

Os diálogos nas reuniões da comissão de especialistas em transporte marítimo do mercosul: análise das argumentações brasileiras

Resumo: *A formação de alianças organizacionais com outros Estados a fim de constituir uma integração econômica pode ser considerada uma estratégia habilidosa e perspicaz diante das posições capitalistas globais. A realidade Brasileira não é diferente das diversas composições mundiais existentes. Há 30 anos, a formação do Mercado Comum do Sul ergueu-se como um verdadeiro protagonista, atuando através dos incentivos socioeconômicos e sociopolíticos entre seus membros. Entretanto, entende-se que a concorrência de convicções e planejamentos para a realização das melhores práticas de mercado para as conquistas de cada país membro promovem, em muitas ocasiões, debates impetuosos. O presente artigo tem como propósito realizar a investigação, através do método dialético, das reuniões das Comissões de Especialistas em Transporte Marítimo (CETM) do Mercosul para identificar os principais entraves do governo brasileiro, bem como suas ferramentas estratégicas nos discursos, para as negociações substanciais relativas à subscrição do acordo multilateral de transporte marítimo no bloco econômico. Até julho de 2021, foram realizadas trinta reuniões da comissão e diversas matérias foram pleiteadas e, algumas, com significação heterogênea entre os Estados. Como as revisões das pautas recaem sob uma estrutura complexa, na qual se propõe a harmonia de decisões que devem estar alinhadas com o ordenamento interno de cada país, não se pode afirmar que essas decisões são pragmáticas. Desta forma, através dos resultados do estudo aprofundado das estratégias de negociação de conflitos destes cenários, foram verificadas e reconhecidas as adversidades para uma orientação das tendências e predisposições, tendo em vista a avaliação do papel do governo brasileiro nas deliberações examinadas e os maiores bloqueios para assinatura do acordo, que permanece sem previsão de finalização.*

Palavras-chave: *Acordo Multilateral. Mercosul. Comissão de Especialistas em Transporte Marítimo.*

1 INTRODUÇÃO

O panorama geopolítico pós-guerra fria ocasionou uma predisposição mundial à formação de segmentos de cooperação econômica entre países que, em sua maioria, possuíam entre si consonâncias e aspirações governamentais comuns. Por esse motivo, o início da década de 90 foi marcada pelas tendências de constituição de blocos regionais, revelando uma característica predominantemente integracionista pertencente aos novos ideais estratégicos. A inserção do Brasil foi composta, nesse período, de pretensões de políticas internas e externas significativas para incluir seus maiores objetivos quanto à sua emergência.

As comunicações dos países da América do Sul, assim como diversas regiões mundiais distintas, começaram a se intensificar conduzindo à um projeto de cooperação diferente do

cenário anterior. O Cone Sul iniciou, então, o seu processo de criação de um mercado comum neoliberal, característico de uma expressividade globalizada, onde o Brasil demonstrou uma preponderância de interesses diplomáticos na nova ordem mundial. (FLORES, 2005).

Ainda que os discursos dos países do Cone Sul fossem retratados através de dificuldades emergentes do passado e apesar das peculiaridades dos modelos de mercado comum, novas ideias vinculadas à cooperação circulavam e conduziam às motivações de integração cada vez mais fortes. Combinar interesses nacionais com a atração independente de cada país-membro demandava esclarecimentos e concordâncias além das interações de sistemas políticos.

O Tratado de Assunção de 1991 nasceu como objeto de uma sucessão de argumentos ao longo de um percurso histórico complexo como qualquer acordo entre nações e, assim, não pode ser considerado um evento singular (RODRIGUES, 1997, p.21). A proporção das atuações do Mercosul alcançada no decorrer dos anos e na contemporaneidade pode ser compreendida como um conjunto de motivos atraentes entre os quatro países-membros (Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai), mas que, conseqüentemente provoca o desacordo de pensamentos, objetivos, estratégias econômicas e finalidades políticas, levando à intensificação de controvérsias em variadas competências.

Dentre as atuações que fazem parte da estrutura da Comissão de Comércio do Mercosul, o presente artigo propõe a observação do comportamento brasileiro nas reuniões da Comissão de Especialistas em Transporte Marítimo do Subgrupo de Trabalho 5 (SGT-5) através do método dialético dos discursos e, portanto, das formas de resolução de conflitos e a tentativa de hegemonia dos interesses brasileiros revelados durante os encontros. Ao analisar a posição brasileira durante as trinta reuniões da comissão do SGT-5, serão apresentadas as maiores dificuldades no processo de imposição das vontades, inflexibilidade de opiniões, predominância de interesses incompatíveis e as diversidades de conflitos nos debates entre Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai.

A principal fonte utilizada no presente artigo foram as atas oficiais das trinta reuniões da Comissão de Especialistas em Transporte Marítimo (CETM) do Mercosul. Como fontes secundárias, foram revisadas importantes contribuições de autores em livros, artigos científicos e breve parte da legislação brasileira. Os discursos do governo brasileiro nas décadas de 80 e 90 contribuíram para a análise da composição histórica do desenvolvimento das relações de política externa entre os países do Cone Sul (FLORES, 2005). Além desta análise, é essencial compreender as adversidades relativas às negociações integracionistas e

ordenamentos do princípio do consenso (RIBEIRO, 2012). Sendo o transporte marítimo parte do sistema logístico da região, os incentivos ao desenvolvimento econômico demonstraram uma significativa ascensão, ainda que diante do cenário turbulento e instável (LARRAÑAGA, 2002).

Em um primeiro momento, serão analisadas algumas posições dos membros do Mercosul sobre alguns pontos de maior relevância para a concentração de interesses comuns relativos à formação de um acordo multilateral de transporte marítimo. A contextualização deste processo apresenta uma contribuição importante na compreensão dos principais entraves sistemáticos e organizacionais apresentados pelas Delegações dos Estados Partes, contando com a participação da Venezuela como observadora em determinados momentos, excluindo desta análise a breve menção ao Chile como observador. Em seguida, serão avaliados os comportamentos, arguições, fundamentos e justificativas dos interesses brasileiros. A ênfase dada ao desempenho da Delegação Brasileira nesta investigação poderá cooperar para a análise estratégica da política nacional, apresentando considerações, também, sobre a manifestação dos setores privados e sindicais. Todas as informações presentes neste estudo irão direcionar para as considerações finais sobre o posicionamento do Brasil relativo à essa problemática de conflitos inerentes às relações sociais contextualizadas em encontros de especialistas em transporte marítimo do bloco econômico.

2 OPÇÃO METODOLÓGICA

A responsabilidade da redação científica é amplamente discutida nas etapas de formação de pensamento e conhecimento humano. Nesse sentido, a erudição passa por métodos de esferas e ramos diversificados, mas nunca se distanciando de seu objetivo principal. (WEBER, 2016). A investigação científica aqui demonstrada entende que a reflexão dos conceitos dos fenômenos socioeconômicos, políticos e até mesmo culturais dos atores envolvidos, nesse caso, especialistas em transporte marítimo do Mercosul, terão seus significados próprios de determinadas épocas. A conjuntura do bloco econômico nos anos 2000 possuía condicionantes para as decisões, entendidas como limitadoras para encerramento do acordo multilateral.

A abordagem escolhida foi a pesquisa documental, sendo esta compreendida como a análise de dados de documentos (LAKATOS, 2003), neste caso, as atas das reuniões finalizadas do SGT-5. O método utilizado para esta pesquisa foi o dialético, entendendo que a

complexidade dos processos decisórios não estão acabados, principalmente por causa da contraposição de ideias entre os atores principais.

