



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE - FURG**  
**INSTITUTO DE CIÊNCIAS ECONÔMICAS, ADMINISTRATIVAS E**  
**CONTÁBEIS - ICEAC**  
**CURSO DE COMÉRCIO EXTERIOR**

**Clark Ramires Barbosa**

**O comércio entre Brasil e Uruguai por intermédio da fronteira do Chuí.**

**Santa Vitória do Palmar/RS**

**2019**

Clark Ramires Barbosa

**O comércio entre Brasil e Uruguai por intermédio da fronteira do Chuí.**

Trabalho de Conclusão de Curso de Graduação em Bacharelado em Comércio Exterior apresentado como requisito parcial para a obtenção do título de Bacharel em Comércio Exterior pela Universidade Federal do Rio Grande - FURG.

Orientador: Prof<sup>o</sup> Dr. José Carlos da Silva Cardozo

**Santa Vitória do Palmar**

**2019**

Clark Ramires Barbosa

**O comércio entre Brasil e Uruguai por intermédio da fronteira do Chuí.**

Trabalho de conclusão de curso apresentado como requisito parcial para a obtenção do título de Bacharel, pelo Curso de Comércio Exterior da Universidade Federal do Rio Grande - FURG.

**BANCA EXAMINADORA**

---

Profº. Dr. José Carlos da Silva Cardozo (Orientador)  
Universidade Federal do Rio Grande - FURG

---

Profº. Me. Michelle Marcia Viana Martins (Membro)  
Universidade Federal do Rio Grande - FURG

---

Profº. Me. Alécio Romero Gonçalves (Membro)  
Universidade Federal do Rio Grande - FURG

Dedico este trabalho a minha mãe Ana landia Ramires Barbosa, e ao meu pai Jorge Vergara Barbosa, por nunca medirem esforços para que eu pudesse chegar até esta etapa da minha vida, e por sempre fazerem mais do que o necessário, e me ensinarem os valores que um homem deve possuir.

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço, primeiramente, a Deus, que me agraciou com os dons e a capacidade de realizar todo esse trabalho.

Agradeço aos meus pais que através de seus esforços e seu afeto, tornaram possível eu chegar até o presente momento da minha vida, capacitado para superar essa etapa tão importante.

Agradeço aos meus irmãos, que fizeram parte desta etapa e que mesmo indiretamente contribuíram para que esse trabalho se realizasse.

Agradeço a todos meus professores, que através dos anos me transmitiram todo ensinamento para que fosse possível a realização desse trabalho, em especial aos senhores, Dr. Daniel Iena Marchiori Neto, Dr. Felipe Kern Moreira, Dr. Gabrielito Menezes, Dr. Márcio Nora Barbosa e Dr. Ricardo Aguirre Leal.

Agradeço ao professor Dr. José Carlos da Silva Cardozo, pela sua orientação, e seu grande desprendimento em me auxiliar na realização do trabalho e por sua amizade.

Agradeço a Lorena Salgado, por estar ao meu lado na realização desse trabalho, e por sempre me incentivar a seguir em frente.

Agradeço a Juliana Pereira Pino, Keli Barcellos Garin, Reinaldo Ramos de Aguiar, Rogério Ribeiro Nunes e Yenifer Rocha, por seu auxílio imprescindível para a elaboração deste trabalho.

Enfim, agradeço a todas as pessoas que contribuíram para a realização desse trabalho e que tornam possível esse momento.

“Escreva algo que valha a pena ler ou faça algo que valha a pena escrever”  
Benjamin Franklin.

