. Os ambientalistas debatem esse ponto, argumentado que, se o impacto no meio ambiente determinasse o custo de matérias virgens, o plástico seria a alternativa mais barata. O agravante é que a combustão que ocorre no processo de fabricação de alguns plásticos, como o PVC, que produz dioxinas e furanos, e emitem cloreto de hidrogênio gasoso, causam acidez aos solos, corrosão e se tornam tóxico para os seres humanos. (NASCIMENTO, 2008, s. p).

As empresas recicladoras são as principais consumidoras de plástico, reprocessando o material e economizando até a metade de energia com o uso de plástico reciclado. Segundo dados do CEMPRE (2018), foram consumidos 6,5 milhões de toneladas de resinas termoplásticas em 2012. A reciclagem secundária vem crescendo e ganhando seu espaço com o processamento de polímeros, misturados ou não, tendo mais de 40 existentes no mercado. Novas tecnologias já estão disponíveis para possibilitar o uso de diferentes resíduos plásticos, a "madeira plástica", feita com a mistura de vários plásticos reciclados, é um exemplo de como a reciclagem vem evoluindo.

O plástico filme consiste em uma película plástica usada em diversas situações aqui no Brasil. Desde a sacola de um supermercado, às sacolas para colocar lixo, ou até mesmo em micro-ondas, correspondendo cada uma a 23% dos polímeros consumidos no mercado de plástico. Composto aproximadamente 77% das embalagens plásticas no Brasil, o seu baixo peso, sua resistência e sua praticidade são pontos favoráveis para utilização de garrafas de refrigerantes, recipientes para produtos de limpeza e potes de alimentos. (CEMPRE, 2018, s. p.)

No Brasil foram reciclados 21,7% dos plásticos no ano de 2011, correspondendo em 953 mil toneladas por ano. O país que mais reciclou foi a Suécia, com (53%); em segundo, a Alemanha (33%); seguido pela Bélgica (29,2%), Itália (23,5%), países que reciclaram a maior parte do plástico coletado. (CEMPRE, 2018, s. p.)

RESULTADO E DISCUSSÃO

A reciclagem é importante não só para a preservação do meio ambiente como também para a economia. Se o Brasil reciclasse todo o seu resíduo reciclável, iria economizar uma quantia de cerca de R\$ 8 bilhões por ano, segundo dados do relatório do IPEA (2010). Contando com o processo de gerenciamento de resíduos, coleta, triagem, enfardamento, comercialização do material, logística de transporte, a reciclagem oferece benefício para a indústria, para o desenvolvimento do mercado até o novo produto. Após serem reciclados, os resíduos voltam como matéria-prima para as indústrias, demonstrando sua vantagem.

Na tabela 1, observa-se os benefícios econômicos gerados pela reciclagem, especificamente, mostrando os custos para produção primária e os custos dos

insumos para produção a partir dela, apresentando também os benefícios da reciclagem para alguns tipos de materiais.

Tabela 1- Estimativa dos benefícios econômicos associados à redução do consumo de insumos

Materiais	Custos dos insumos para produção primária (R\$/t)	Custos dos insumos para produção a partir da reciclagem (R\$/t)	Benefícios líquidos da reciclagem (R\$/t)
Aço	552	425	127
Alumínio	6.162	3.447	2.715
Celulose	687	357	330
Plástico	1.790	626	1.164
Vidro	263	143	120

Obs.: Os custos da produção primária referem-se aos custos relativos aos insumos para a produção de bens a partir de matéria-prima virgem; os custos da reciclagem dizem respeito aos custos relativos aos insumos para a produção de bens a partir de material secundário (sucata); os benefícios líquidos da reciclagem foram calculados como a diferença entre os custos da produção primária e os custos da reciclagem.

Fonte: (IPEA, 2013)

De acordo com a tabela 1, na indústria da reciclagem, entre os materiais que são recebidos, verifica-se “que o aço é coletado 100% de forma seletiva, o alumínio 49,7%, enquanto outros produtos importantes, como papel, papelão, plástico e vidro, apresentam baixos percentuais de coleta seletiva” (IPEA, 2013, p. 14-15).

É notável que a utilização de material reciclado gera benefício para economia, seja para custos ou em relação ao que foram analisados na tabela: plásticos, alumínio e celulose, os quais se destacam mais pela sua proporção de ganho. Caso utilizasse a reciclagem desses materiais, seria gerado uma economia de quase R\$ 8 bilhões por ano. Assim, se os resíduos, que são deixados de ir para a reciclagem, fossem para o destino certo, estes iriam contribuir não somente como benefício econômico, mas também para a sustentabilidade. Os resíduos deixariam de ir para lixões e aterros, e assim, o meio ambiente não seria poluído, gerando fonte de matéria-prima, após serem reciclados (IPEA, 2013, p.13).