Portanto, para a dialética, as coisas não são analisadas na qualidade de objetos fixos, mas em movimento: nenhuma coisa está "acabada", encontrando-se sempre em vias de se transformar, desenvolver; o fim de um processo é sempre o começo de outro. Por outro lado, as coisas não existem isoladas, destacadas uma das outras e independentes, mas como um todo unido, coerente. Tanto a natureza quanto a sociedade são compostas de objetos e fenômenos organicamente ligados entre si, dependendo uns dos outros e, ao mesmo tempo, condicionando-se reciprocamente. (LAKATOS, 2003, p.101).

Entendendo a mudança de dialética como um movimento de transformação ou um processo de aceitação de novas ideias de acordo com o contexto (LAKATOS, 2003, p.102), alguns membros apresentaram concordância com a exposição de argumentos diversos dos seus, enquanto outros se mantiveram inabaláveis do início ao fim.

Importante notar que através do método dialético, as mudanças ocorridas nos anos de encontros foram marcadas pelo processo de transformação da quantidade de discussões em qualidade de argumentações. Por isso, denomina-se a “mudança quantitativa o simples aumento ou diminuição de quantidade. Por sua vez, a mudança qualitativa seria a passagem de uma qualidade ou de um estado para outro.” (LAKATOS, 2003, p. 104).

Como parte de uma premissa dialética, as contradições internas advindas nas reuniões corroboram o movimento impulsionador e relativo para que a vontade nacional de cada representante prevalecesse ou ao menos fosse acatada no acordo.

3 A PROLONGADA BUSCA POR INTERESSES CONVERGENTES

Inserido em uma conjuntura histórica onde havia a predominância das relações bilaterais entre Argentina e Brasil, apesar de apresentar uma predisposição à ações antagonistas e muitas vezes conflituosas, o Mercosul era considerado para o Brasil como uma ferramenta marcante e poderosa que auxiliava na busca de sua autenticação e reconhecimento como Potência Média, principalmente pelo fato de possuir a maior influência devido à sua atuação comercial e industrial no mundo. (LARRAÑAGA, 2002).

No decurso histórico, desde os antecedentes estruturais e decisivos para a sua formação até os dias atuais, diversas são as dificuldades enfrentadas pelo bloco econômico,

particularmente pelas vocações políticas e composições de diferentes setores sociais vulneráveis entre os Estados. Esse paradigma só sofrerá mudanças na medida que a interdependência alcançar impulsos vinculados ao progresso da globalização.

Em conformidade com o Artigo 13 do Tratado de Assunção de 1991, o Grupo de Mercado Comum contaria com a formação de segmentos de áreas específicas direcionadas para o cumprimento de suas finalidades econômicas, composto pelos chamados Subgrupos de Trabalho. Nesse contexto, as políticas relacionadas ao Transporte Marítimo estavam inseridas inicialmente no Subgrupo de Trabalho nº 6 e posteriormente foram reorganizadas para Subgrupo de Trabalho nº 5 (SGT-5). (BRASIL, 1991).

A XXI reunião do SGT-5 ocorrida em agosto de 2001 Montevideu apresentou a tarefa para “identificar e avaliar as assimetrias e formular os objetivos para definir políticas de interesse regional que conduzam a elaboração de um instrumento marco sobre transporte marítimo” (MERCOSUL, agosto, 2001). Nos anos subsequentes, a matéria relacionada à minuta do acordo multilateral seria amplamente discutida, em média duas vezes por ano, até 2019. A prolongada demora para o tratamento e subscrição do acordo é desde então uma preocupação geral entre os membros da comissão. Percebe-se, através da análise da frequência de participação das delegações durante o período de 2004 (primeiro e encontro) a 2019 na tabela 1, a predisposição ao compromisso de junto à comissão, em muitas vezes alcançado de acordo com a estratégia diplomática nacional da ocasião. Durante todo o período dos encontros, muitos movimentos e mudanças de paradigma aconteceram, considerados emblemáticos e desconhecidos para esta análise, para que uma Delegação eventualmente se ausentasse de sua incumbência na agenda correspondente.

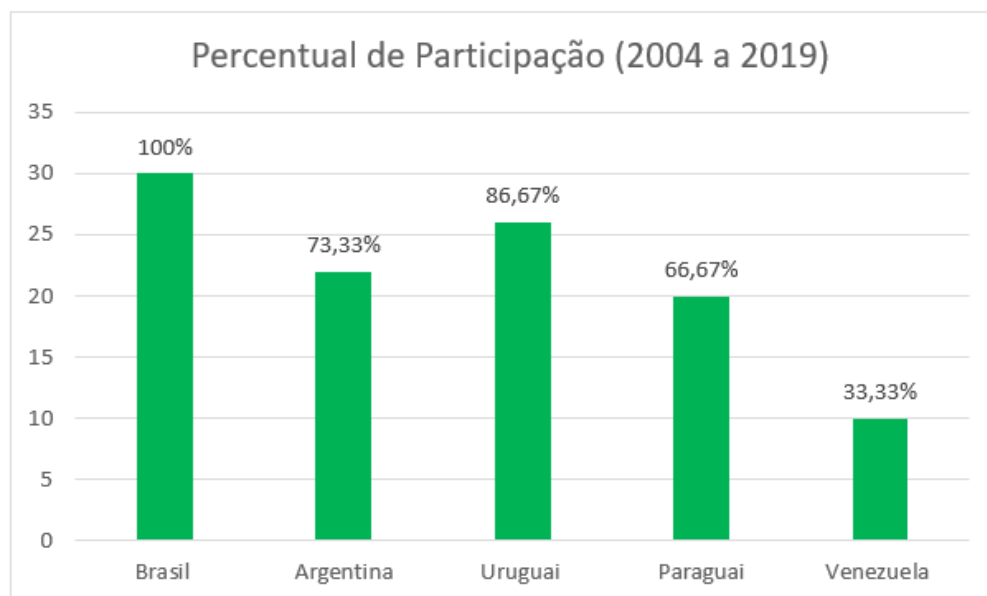
Tabela 1 – Participação das Delegações nas reuniões 2004 a 2019

REUNIÕES	LOCAL E DATA	BRASIL	ARGENTINA	URUGUAI	PARAGUAI	VENEZUELA
1ª	Buenos Aires - maio, 2004	Sim	Sim	Não	Sim	Não
2ª	Brasília - julho, 2004	Sim	Sim	Sim	Sim	Não
3ª	Fortaleza - outubro, 2004	Sim	Sim	Sim	Sim	Não
4ª	Assunção - abril, 2005	Sim	Sim	Não	Sim	Não
5ª	Montevideu - outubro, 2005	Sim	Sim	Sim	Não	Não
6ª	Bariloche - abril, 2006	Sim	Sim	Não	Sim	Sim*
7ª	Santa Catarina - outubro, 2006	Sim	Sim	Sim	Não	Sim*
8ª	Assunção - abril, 2007	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim*
9ª	Montevideu - outubro, 2007	Sim	Sim	Sim	Sim	Não
10ª	Mendoza - abril, 2008	Sim	Sim	Sim	Não	Sim*
11ª	Maceió - outubro, 2008	Sim	Sim	Sim	Não	Sim*
12ª	Assunção - maio, 2009	Sim	Sim	Sim	Sim	Não
13ª	Montevideu - novembro, 2009	Sim	Não	Sim	Não	Não
14ª	Salta - maio, 2010	Sim	Sim	Sim	Sim	Não
15ª	João Pessoa - outubro, 2010	Sim	Sim	Sim	Sim	Não
16ª	Assunção - maio, 2011	Sim	Sim	Sim	Sim	Não
17ª	Montevideu - outubro, 2011	Sim	Sim	Sim	Não	Não
18ª	Buenos Aires - junho, 2012	Sim	Sim	Sim	Sim	Não
19ª	Ipojuca - novembro, 2012	Sim	Não	Sim	Não	Não
20ª	Montevideu - maio, 2013	Sim	Não	Sim	Não	Sim
21ª	Caracas - novembro, 2013	Sim	Não	Sim	Não	Sim
22ª	Salta - novembro, 2014	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
23ª	Gramado - maio, 2015	Sim	Não	Sim	Sim	Sim
24ª	Assunção - novembro, 2015	Sim	Não	Sim	Sim	Sim
25ª	Montevideu - junho, 2016	Sim	Sim	Sim	Não	Não
26ª	Buenos Aires - junho, 2017	Sim	Sim	Sim	Sim	Não
27ª	Florianópolis - novembro, 2017	Sim	Sim	Sim	Sim	Não
28ª	Assunção - junho, 2018	Sim	Sim	Sim	Sim	Não
29ª	Montevideu - novembro, 2018	Sim	Não	Sim	Sim	Não
30ª	Foz do Iguaçu - novembro, 2019	Sim	Não	Não	Sim	Não
LEGENDA						
	* = apenas como observadora					