## LISTA DE ABREVIACOES

BACEN	Banco Central
BC	Balança Comercial
CIA	Agência Central de Inteligência
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
MERCOSUL	Mercado Comum do Sul
MDIC	Ministério da Industria, Comercio exterior e Serviços
MRREE	Ministério das Relações Exteriores do Uruguai
NCM	Nomenclatura Comum de Mercadoria
ONU	Organização das Nações Unidas
OMC	Organização Mundial do Comércio
PIB	Produto Interno Bruto
RS	Rio Grande do Sul
UY	Uruguai
US\$	Dólar Americano

## RESUMO

### **O comércio entre Brasil e Uruguai por intermédio da fronteira do Chuí**

O presente trabalho teve por objetivo analisar a relação comercial entre o Brasil e o Uruguai através da fronteira dos municípios do Chuí e Chuy. A pesquisa realizada é de forma quantitativa, visando apresentar os dados estatísticos da relação comercial entre os mesmos, abordando o conceito histórico de suas relações, comerciais e políticas, e a questão fronteiriça partilhada pelos países. O município do Chuí apresenta características que o tornam um importante sujeito do comércio internacional, como o fato de ser uma das principais fronteiras terrestres do Brasil, visando elucidar os fatos ao redor dessas peculiaridades é que foi elaborada uma análise do período de 2010 a 2018. Estão apresentados os dados estatísticos do comércio exterior entre Brasil e Uruguai, a balança comercial, balança comercial rodoviária e o comércio através da fronteira do Chuí, sendo discutidos os resultados encontrados, assim como perspectivas do comércio entre os países.

Palavras-chave: Comércio exterior, Brasil, Uruguai, Fronteira.



## **ABSTRACT**

### **The trade between Brazil and Uruguay across the Chuí border**

The goal of this paper was to analyze the commercial relationship between Brazil and Uruguay across the border of the municipalities Chuí and Chuy. The research performed is qualitatively, aiming to presenting the statistical data of the relationship commercial between them, approaching the historical concept of their relationships, commercial and politics, and about the border shared by both countries. The municipality of Chuí presents characteristics that makes it an important subject of international trade, as the fact of being one of the main terrestrial borders of Brazil, aiming to elucidate the facts around of these peculiarities, is that it will be elaborated a graphical analysis of the period from 2010 to 2018. The statistic data of foreign trade between Brazil and Uruguay will be presented, showing its trade balance, road trade balance and trade across the Chuí border, and right after the results found will be discussed, as well as the trade perspectives between both countries.

Keywords: International trade, Brazil, Uruguay, frontier.

## SUMÁRIO

<b>LISTA DE FIGURAS</b> .....	<b>9</b>
<b>1 INTRODUÇÃO</b> .....	<b>11</b>
<b>2 - BRASIL E URUGUAI, DIFERENÇAS E SEMELHANÇAS EM SUAS RELAÇÕES COMERCIAIS</b> .....	<b>15</b>
2.1 URUGUAI E SUAS RELAÇÕES COMERCIAIS .....	19
2.2 FRONTEIRA MÚLTIPLA COMO PROCESSO PARA DESCOLONIZAÇÃO DO URUGUAI .....	22
2.3 RELAÇÃO BRASIL E URUGUAI .....	23
2.4 AS RELAÇÕES COMERCIAIS ENTRE BRASIL E URUGUAI .....	27
<b>3 OS CONFINES DO BRASIL, A DIVISA COM O URUGUAI</b> .....	<b>31</b>
3.1 FRONTEIRAS ENTRE BRASIL E URUGUAI .....	33
3.2 FRONTEIRA SUL, OS MUNICIPIOS DE CHUI E CHUY.....	35
<b>4 ANÁLISE DO COMÉRCIO EXTERIOR BILATERAL</b> .....	<b>44</b>
4.2 A RELAÇÃO COMERCIAL RODOVIÁRIA.....	48
4.3 O COMÉRCIO ATRAVÉS DA FRONTEIRA SUL, FLUXO DE COMÉRCIO E SUA BALANÇA COMERCIAL .....	52
<b>5 CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....	<b>75</b>
<b>REFERÊNCIAS</b> .....	<b>80</b>
<b>ANEXO 1</b> .....	<b>86</b>