Acrescenta-se também que, com a relevância das questões ambientais ao redor do mundo, a reciclagem desempenha benefícios econômicos. Com cada vez mais conscientização em relação ao meio ambiente, ganhou importância a opinião pública sobre o assunto, mostrando suas vantagens em diferentes proporções.

CONCLUSÃO

A importância da reciclagem para a economia brasileira é evidente. A partir da preocupação e da conscientização com questões ambientais, geradas pelo crescimento econômico mundial, a reciclagem de resíduos fomenta a economia.

Sendo assim, o processo de reciclagem mostra que, além de ter como objetivo preservar o meio ambiente, é uma importante ferramenta para gerar riqueza. Muitas empresas adotam o processo para diminuir seus gastos, proporcionar empregos e diminuir a exploração de bens e de recursos a partir da matéria-prima, o lixo, que cada vez mais aumenta e é um obstáculo para a economia e a sustentabilidade.

REFERÊNCIAS

BRASIL SUSTENTÁVEL. **Economia - Economia Sustentável**. Disponível em: <<https://www.brasilsustentavel.org.br/economia>> Acesso em: 08 set. 2018

CARVALHO, Julia Trindade Alves; FILHO, João Damásio de Oliveira; FREITAS, Lucio Flavio da Silva; RIBEIRO, Luiz Carlos de Santana. **Aspectos econômicos e ambientais da reciclagem: um estudo exploratório nas cooperativas de catadores de material reciclável do Estado do Rio de Janeiro**. Nova economia, vol.24 no.1 Belo Horizonte Jan./Apr., 2014. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-63512014000100191> Acesso em: 08 set. 2018

CEMPRE. **Artigos e publicações – fichas técnicas: plásticos.** Cempre, 2018.
Disponível em: < <http://cempre.org.br/artigo-publicacao/ficha-tecnica/id/4/plasticos>> Acesso em: 08 set. 2018

FONSECA, Lúcia Helena Araújo. **Reciclagem: o primeiro passo para a preservação ambiental.** Disponível em: < <https://semanaacademica.org.br/system/files/artigos/reciclagem.pdf>> Acesso em: 08 set. 2018

IPEA. **Brasil perde R\$ 8 bilhões anualmente por não reciclar.** Ipea, 2010.
Disponível em: < http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&id=1170> Acesso em: 14 set. 2018

IPEA. **Situação Social das Catadoras e dos Catadores de Material Reciclável e Reutilizável – Brasil.** Ipea, 2013. Disponível em:< http://www.ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/situacao_social/131219_relatorio_situacaosocial_mat_reciclavel_brasil.pdf> Acesso em: 14 set. 2018

IPEA. **Sustentabilidade Ambiental no Brasil: Biodiversidade, economia e bem-estar humano.** Brasília, 2010. Disponível em: < http://www.ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/livros/livros/livro07_sustentabilidadeambienta.pdf> Acesso em: 08 set. 2018

MARTINS, Ilton Sávio Batista *et all.* **Reciclagem: Economia x Meio Ambiente.** Disponível em: < <http://www.annq.org/congresso2008/resumos/Resumos/T71.pdf>> Acesso em: 08 set. 2018

SARTORI, Simone; LATRÔNICO, Fernanda; CAMPOS, Lucila M. S. **Sustentabilidade e Desenvolvimento Sustentável: Uma taxonomia no campo da literatura.** Ambiente & Sociedade, 2014. São Paulo v. XVII, n. 1 n p. 1-22 n. jan. - mar. 2014. Disponível em: < <http://www.scielo.br/pdf/asoc/v17n1/v17n1a02.pdf>> Acesso em: 08 set. 2018

A EXPORTAÇÃO DE CAFÉ NO BRASIL NO PERÍODO COMPREENDIDO ENTRE 2010 A 2017

Emanuelly Terra Dias⁶⁹
Matheus Mendes Albernaz Garcia⁷⁰
Neuza Maria de Siqueira Nunes⁷¹
Maria Margarete Salvate Brasil⁷²

INTRODUÇÃO

O presente trabalho tem como objetivo abordar a exportação de café no Brasil no período entre 2010 a 2017. As primeiras mudas de café chegaram ao Brasil, na segunda década do século XVIII, através do Sargento Francisco de Melo Palheta. No século XIX, as plantações de café espalharam-se pelo interior de Minas Gerais, São Paulo e Rio de Janeiro, tornando-se rapidamente a principal atividade agrícola do país e responsável por mais da metade das divisas oriundas das exportações brasileiras.

A importância econômica do café fez com que vários processos como a modernização e a urbanização de algumas cidades tivessem início, assim como a construção de ferrovias. Os grandes fazendeiros ou "barões do café" se tornaram o centro da elite no Império e na República até quase a metade do século XX.