Fonte: <https://documentos.mercosur.int/public/reuniones>. Elaborado pela autora

Em um total de 30 reuniões, o Brasil compareceu a 100% delas conforme demonstrado no gráfico 1. Não foram expostos os motivos das ausências das Delegações, mas estas deveriam estar cientes da importância de comparecimento para manter a consonância das pautas, bem como respeitar os princípios fundamentais e direito de voz. O andamento das decisões dependia basicamente do dever de casa dos Estados-Partes em apresentarem as avaliações técnicas e econômicas consultadas previamente em seus setores responsáveis internos para exporem suas opiniões no período agendado. A única exceção para esse caso seria a Venezuela, mas que mesmo em sua breve participação elaborou pareceres pertinentes e contribuiu significativamente para a formação de pensamento em conjunto.

Gráfico 1 – Percentual de participação das Delegações nas reuniões 2004 a 2019



Fonte: <https://documentos.mercosur.int/public/reuniones>. Elaborado pela autora

A primeira reunião da Comissão de Especialistas de Transporte Marítimo do Subgrupo de Trabalho nº5 do Mercosul ocorrida em maio de 2004 apresentou um formato objetivo, mas trazia em sua pauta temas expressivos, principalmente em direção às negociações com a União Europeia e as premissas para o acordo de transporte marítimo multilateral do bloco econômico. Desde o primeiro instante a posição brasileira se mostrou consciente e favorável ao intercâmbio internacional do Mercosul, alegando que o transporte marítimo era um serviço básico que correspondia a 70% de toda a movimentação de cargas na região. O Brasil entendia também que a complexidade desse tipo de integração era parte de um cenário de normas e mercados internacionais competitivos, naturalmente presentes entre os Estados. (MERCOSUL, maio, 2004).

O primeiro encontro deu início a uma série de questionamentos, contestações e hesitações, mas ainda assim os Estados integrantes manifestavam em sua essência diplomática a busca do aperfeiçoamento dos meios de transporte para a intensificação dos intercâmbios entre os sócios comerciais. Era notável a verificação do alto índice de fretes gerados pelo Mercosul e essa relevância obteve destaque para o equilíbrio das contas externas, estimulando consideravelmente as atividades econômicas. A Delegação Brasileira, nesse sentido, conferiu uma grande importância para a assinatura do acordo de transporte marítimo multilateral, sobretudo pelo escopo apresentado, no qual traria grandes vantagens para promover melhores qualidades de serviços e fretes, aumentar a competitividade do setor na região e demais regiões do globo, promover uma maior incorporação internacional das Marinhas Mercantes,

disciplinar o transporte e permitir uma política comum com relação a outros Estados. (MERCOSUL, maio, 2004).

As negociações e tratativas para que o acordo fosse instituído se estendeu por longos anos, desde 2004 em sua 1ª versão até 2019 com o 30º encontro, e é possível identificar diferentes expressões individualizadas entre os Estados Partes, mas que ainda assim justificavam em suas proposições o interesse geral para que as condições dos serviços prestados pelo transporte marítimo fossem viáveis em seu sistema operacional e que trouxessem progressos significativos e indispensáveis para o aumento da capacidade comercial global. Conforme o texto no preâmbulo da minuta do acordo, havia o compromisso configurado no processo de integração estabelecido no Tratado de Assunção de harmonizar as legislações de qualquer área pertinente ao transporte marítimo, bem como promover a uniformidade de condições de serviços entre os armadores. (MERCOSUL, agosto, 2001).

Uma importante argumentação para a estimulação das operações, que foi objeto de grande divergência principalmente por parte do Uruguai, era a possibilidade de integração do serviço *feeder*. A necessidade inicial era de se definir o conceito desse tipo de serviço e, chegando a um consenso, poderiam proceder com as delimitações futuras. Preliminarmente, para os efeitos do acordo, os serviços *feeder* foram entendidos como aqueles de transporte marítimo internacional realizados de um porto ao outro de um Estado-Parte para transbordo de cargas provenientes ou destinadas a portos de terceiras Partes, incluindo ou não o emprego de instalações portuárias. As Delegações do Uruguai e Paraguai foram inicialmente contra a inclusão deste serviço no acordo, mesmo a Delegação Brasileira apontando em sua proposta a preferência para os armadores da região. (MERCOSUL, abril, 2005).

Para o Uruguai, a prioridade era o desenvolvimento de seus portos para serviços do sistema de transporte regional, o que conseqüentemente poderia acarretar uma maior liberdade especialmente para os casos de captação de cargas em trânsito. Ao incorporar o serviço *feeder*, haveria uma divergência com a política portuária almejada pelo Uruguai e, por isso, propuseram na 5ª reunião a suspensão das negociações até que surgissem novos elementos para superar essa situação. (MERCOSUL, outubro, 2005).

A Delegação da Argentina destacou importantes ponderações sobre o domínio de aplicação da integração nos portos do litoral marítimo dos Estados Partes e portos uruguaios e argentinos no Rio da Prata. Desde que o projeto apresentasse incentivos ao desenvolvimento das Marinhas Mercantes no Mercosul, haveria o enquadramento positivo para o intercâmbio

comercial. Para a Argentina, o transporte intra-mercosul deveria se manter reservado para as empresas prestadoras de serviço dos países que formavam o Mercado Comum do Sul. Os argentinos também fundamentavam suas propostas através da crítica ao acesso dos mercados via acordos bilaterais entre outros Estados fora do bloco, alegando que esses acordos acabavam por limitar a participação dos países integrantes do Mercosul, entendendo como sendo uma oportunidade efetiva para o ingresso no tráfego marítimo por um terceiro. (MERCOSUL, abril, 2006).

Apesar da Argentina admitir o empenho do Uruguai para integrar o acordo multilateral, ela critica e refuta a posição uruguiaia em excluir os serviços *feeder* que utilizassem portos uruguaios com a finalidade de trânsito e transbordo. Para a Delegação Argentina, essa postura do Uruguai acarretaria um verdadeiro retrocesso nas negociações e sinalizou a disposição do Protocolo de Montevideu de 1997 que entrou em vigência em dezembro de 2005 (MERCOSUR, 1997), onde encontra-se amparado o âmbito de aplicação dos serviços, incluindo os serviços de transporte marítimo, e não deveria haver a prerrogativa de se distanciar desses compromissos assumidos anteriormente. (MERCOSUL, abril, 2007). A Argentina expressava a sua preocupação com o futuro das negociações pois acreditava que havia uma falta de consciência no Grupo Mercado Comum e isso causava dubiedade para as relações inter-regionais e bilaterais (MERCOSUL, abril, 2008).