## LISTA DE FIGURAS

Figura número 1: Fronteiras do estado do Rio Grande Do Sul .....	34
Figura número 2: Avenida Internacional Chuí - Chuy.....	36
Figura número 3: Mapa das rodovias do Rio Grande do Sul .....	36
Figura número 4: Mapa do Uruguai, Ruta 9.....	39

## 1 INTRODUÇÃO

Em maio de 2018 o Brasil parou. Isso ocorreu devido à greve dos caminhoneiros, que se mobilizaram por todo o país e pelo período de dez dias realizaram protestos e reivindicações para a categoria; através desta conseguiram realizar - em partes - seus objetivos, mas isso teve um custo para a economia nacional, e de acordo com estimativas do economista Paulo Feldmann o valor mínimo perdido ultrapassa os R\$ 30 bilhões de reais (CALEIRO, 2018).

O custo que a greve dos caminhoneiros teve para a economia, constituiu além do valor monetário, serviu para elucidar aquilo que já estava nítido: o Brasil se move sobre as rodas dos caminhões e que toda economia nacional é baseada nesse segmento de transporte. Sendo assim, o transporte rodoviário é primordial para toda economia nacional, pois o país é altamente dependente da classe dos caminhoneiros (BBC, 2018).

Assim como para a economia interna, o transporte rodoviário é extremamente importante para as relações de comércio exterior realizadas pelo Brasil, que apenas em 2018, obteve um total de 7.509 bilhões de dólares, em exportações utilizando somente o modal de transporte<sup>1</sup> rodoviário (COMEXSTAT, 2019).

Em 2017 o Brasil exportou US\$ 218 bilhões de dólares para o mundo, segundo dados da Organização Mundial do Comércio, e diretamente ou indiretamente o transporte rodoviário contribuiu para esses valores, seja o transporte realizado de forma internacional ou nacional, ocupando a função de mover a mercadoria da origem até o porto de embarque, sendo o transporte rodoviário, de forma direta ou indireta, essencial para o setor de comércio exterior brasileiro e para toda economia nacional (MDIC, 2019).

As relações comerciais estabelecidas pelo Brasil, com seus países vizinhos são de suma importância para economia nacional, devido ao fato de o país ocupar a

---

<sup>1</sup> Os modais de transporte, ou meios de transporte, podem ser divididos em: aéreo, ferroviário, dutoviário, aquaviário e rodoviário.

função de país regulador na relação<sup>2</sup>, por ser o maior e mais poderoso economicamente. A função do Brasil na relação como os vizinhos, é de caráter progressista, isto é, ocupando a colocação de desenvolvido e negociando produtos manufaturados<sup>3</sup>, de maior valor agregado, diferente do comércio com os países fora do continente. O comércio exterior brasileiro, com os países mais desenvolvidos, é baseado na exportação de commodities e na importação de produtos de alto valor agregado, sendo um país ainda em desenvolvimento, se comparado a países da Europa, como Alemanha e Inglaterra. O Brasil realiza comércio internacional com muitos países, sendo a China o principal parceiro do Brasil atualmente, sendo seguido por Estados Unidos e países da União Europeia (MDIC, 2018).

O principal parceiro comercial brasileiro no mundo é a China, que importou em 2017 um total de US\$ 47.488.449.966 e exportou para o Brasil US\$ FOB 27.321.495.73, (MDIC, 2018). O transporte das mercadorias comercializadas entre o Brasil e a China, é realizado via embarcações na parte mais longínqua do trajeto, mas sendo necessário o uso do transporte rodoviário, para a circulação da mercadoria dentro do país, até o porto de destino de embarque. Diferente do comércio praticado pelo Brasil com países além-mar, o comércio realizado entre os países de um mesmo continente tem vantagens que podem facilitar e baratear os custos, como o fato de poder escolher, e controlar melhor toda a cadeia logística, o que é possível com o modal de transporte rodoviário (KEEDI, 2018).