⁶⁹Graduanda do Curso de Direito da Faculdade Metropolitana São Carlos (FAMESC) – Unidade Bom Jesus do Itabapoana. E-mail: emanuely.td@hotmail.com;

⁷⁰ Graduando do Curso de Direito da Faculdade Metropolitana São Carlos (FAMESC) – Unidade Bom Jesus do Itabapoana. E-mail: matheusmendesag@hotmail.com;

⁷¹ Professora orientadora. Mestra em Economia Empresarial. Professora da Faculdade Metropolitana São Carlos (FAMESC) – Unidade de Bom Jesus do Itabapoana. E-mail: neuzamsnunes@gmail.com;

⁷² Professora orientadora. Mestra em Língua Portuguesa. Faculdade Metropolitana São Carlos (FAMESC) - Unidade de Bom Jesus do Itabapoana. E-mail: margarete_sb@yahoo.com.br

Atualmente, as exportações de café estão em 5º lugar entre os 10 principais produtos exportados pelo Brasil que, mundialmente, é o maior produtor e exportador de café, além de ser o 2º maior consumidor.

A produção de café tem papel fundamental no país, pois gera mais de oito milhões de empregos que garante renda, educação e acesso à saúde dos operários e suas famílias. A exportação por sua vez aumenta as vendas, a produtividade, a competitividade e diversifica os mercados.

MATERIAIS E MÉTODOS

O método utilizado para a elaboração do trabalho foi a revisão bibliográfica com base em leituras de alguns sites selecionados da internet que abordam o tema estudado.

DESENVOLVIMENTO

A porção de terra destinada ao cultivo de café no Brasil em 2017 era estimada em 2,22 milhões de hectares. O número de produtores chega a 287 mil, que estão divididos em aproximadamente 1.900 municípios e distribuem-se em 15 Estados, dentre eles os maiores produtores são Minas Gerais, Espírito Santo e São Paulo (MAPA, 2017, s. p.).

O Brasil cultiva para exportação duas espécies de café, que são: *coffea arábica* e *coffea canephora*. O primeiro, café arábica, produz um café mais refinado, com aroma e sabor muito apreciado no mundo e atinge os maiores preços no mercado. Já o segundo, café robusta ou *conilon*, é um café de qualidade inferior ao arábico. Este muito aceito no mercado por apresentar um preço menor (SANTOS, s.d., s. p.).

Em 2010, o Brasil exportou cerca 33,03 milhões de sacas de café de 60Kg. A receita alcançou US\$ 5,66 bilhões, uma elevação de 33% em relação ao ano de 2009 (CAFÉPOINT, 2011, s. p.). No ano de 2011, o volume de café exportado foi de 33,455 milhões de sacas de 60 quilos, o que representou um aumento de 1,3% em relação ao ano anterior. A receita registrou cerca de US\$ 8,706 bilhões, uma elevação de 53,6% em relação a 2010 (CANAL RURAL, 2012, s. p.)

As exportações de café em 2012 foram de 28,28 milhões de sacas, o que representou uma queda de 15,6%, em relação às sacas de 2011. A receita cambial também caiu, cerca 27,1% com US\$ 6,353 bilhões nesse ano (GLOBO RURAL, 2013, s. p.). Os embarques de café de 2013 chegaram a 31,2 milhões de sacas, o que representou uma alta de 10,2%, comparado a 2012. A receita cambial, no entanto, caiu para US\$ 5,15 bilhões em relação ao ano anterior. (NOTÍCIAS AGRÍCOLAS, 2014, s. p.)

No ano de 2014, o Brasil exportou cerca de 36,32 milhões de sacas de 60 kg, o que representou um aumento de 14,7% em relação ao ano anterior. A receita cambial obteve US\$ 6,58 bilhões correspondendo ao aumento de 26% em relação à produção de 2013 (GLOBO RURAL, 2015, s. p.). As exportações brasileiras de café, em 2015, ficaram em torno de 37,12 milhões de sacas de 60 kg. Em relação à receita cambial, lucrou US\$ 6,15 bilhões, ficando em 5º lugar no ranking das exportações, representando 7% das exportações do agronegócio nacional (EMBRAPA, 2016, s. p.)

Em 2016, o Brasil exportou 34 milhões de sacas de 60 kg. A receita cambial ficou em torno de US\$ 5,4 bilhões e representou 6,4% do total das exportações do agronegócio brasileiro em 2016 (BRASIL, 2017, s. p.). No decorrer de 2017, foram exportadas 30.790.974 sacas de café e o rendimento cambial alcançou com as exportações US\$ 5,2 bilhões, em oposição aos US\$ 5,4 bilhões de 2016. Os dados