O Uruguai contestou a crítica Argentina afirmando que havia sido realizada uma consulta interna com integrantes nacionais do Grupo de Serviços e que sua proposta não era discordante dos pressupostos do Tratado de Montevideu. Ratificou, ainda, seus termos apresentados anteriormente sobre a matéria de transporte marítimo internacional com origem e destino dos Estados Partes e exclusão dos serviços *feeder*. O Uruguai propunha, mais uma vez, uma nova inclusão de minuta que pudesse vincular seus legítimos interesses. (MERCOSUL, outubro, 2008).

Enquanto Argentina, Paraguai e Brasil concordavam com a inclusão de cargas de transbordo, o Uruguai permanecia em seu entendimento de interesse nacional excluindo tal possibilidade. Em outubro de 2008, na 11ª reunião da comissão:

O Uruguai manifestou sua aspiração em lograr um entendimento entre os Estados Partes que permita a redação de um documento consensuado contemplando as prioridades e necessidades dos diferentes países, uma vez que o atual texto do Projeto do Acordo restringe o acesso a portos nacionais das frotas mercantes de terceiros países. O Uruguai desenvolveu sua política marítima e portuária de acordo com sua política nacional, no sentido de ter, como plataforma logística, um porto concentrador e distribuidor de cargas, a fim de proporcionar serviços confiáveis,

seguros e ágeis como porta de entrada e saída da região e o desenvolvimento de sua marinha mercante. O projeto de Acordo exclui o transporte de cabotagem e se aplica a todo o transporte internacional, qualquer que seja a origem ou destino da carga, estabelecendo uma reserva de carga multilateral em aparente benefício ao desenvolvimento das bandeiras dos navios dos Estados Partes. Além disso, exclui o transporte internacional coberto pelo Acordo de Transporte Fluvial da Hidrovia Paraná-Paraguai, o transporte internacional de cargas com origem e destino em portos fluviais do Rio Alto Paraná e o transporte internacional de petróleo bruto e derivados produzidos no Brasil. De acordo com o exposto pelas diferentes delegações, estas exclusões correspondem a necessidades das Partes e, nessa mesma linha, o Uruguai também necessita excluir os serviços *feeder*. Diante desta situação e com o objetivo de lograr um documento consensuado entre todos os Estados Partes, o Uruguai propõe que se avalie novamente a inclusão na minuta de Acordo Multilateral de Transporte Marítimo do MERCOSUL das necessidades pleiteadas pela delegação daquele País. (MERCOSUL, outubro, 2008).

O Uruguai possuía uma frota reduzida em sua Marinha Mercante e enfrentava perdas significativas por conta do descumprimento de sócios do bloco provenientes de outros acordos regionais. Por conta da perda de bandeira de algumas embarcações, a maior preocupação dos armadores uruguaios dizia respeito aos investimentos em embarcações que incorporariam uma frota projetada no Mercosul somente. No decurso desses primeiros 6 anos de encontros da comissão, era possível enxergar a dificuldade do Uruguai em subscrever o acordo diante dos impasses próprios e isso implicaria no escalonamento para uma esfera superior de decisão no nível político e de sua Chancelaria. (MERCOSUL, outubro, 2010).

No ano de 2013, o Uruguai apresentou em estudo de impacto realizado por especialistas nacionais demonstrando os possíveis prejuízos com a assinatura do acordo. A princípio, cabe ressaltar a dificuldade de realizar a cabotagem naquele país tendo em vista a reduzida extensão de sua costa e, além disso, contam somente com um único porto, o de Montevideu. Esse cenário impede os avanços de sua Marinha Mercante, limitando consideravelmente seus serviços e diminuindo em 33% o volume de contêineres em trânsito no porto de acordo com o estudo. Em sua última consideração, a preocupação dos especialistas era o aumento dos custos dos fretes de transbordo para o transporte das mercadorias, ocasionando o encarecimento para o consumidor final. (MERCOSUL, novembro, 2013).

O Uruguai fundamentava suas razões sistematicamente a fim de demonstrar para o Grupo Mercado Comum (GMC) que a tarefa de estabelecer as regras e associar as vontades político-econômicas de quatro Estados não era descomplicada nem tão rapidamente acessível. Se não houvesse benefício algum para a Marinha Mercante uruguia, era pertinente não aderir ao acordo, a menos que se excluísse o tráfego *feeder* e transbordo com origem ou destino a outros países não pertencentes ao bloco.

Mesmo durante os vários anos de impasse sobre a presença da Venezuela no Mercosul, esta compareceu a algumas sessões e atuou fortemente em grande parte das tramitações e debates:

O representante da Delegação Venezuelana propôs a criação de um subgrupo de trabalho denominado Setor Aquaviário e Portuário que deverá abranger a atividade marítima, fluvial, lacustre, portuária, infraestrutura portuária, hidrovias, construção naval e, também, direito comunitário, articulação de redes de conhecimentos, desenvolvimento de economias regionais dos países membros, implementação de terminais portuários entre hidrovias e transporte marítimos de longa distância, dentre outros. (MERCOSUL, outubro, 2006).

A participação venezuelana foi considerada de maior expressividade, mesmo inicialmente como observadora, nas reuniões ocorridas entre os anos de 2006 e 2015, havendo um intervalo de ausência de 2009 a 2013, atuando principalmente nos estudos do projeto de acordo com o Grupo de Adesão da Venezuela e se pronunciando nos limites de sua posição no Mercosul, que apresentava, ainda, grande instabilidade e incerteza.

Ocorrida em Caracas em novembro de 2013, a 21ª reunião contou com a apresentação do parecer jurídico do *Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos (INEA)* da Delegação da Venezuela. As alterações propostas mais relevantes sobre os pontos de divergência foram sobre sua posição em excluir as mercadorias do serviço *feeder* no transporte fluvial e aquelas que tinham como destino portos venezuelanos ou eram provenientes de países caribenhos. (MERCOSUL, novembro, 2013).

Foi proposta também pela Venezuela a implementação de um Sistema de Informação de Transporte Marítimo com o objetivo de os Estados Partes inserirem em tempo real todas as tramitações de movimentação de cargas, gerando uma maior integração comercial para os participantes do processo. Como exemplo de algumas ideias, os principais portos operacionais poderiam informar sua movimentação diária, os armadores poderiam inserir características importantes de suas embarcações, como tonelagem, carga disponível, entre demais vantagens do sistema. (MERCOSUL, novembro, 2013).

A cooperação da Venezuela contava com o apoio do princípio da reciprocidade, regida pelas disposições jurídicas internas, onde o acesso à movimentação de carga de importação e exportação deveria ser um instrumento ágil e flexível de negociação. Essa breve presença da Venezuela nas relações do Mercosul foi merecedora de apreciação pontual entre os Estados, mas sem o desfecho com a sua incorporação no bloco.

A Delegação do Paraguai direcionou suas razões essencialmente para garantir o comércio exterior e a bandeira paraguaia. Requisitava a atenção dos demais signatários para a sua situação geográfica por não possuir costa marítima, onde sua operação era majoritariamente pelo tráfego fluvial, não sendo as questões da hidrovia Paraguai-Paraná tratadas no âmbito das reuniões. A vulnerabilidade paraguaia aparecia como uma desvantagem, mas na maioria das abordagens das reuniões que esteve presente, o Paraguai apresentou concordância com as demais delegações. (MERCOSUL, outubro, 2004).