O Brasil é o maior país da América Latina em termo de território, fazendo fronteira com todos outros países sul americanos, exceto Chile e Equador, todas essas fronteiras são terrestres ou fluviais, não possuindo o Brasil fronteiras marítimas com outros países. O Uruguai é o país que faz fronteira com o sul do Brasil, possuindo os países uma boa relação diplomática e comercial, sendo os dois membros do MERCOSUL<sup>4</sup>, o que facilita a circulação de pessoas entre ambos os países, fomentando, assim, o comércio e o turismo binacional.

---

<sup>2</sup> País com setores e mercados mais avançados.

<sup>3</sup> Aquilo que resulta de trabalho manual.

<sup>4</sup> Mercosul, é a sigla para Mercado Comum do Sul, para o acordo realizado entre Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai, com o objetivo de estabelecer uma maior integração entre os países.

Ainda que no segundo capítulo venhamos a aprofundar a análise, é importante já apresentar ao leitor que o Brasil possui 1.050 quilômetros de fronteira com o Uruguai, onde todos os quilômetros são fronteira com o estado do Rio Grande do Sul (CIA, 2005). Logo, o estado do Rio Grande do Sul é o único estado do país que faz fronteira com Uruguai, sendo uma rota direta no comércio internacional entre os países quando levamos em conta o modal terrestre no transporte internacional. O estado gaúcho possui 5.500,26 quilômetros de rodovias federais e 11.113,15 quilômetros de rodovias estaduais, totalizando 16.613,41 quilômetros de rodovias. As principais rodovias federais do estado do Rio Grande do Sul são, a BR-101, BR-116, BR-158, BR-287 e BR-471, essas rodovias são responsáveis pelos principais fluxos de veículos do estado, sendo elas utilizadas como rotas comerciais para o Uruguai (DAER, 2006).

O Chuí se localiza ao sul do estado e faz fronteira com o município uruguaio do Chuy, é considerado uma das principais fronteiras do estado, quando se trata de comércio internacional, sendo o Chuí uma das maiores fronteiras terrestres do país, em termos de circulação pessoas de veículos e transporte de carga. Geograficamente o município do Chuí é o mais próximo do porto de Montevideu, o maior porto do Uruguai e um dos maiores da América Latina, podendo servir o município, como porta de entrada para o Brasil, para produtos uruguaio ou vindos de todas partes do mundo com destino ao porto de Montevideu (IPEA, 2018).

Certas peculiaridades já descritas tornam o Chuí um objeto tanto de estudo para as várias áreas do comércio internacional, como para as áreas sociais, como o efeito de uma fronteira no aspecto social dos residentes. Levando em conta isso, a presente monografia de conclusão de curso, visou elucidar e mensurar, a relação comercial entre Brasil e Uruguai através da fronteira sul, e de que forma ele impacta os envolvidos.

Segundo Pimenta Lima (2006), o transporte terrestre é o maior em quantidade de movimentação de cargas no Brasil. Pode-se dizer que o Brasil inteiro roda em cima de uma “caçamba de caminhão”, e isso torna a população inteira do país altamente dependente do transporte rodoviário, e o mesmo pode se dizer das empresas e do comércio internacional.

O Uruguai é um dos principais parceiros comerciais brasileiros, e diferentemente de outros parceiros comerciais, nesse caso em questão, o Brasil é quem possui a indústria mais desenvolvida (CIA, 2018). Na relação comercial com o Uruguai, o Brasil assume o papel de país desenvolvido, exportando produtos de valor agregado, e não apenas commodities como na maioria dos casos (PENTA-TRANSACTION, 2018).

O fato que ensejou o presente estudo, foi a falta de informações a respeito da região no comércio exterior e da importância do município no comércio internacional brasileiro. Em vários aspectos o município e a região demonstram pontos altamente positivos que poderiam ajudar num maior desenvolvimento do comércio internacional entre ambos os países. Tendo em vista isso, e buscando suprir as dúvidas a seu respeito, a presente monografia se justifica na tentativa de dimensionar a importância do município do Chuí no comércio exterior praticado entre os países.