Em paralelo às exposições de cada Delegação, foram analisadas situações compartilhadas, principalmente referentes aos acordos bilaterais anteriores à formação do Mercosul. Nos acordos bilaterais Brasil-Argentina e Brasil-Uruguai sobre o transporte marítimo, por exemplo, puderam ser encontradas condições específicas para as empresas de navegação operarem, mas, em geral, não foram impostas restrições para a participação de capital estrangeiro. Era necessário que as empresas possuíssem um número mínimo de embarcação matriculada em sua respectiva bandeira. Essa reflexão também foi objeto significativo nos debates acerca do transporte transfronteiriço, principalmente para as delimitações de porcentagem de conteúdo local. (MERCOSUL, outubro, 2011).

O Mercosul é parte de uma organização internacional que, assim como em outros blocos econômicos, apresenta afinidades em escalas institucionais diferentes entre os membros. (VASCONCELOS, 2021). A análise das negociações de quinze anos de encontros dos especialistas em transporte marítimo evidenciam que estes fazem parte apenas de uma pequena parcela do difícil processo de ordenação do bloco econômico.

4 A ARTICULAÇÃO BRASILEIRA

Considerando que os esforços integracionistas antecedentes ao Tratado de Assunção estiveram predominantemente presentes na história da política econômica do Brasil, a partir de 1991, com a assinatura do Tratado, o seu artigo 5º previa a necessidade da “adoção de acordos setoriais, com o fim de otimizar a utilização e mobilidade dos fatores de produção e alcançar escalas operativas eficientes.” (BRASIL, Decreto nº 350, 1991).

Ainda nos anos embrionários, havia pouco debate sobre o transporte marítimo, que começou a ganhar maior destaque a partir dos anos 2000 com a estruturação formalizada em reuniões de profissionais e autoridades que possuíam expertise na área. A formação da

comissão contou com a presença, durante os anos seguintes, de representantes dos países-membros para tratar sobre os pontos estratégicos do setor, principalmente para a formação de um acordo que, teoricamente, iria propiciar grandes benefícios econômicos. Isso, infelizmente, apesar da exaustiva participação e discussão por muitos anos, não seria prático e não resultou, de fato, na assinatura do acordo até 2021.

Observando a posição do Brasil nos encontros, pode-se vislumbrar uma predominância de sua política voltada para a facilitação de abertura comercial, sendo entendida como uma abertura econômica através de um maior engajamento do mercado sub-regional. Essa era fundamentalmente a premissa do Mercosul desde a sua formação e constituição, isto é, enfrentar todos os desafios da conjuntura estratégica pós-guerra fria no sentido de estabelecer uma política externa voltada para a soberania nacional. Por isso, a inserção competitiva global do Brasil, especificamente sobre o transporte marítimo no Mercosul, pode ser analisada através da busca constante por habilidades que pudessem manter a sua hegemonia no bloco. Contudo, mesmo possuindo uma supremacia em conjunto com a Argentina e aspirando sua maior capacidade de liderança, não seria prático traçar passos consideravelmente decisivos para este fim durante as reuniões.

Notoriamente, o domínio político-estratégico de cada um dos países-membros estaria voltado para suas conveniências, principalmente suas capacidades comerciais mais fortes, como por exemplo, o petróleo bruto do Brasil e seus derivados, amparados pela Constituição Federal Brasileira, não estariam presentes no acordo (MERCOSUL, julho, 2004). Assim como essa importante questão brasileira, diversas outras considerações surgiram para os outros Estados durante as tentativas de resolução de impasses nas reuniões da comissão. Ainda assim, o propósito permanecia sendo a aproximação dos processos de tomada de decisão fundamentados na confiança mútua para o aumento do intercâmbio de serviços de transporte marítimo. A convergência era fundamental, mas a vocação para motivação das controvérsias e desacordos foi predominante.

No processo de comunicação formado por uma variedade de atores que tem entre si o interesse em estruturar um projeto final conjunto, há uma complexidade de manifestações divergentes. A barganha de argumentos vai muito além do jogo de quem ganha ou quem perde na posição de interesse, pois os negociadores, nesse caso os Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai, precisariam apresentar alternativas para alcançar o compromisso final de forma

legítima. Algumas vezes, percebe-se que pressupostos ou alegações que caminham para o lado oposto do interesse comum pode ocasionar um caráter negativo no enredo.

A Delegação Brasileira contou com a presença de importantes representantes da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e Marinha do Brasil, além de eventuais participações indiretas dos setores privados, que levaram em consideração as prerrogativas dos princípios do Mercosul, entendidos para o SGT-5 como a implementação de uma política comum que não causasse prejuízos à movimentação de cargas na região. Assim, era importante também a verificação da legislação interna de cada Estado, caso fosse necessária aprovação parlamentar. (MERCOSUL, outubro, 2004).

Em 2004, e posteriormente em diversas ocasiões, a Delegação Brasileira enfatizou a necessidade de definição de posturas de política marítima comum que trariam fortes contribuições futuras com a União Europeia. Ademais, foram postuladas também as relações bilaterais Brasil – Argentina, Brasil – Uruguai e Brasil – Paraguai, nas quais assinalou, através do levantamento de dados estatísticos, que o transporte aquaviário havia crescido significativamente desde o início da formação do Mercosul, levando à ideia de impulsionar os esforços estratégicos para a ratificação do acordo. (MERCOSUL, outubro, 2004).

O regionalismo era considerado pela Delegação Brasileira como um princípio que deveria ser exercido, pois tinha como finalidade o aumento da participação e da capacidade econômica dos países-membros. A via marítima foi considerada o instrumento principal para a movimentação de cargas intra e extrarregionais e, por isso, o Brasil incentivava nas reuniões as propostas do acordo. Não era difícil entender o porquê da Marinha Mercante ser tão importante para o Brasil, pois este setor aumentava a presença de bandeiras nacionais no comércio internacional, intensificando consideravelmente o seu poder marítimo. (MERCOSUL, outubro, 2005).

Observam-se diversas ratificações brasileiras sobre o regionalismo nos contextos das reuniões da comissão como uma forma de possibilidade de alcance de melhores condições de negociação com os outros blocos econômicos. A Delegação da Argentina demonstrou conformidade com o pensamento brasileiro e, assim, propuseram uma avaliação estatística contemplando a investigação padronizada de informações como bandeiras dos navios, empresas transportadoras, fontes de dados, portos, embarques e desembarques, responsáveis aduaneiros, entre outras. A análise dos dados traria uma melhor visualização dos elementos principais da atuação do transporte marítimo regional. (MERCOSUL, abril, 2006).

É possível contemplar, nesse contexto, um processo de tentativa de recuperação das economias do Cone Sul a partir de uma nova perspectiva de integração no cenário mundial e era nesse âmbito que o regionalismo poderia contribuir para uma maior abertura com incentivos comerciais, mesmo acompanhada por ameaças, desvantagens e hesitações. Essa via de crescimento e busca por destaque internacional através do Regionalismo Aberto configurava uma estratégia predominante no início dos anos 90. Por esse motivo, o Tratado de Assunção apresentava a disposição em se criar um bloco econômico entre quatro países associado ao Regionalismo Aberto. (GUIMARÃES, 2019).

Na concepção brasileira, a proposta do acordo aparecia como um plano importante para dar preferência e estimular o transporte de cargas por armadores dos países-membros, alcançando assim, melhores resultados na prestação de serviços de transporte marítimo e redução de custos dessa categoria. Setores privados e sindicais manifestaram suas reflexões e principais preocupações e, em situações momentâneas, foram debatidos e analisados nos encontros. Essa consideração sobre a opinião dos *stakeholders* de maior impacto e da linha de frente das operações representa a preocupação com as adversidades e, acima de tudo, a complexidade em atenuar as possíveis desvantagens que algum setor poderia enfrentar futuramente. (MERCOSUL, outubro de 2005).

Uma interessante posição trazida pelo setor privado Gente de Mar durante a 5ª reunião da comissão em outubro de 2005 foi a importância de se adotar políticas comuns, pois sem estas a Marinha Mercante ficaria demasiadamente prejudicada com o encarecimento dos custos totais de transporte marítimo. Inserida nessa concepção, para a Gente de Mar, era necessário que o acordo multilateral regulasse o transporte marítimo entre os países incluindo toda a mercadoria movimentada, podendo ser de origem ou destino tanto dentro quanto fora da região. Esse posicionamento se mostrava totalmente a favor do desenvolvimento portuário, além de permitir um avanço para a regulamentação prioritária na introdução de mecanismos que poderia futuramente extinguir as assimetrias e trazer a igualdade de competência entre os quatro Estados. (MERCOSUL, outubro de 2005).

Ressaltando a dimensão dessa posição, a Gente de Mar defendeu a ideia de que os Estados do Cone Sul enfrentavam realidades políticas distintas à do passado e que o novo paradigma neoliberal trazia um conteúdo de desenvolvimento econômico com maior equidade e justiça social. O processo de reestruturação histórica da região direcionou a busca pelo crescimento em conjunto dos quatro Estados e por isso havia a necessidade de recriação de

uma nova ordem comercial para o setor de transporte marítimo, enriquecendo as premissas sobre igualdades operacionais, bem como os princípios de interdependência e reciprocidade entre os armadores da região. (MERCOSUL, outubro de 2005).

Para os Usuários Exportadores e Importadores Brasileiros, com relação à reserva de mercado no transporte marítimo entre os Estados do Mercosul, se esta fosse ampliada, estaria indo em direção contrária aos interesses nacionais por conta do aumento dos preços dos fretes praticados. Esse regime de reserva de cargas poderia, ainda, intimidar a competição entre as empresas de navegação, trazendo prejuízos nas transações comerciais dos Estados envolvidos. (MERCOSUL, outubro de 2005).

O Ministério da Indústria e Comércio e o Sistema Mercante, implementado pelo Ministério dos Transportes, apresentaram dados estatísticos significativos para o setor hidroviário, principalmente sobre a origem do manifesto de carga de mercadorias que trafegavam pela via marítima. A maior relevância desses dados implicava na avaliação de seus impactos e estímulos dos tráfegos bilaterais ente Brasil e Argentina, Paraguai e Venezuela. Assim, o Brasil apresentava um cenário prospectivo importante para a visualização do potencial na América Latina. (MERCOSUL, outubro, 2007).

A argumentação brasileira demonstrava uma preocupação nacional em desenvolver a sua construção naval e a Marinha Mercante para lograr maior presença da bandeira nacional, além de aumentar a criação de empregos. Em 2008, houve um aumento da construção de porta-contêineres para que a capacidade desse tipo de embarcação fosse aumentada para 364.815 toneladas de porte bruto. O Brasil apresentou, ainda nesse ano, que esse caráter incentivador de integração permitiria a participação do tráfego bilateral entre Brasil/Argentina e armadores do Paraguai, Uruguai e outros países que pudessem integrar o Mercosul futuramente. Com base nos dados estatísticos da época, isso significaria 94% do tráfego marítimo brasileiro na região. (MERCOSUL, outubro, 2008).

A prioridade de transporte era para as empresas dos países-membros. Porém, caso alguma empresa não pudesse atender a demanda, haveria a possibilidade de uma embarcação de terceira bandeira realizar o transporte. Isso já era praticado no Brasil pela ANTAQ, que permitia a esse processo de transporte em até 24 horas. Mesmo com essa viabilidade, o Brasil destacava que a presença de empresas estrangeiras não deveria ter grande participação no tráfego regional. (MERCOSUL, outubro, 2008).

Após os anos de transações sem lograr grandes êxitos, em 2017 ocorreu o avanço nas negociações sobre o texto de acordo parcial para transporte de mercadorias perigosas, objeto de debates anteriores. Todavia, ainda que não tivesse sido mantida a atenção para os artigos do Acordo de Transporte Marítimo de Carga realizado em 2005, o Brasil perseverou na sua busca de inserção global através de negociações entre o Mercosul e a União Europeia, ocorrendo em Brasília naquele ano. (MERCOSUL, novembro, 2017).

Os primeiros dez anos de reunião, considerando a primeira em 2004, foram marcados por apresentações técnicas, apreciação de alteração dos textos da minuta propostos pelas delegações, análise de dados estatísticos, participação das Marinhas, pareceres de sindicatos e setores privados, entre diversos outros fatores. A partir de 2014 os discursos apresentaram formatos repetitivos e os desdobramentos das reuniões foram baseados em novas considerações sobre as propostas de redação da minuta do documento, mas sem resultar em grandes avanços até o ano de 2019, onde ocorreu o último encontro registrado pelo Mercosul e não houve a previsão de subscrição do acordo.

A política externa brasileira procurou nos formatos de diferentes governos durante os 30 anos de Mercosul defender, na medida do possível, o fortalecimento do bloco econômico, apesar de haver disparidades de ideais e antagonismos de políticas essencialmente ambiciosas para os acordos comerciais na região. A visão da atual conjunção diante da política internacional é a de um bloco enfraquecido, essencialmente pela dispersão de alguns membros e da mudança de planejamentos nacionais.

No contexto atual, existe a predisposição manifestada pelo governo brasileiro de não proceder com a renovação de acordos bilaterais entre Uruguai (AGÊNCIA BRASIL, maio 2021), que vigora desde 1976, e Argentina desde 1985 (PORTOS & NAVIOS, fevereiro 2021). Essa manobra brasileira, retrato de novas referências de planejamento, teria por finalidade a ampliação de competitividade no setor. Contudo, há ainda a forte presença de pensamentos antagônicos entre o governo e os principais atores da navegação de cabotagem, que demonstram serem a favor do fim dos acordos. Existe também a posição em defesa de revisão de um novo paradigma para reatar essas parcerias futuramente, pois os acordos atuais apresentam formatos desatualizados quanto à diversidade de produtos, legislações de operação das embarcações, entre outros.

Conseqüentemente, os assuntos contemporâneos sobre a matéria trazem novas interpretações relativas ao futuro do acordo multilateral no Mercosul. Se há a intenção de

encerramento de acordos bilaterais firmados há décadas, a prospecção de cenários futuros positivos quanto à resolução dos debates e formalização do consenso para subscrição do acordo transmite incerteza sobre sua continuidade.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A reação dos governos nacionais quanto às determinações sistêmicas de um bloco econômico pode ser considerada pelas demandas individualizadas originárias de seus subsistemas, que sofrem alterações e mudanças de perspectiva ao longo dos anos, principalmente por novas estruturas governamentais intrínsecas e históricas de cada país-membro do Mercosul, além dos níveis diferentes de desenvolvimento.

A formação de um bloco econômico pode aumentar a capacidade comercial dos Estados-Partes através da cooperação. No entanto, esta vem acompanhada das preocupações sobre os limites positivos e vantajosos que um acordo poderá trazer e, além do mais, representar seus interesses.

O grau de dificuldade de negociação para a subscrição de um acordo multilateral entre quatro Estados pôde ser aqui demonstrado pelos longos anos de encontros sem chegar a um consenso e ainda demonstrar a grande incerteza sobre sua continuidade devido às novas propensões de fim de acordos bilaterais que foram firmados na década de 70 com o Uruguai e 80 com a Argentina. O processo decisório nas reuniões foi marcado pela busca de autonomia e conveniências entre os países-membros, repetição de argumentos e permanência de posições por muito tempo.

O transporte marítimo é um dos subgrupos do Grupo Mercado Comum e sua matéria é peculiar ao seu tipo de operação. É considerado um propulsor extraordinário para o comércio brasileiro, principalmente pela sua extensão litorânea, que qualifica o grande número de portos e transporte de carga. A habilidade político-econômica brasileira, marcada pela sua demonstração e manifestação de vontade de participação e inserção mundial após a Guerra Fria, especialmente com a sua afirmação como Potência Média, tem representado nos últimos anos sua postura cooperativa no Mercosul até certo ponto. Na medida que o cenário demonstra a perda de interesse e os instrumentos colaborativos enfraquecem, a reação tende a buscar novos métodos para o progresso.

Portanto, sendo a integração regional uma complexa transação entre as políticas internas e externas dos países-membros, inúmeras divergências irão acompanhar o caminho evolutivo ou regressivo do bloco econômico.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AGÊNCIA BRASIL. **Brasil não renovará pacto de transporte naval com Argentina e Uruguai.** Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2021-05/brasil-nao-renovara-pacto-de-transporte-naval-com-argentina-e-uruguai>. Acesso em: 09 jul. 2021

BRASIL. **Decreto nº 350 de 21 de novembro de 1991.** Promulga o Tratado para a Constituição de um Mercado Comum entre a República Argentina, a República Federativa do Brasil, a República do Paraguai e a República Oriental do Uruguai (TRATADO MERCOSUL). Diário Oficial da União 22.11.1991.

BRASIL. **Decreto nº 6.480 de 11 de junho de 2008.** Promulga o Protocolo de Montevideu sobre o Comércio de Serviços do MERCOSUL, concluído em Montevideu, em 15 de dezembro de 1997, acompanhado de seus quatro Anexos Setoriais, adotados pela Decisão nº 9/98 do Conselho Mercado Comum, em julho de 1998, e a “Lista de Compromissos Específicos Iniciais” do Brasil, aprovada pela Decisão nº 9/98 do Conselho Mercado Comum, em julho de 1998.

FLORES, Maria Candida Galvão. **O Mercosul nos discursos do governo brasileiro.** Rio de Janeiro: Editora FGV, 2005. 128p.

GUIMARÃES, Igor Silva. **Integração Econômica Regional e o Regionalismo Aberto do Mercosul.** eBook Kindle. 2019. 97p.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. **Fundamentos de Metodologia Científica.** São Paulo: Editora Atlas. 2003.

LARRAÑAGA, Félix Alfredo. **Desenvolvimento Econômico no Cone Sul: o sistema logístico sub-regional.** São Paulo: Aduaneiras, 2002.

MERCOSUL. **Ata da XXI Reunião do S.G.T.-5 – Transporte – Especialistas em Transporte Marítimo.** Montevideu, 28 e 29 de agosto de 2001 Disponível em: <https://documentos.mercosur.int/public/reuniones>. Acesso em: 01 jun. 2021

MERCOSUL. **Ata da XXII Reunião do S.G.T.-5 – Transporte – Especialistas em Transporte Marítimo.** Montevideu, 07 e 08 de novembro de 2001 Disponível em: <https://documentos.mercosur.int/public/reuniones>. Acesso em: 01 jun. 2021

MERCOSUL. **Ata da 1ª Reunião da Comissão de Especialistas em Transporte Marítimo do Mercosul.** Buenos Aires, 19 e 20 de maio de 2004. Disponível em: <https://documentos.mercosur.int/public/reuniones>. Acesso em: 01 jun. 2021

MERCOSUL. Ata da 2ª Reunião da Comissão de Especialistas em Transporte Marítimo do Mercosul. Brasília, 22 e 23 de julho de 2004. Disponível em: <https://documentos.mercosur.int/public/reuniones>. Acesso em: 01 jun. 2021

MERCOSUL. Ata da 3ª Reunião da Comissão de Especialistas em Transporte Marítimo do Mercosul. Fortaleza, 06 a 08 de outubro de 2004. Disponível em: <https://documentos.mercosur.int/public/reuniones>. Acesso em: 01 jun. 2021

MERCOSUL. Ata da 4ª Reunião da Comissão de Especialistas em Transporte Marítimo do Mercosul. Assunção, 06 a 07 de abril de 2005. Disponível em: <https://documentos.mercosur.int/public/reuniones>. Acesso em: 01 jun. 2021

MERCOSUL. Ata da 5ª Reunião da Comissão de Especialistas em Transporte Marítimo do Mercosul, Montevideu, 26 a 28 de outubro de 2005. Disponível em: <https://documentos.mercosur.int/public/reuniones>. Acesso em: 01 jun. 2021

MERCOSUL. Ata da 6ª Reunião da Comissão de Especialistas em Transporte Marítimo do Mercosul, Bariloche, 26 a 28 de abril de 2006. Disponível em: <https://documentos.mercosur.int/public/reuniones>. Acesso em: 01 jun. 2021

MERCOSUL. Ata da 7ª Reunião da Comissão de Especialistas em Transporte Marítimo do Mercosul, Florianópolis, 18 a 20 de outubro de 2006. Disponível em: <https://documentos.mercosur.int/public/reuniones>. Acesso em: 01 jun. 2021

MERCOSUL. Ata da 8ª Reunião da Comissão de Especialistas em Transporte Marítimo do Mercosul, Assunção, 18 a 20 de abril de 2007. Disponível em: <https://documentos.mercosur.int/public/reuniones>. Acesso em: 01 jun. 2021

MERCOSUL. Ata da 9ª Reunião da Comissão de Especialistas em Transporte Marítimo do Mercosul, Assunção, 24 a 26 de outubro de 2007. Disponível em: <https://documentos.mercosur.int/public/reuniones>. Acesso em: 01 jun. 2021

MERCOSUL. Ata da 10ª Reunião da Comissão de Especialistas em Transporte Marítimo do Mercosul, Mendoza, 09 a 11 de abril de 2008. Disponível em: <https://documentos.mercosur.int/public/reuniones>. Acesso em: 01 jun. 2021

MERCOSUL. Ata da 11ª Reunião da Comissão de Especialistas em Transporte Marítimo do Mercosul, Maceió, 29 a 31 de outubro de 2008. Disponível em: <https://documentos.mercosur.int/public/reuniones>. Acesso em: 01 jun. 2021

MERCOSUL. Ata da 12ª Reunião da Comissão de Especialistas em Transporte Marítimo do Mercosul, Assunção, 27 a 29 de maio de 2009. Disponível em: <https://documentos.mercosur.int/public/reuniones>. Acesso em: 01 jun. 2021

MERCOSUL. Ata da 13ª Reunião da Comissão de Especialistas em Transporte Marítimo do Mercosul, Montevideu, 04 a 06 de novembro de 2009. Disponível em: <https://documentos.mercosur.int/public/reuniones>. Acesso em: 01 jun. 2021

MERCOSUL. Ata da 14ª Reunião da Comissão de Especialistas em Transporte Marítimo do Mercosul, Salta, 19 a 21 de maio de 2010. Disponível em: <https://documentos.mercosur.int/public/reuniones>. Acesso em: 01 jun. 2021

MERCOSUL. Ata da 15ª Reunião da Comissão de Especialistas em Transporte Marítimo do Mercosul, João Pessoa, 27 a 29 de outubro de 2010. Disponível em: <https://documentos.mercosur.int/public/reuniones>. Acesso em: 01 jun. 2021

MERCOSUL. Ata da 16ª Reunião da Comissão de Especialistas em Transporte Marítimo do Mercosul, Assunção, 04 a 06 de maio de 2011. Disponível em: <https://documentos.mercosur.int/public/reuniones>. Acesso em: 01 jun. 2021

MERCOSUL. Ata da 17ª Reunião da Comissão de Especialistas em Transporte Marítimo do Mercosul, Montevideu, 26 de outubro de 2011. Disponível em: <https://documentos.mercosur.int/public/reuniones>. Acesso em: 01 jun. 2021

MERCOSUL. Ata da 18ª Reunião da Comissão de Especialistas em Transporte Marítimo do Mercosul, Buenos Aires, 13 a 15 de junho de 2012. Disponível em: <https://documentos.mercosur.int/public/reuniones>. Acesso em: 01 jun. 2021

MERCOSUL. Ata da 19ª Reunião da Comissão de Especialistas em Transporte Marítimo do Mercosul, Ipojuca, 07 a 09 de novembro de 2012. Disponível em: <https://documentos.mercosur.int/public/reuniones>. Acesso em: 01 jun. 2021

MERCOSUL. Ata da 20ª Reunião da Comissão de Especialistas em Transporte Marítimo do Mercosul, Montevideu, 22 e 23 de maio de 2013. Disponível em: <https://documentos.mercosur.int/public/reuniones>. Acesso em: 01 jun. 2021

MERCOSUL. Ata da 21ª Reunião da Comissão de Especialistas em Transporte Marítimo do Mercosul, Caracas, 11 a 13 de novembro de 2013. Disponível em: <https://documentos.mercosur.int/public/reuniones>. Acesso em: 01 jun. 2021

MERCOSUL. Ata da 22ª Reunião da Comissão de Especialistas em Transporte Marítimo do Mercosul, Salta, 05 a 07 de novembro de 2014. Disponível em: <https://documentos.mercosur.int/public/reuniones>. Acesso em: 01 jun. 2021

MERCOSUL. Ata da 23ª Reunião da Comissão de Especialistas em Transporte Marítimo do Mercosul, Gramado, 27 a 29 de maio de 2015. Disponível em: <https://documentos.mercosur.int/public/reuniones>. Acesso em: 01 jun. 2021

MERCOSUL. Ata da 24ª Reunião da Comissão de Especialistas em Transporte Marítimo do Mercosul, Assunção, 11 a 13 de novembro de 2015. Disponível em: <https://documentos.mercosur.int/public/reuniones>. Acesso em: 01 jun. 2021

MERCOSUL. Ata da 25ª Reunião da Comissão de Especialistas em Transporte Marítimo do Mercosul, Montevideu, 01 a 03 de junho de 2016. Disponível em: <https://documentos.mercosur.int/public/reuniones>. Acesso em: 01 jun. 2021

MERCOSUL. **Ata da 26ª Reunião da Comissão de Especialistas em Transporte Marítimo do Mercosul**, Buenos Aires, 31 de maio e 01 de junho de 2017. Disponível em: <https://documentos.mercosur.int/public/reuniones>. Acesso em: 01 jun. 2021

MERCOSUL. **Ata da 27ª Reunião da Comissão de Especialistas em Transporte Marítimo do Mercosul**, Florianópolis, 08 a 10 de novembro de 2017. Disponível em: <https://documentos.mercosur.int/public/reuniones>. Acesso em: 01 jun. 2021

MERCOSUL. **Ata da 28ª Reunião da Comissão de Especialistas em Transporte Marítimo do Mercosul**, Assunção, 30 e 31 de maio e 01 de junho de 2018. Disponível em: <https://documentos.mercosur.int/public/reuniones>. Acesso em: 01 jun. 2021

MERCOSUL. **Ata da 29ª Reunião da Comissão de Especialistas em Transporte Marítimo do Mercosul**, Montevideú, 21 a 23 de novembro de 2018. Disponível em: <https://documentos.mercosur.int/public/reuniones>. Acesso em: 01 jun. 2021

MERCOSUL. **Ata da 30ª Reunião da Comissão de Especialistas em Transporte Marítimo do Mercosul**, Foz do Iguaçu, 20 a 22 de novembro de 2019. Disponível em: <https://documentos.mercosur.int/public/reuniones>. Acesso em: 01 jun. 2021

MERCOSUR. **Protocolo de Montevideo sobre el Comercio de Servicios del Mercosur**. Montevideo, 15 de diciembre de 1997. Disponível em: https://www.mre.gov.py/tratados/public_web/ConsultaMercosur.aspx. Acesso em 02 jul. 2021

PORTOS & NAVIOS. **Brasil não renovará acordo bilateral de transporte marítimo com a Argentina**. Disponível em: <https://www.portosenavios.com.br/noticias/navegacao-e-marinha/brasil-nao-renovara-acordo-bilateral-de-transporte-maritimo-com-a-argentina>. Acesso em: 10 jul. 2021

RIBEIRO, Jeancezar Ditzz de Souza. **Mercosul: direito da integração e solução de controvérsias**. Belo Horizonte: Arraes Editores, 2012. 170p.

RODRIGUES, Horácio Wanderlei (org.). **Solução de controvérsias no MERCOSUL**. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 1997.

VASCONCELOS, Raphael Carvalho de. **Los 30 años del MERCOSUR: retos, logros y el futuro de la integración regional**. Rev. secr. Trib. perm. revis., 2021, ano 9, nº 17, p. 162-171.

WEBER, Max. **Metodologia das Ciências Sociais**. Tradução de Augustin Wernet; introdução à edição brasileira de Maurício Tragtenberg. – 5. Ed. – São Paulo: Cortez; Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2016.

THE DIALOGUES IN THE MEETINGS OF MERCOSUR MARITIME TRANSPORT EXPERTS COMMITTEE: ANALYSIS OF BRAZILIAN ARGUMENTS

***Abstract:** The formation of organizational alliances with other States in order to constitute economic integration can be considered a skillful and insightful strategy in the face of global capitalist positions. The Brazilian reality is no different from the various existing world compositions. 30 years ago, the formation of the Southern Common Market emerged as a true protagonist, acting through socioeconomic and sociopolitical incentives among its members. However, it is understood that the competition of convictions and plans to carry out the best market practices for the achievements of each member party promote, on many occasions, impetuous debates. The purpose of this article is to carry out the investigation, through the dialectical method, of the meetings of the Mercosur Maritime Transport Experts Committee (CETM) to identify the main obstacles of the Brazilian government, as well as its strategic tools in the speeches, for the substantial negotiations relating to the subscription of the multilateral maritime transport agreement in the economic bloc. Until July 2021, thirty committee meetings had been held and several matters had been pleaded, some with heterogeneous significance among the States. As the revisions of the agendas fall under a complex structure, which proposes the harmony of decisions that must be aligned with the internal order of each country, it cannot be said that these decisions are pragmatic. In this way, through the results of the in-depth study of the conflict negotiation strategies of these scenarios, the adversities for an orientation of trends and predispositions were verified and recognized, in view of the evaluation of the role of the Brazilian government in the examined deliberations and the biggest obstacles to signing of the agreement, which remains unpredictable for finalization.*

Keywords: *Multilateral Agreement. Mercosur. Maritime Transport Experts Committee.*

Fernanda Barreto Caldas – fernandabcaldas@gmail.com
Escola de Guerra Naval
Av. Pasteur 450, Urca
CEP:22290-240 – Rio de Janeiro – RJ