No primeiro capítulo será abordado um panorama histórico das relações políticas e comerciais entre os países, visando esclarecer de que forma ocorreram, ocorrem e como impactam os países. O segundo capítulo é destinado a analisar as questões fronteiriças dos países, abordando especialmente as divisas partilhadas entre os mesmos, em exclusividade a fronteira sul do Brasil, com destaque para a relação dos municípios do Chuí e Chuy. O terceiro capítulo é voltado a análise quantitativa do comércio entre o Brasil e o Uruguai, sendo abordado um período específico (2010-2018) das relações comerciais gerais por meio rodoviário, dando destaque para a fronteira sul, visando definir suas características e sua relevância para os países.

A presente monografia foi realizada com base em uma pesquisa quantitativa, sendo seu objetivo definir o grau de importância e as características da fronteira sul do estado do Rio Grande do Sul no comércio bilateral com o Uruguai, através do modal de transporte rodoviário. Foi realizada uma análise do comércio entre Brasil-Uruguai pelo modal de transporte terrestre entre os municípios de Chuí e Chuy. Como objetivos específicos, o presente estudo buscou descrever a relação entre os países, discorrendo seu conceito histórico e atual.

## **2 - BRASIL E URUGUAI, DIFERENÇAS E SEMELHANÇAS EM SUAS RELAÇÕES COMERCIAIS**

No presente capítulo iremos abordar a questão das relações comerciais praticadas pelo Brasil e pelo Uruguai, onde poderá ser observado as suas similaridades e diferenças, sendo visualizada a relação entre os mesmos, assim com os demais países do mundo.

A relação comercial praticada pelo Brasil como país, independente ou colônia, pode ser caracterizada como uma simples relação de caráter quantitativo, em que havia uma busca por obter ganhos de comércio, mas não a de se aprimorar ou evoluir na sua produção industrial. O Brasil levou muito tempo para sair do status de país agrário que comercializava apenas bens primários, de grande maioria commodities como o café e o açúcar. Na década de 60 os produtos manufaturados correspondiam apenas 5% das exportações do país, em 2005 a exportação de manufaturados já representava 60% do total exportado pelo país, fica nítido que em menos de cinquenta anos o comércio brasileiro saiu da inalterabilidade das décadas passadas e progrediu visando estabelecer uma indústria mais forte, capaz de atender o mercado interno e de exportar para os mercados externos produtos manufaturados (FREITAS e PAIVA, 2019).

Em 2008 o comércio exterior brasileiro completou 200 anos, essa data é comemorada pelo fato de que em 1808 por determinação de D. João VI, foram abertos os portos brasileiros para as nações amigas, por intermédio da carta regia de abertura dos portos, publicada em 28 de janeiro daquele mesmo ano, com esse fato o Brasil passou a exercer autonomia sobre o seu próprio comércio internacional. A data comemorada é implícita pelo fato de que a partir daquele momento o Brasil passou a possuir a regência sobre seu comércio, esse evento já ilustra que o comércio exterior praticado no país é bem anterior a esse fato comemorado (MDIC, 2008).

“O Brasil é tão antigo quanto o seu comércio”, essa frase indica que diferente da data comemorada como “início”, o comércio exterior é bem mais antigo. Se observado de certo ponto de vista, a colonização exploratória executada pelos



portugueses no Brasil, já configura alguns aspectos do que conhecemos hoje como comércio exterior (FREITAS e PAIVA, 2019).

Em 1822 com a independência do Brasil, foi assinado o tratado de comércio com a Inglaterra, o que configura o primeiro acordo comercial do país como uma nação independente, esse tratado serviu para revalidar um acordo já existente entre a coroa portuguesa e a britânica de 1810. Nos anos entre 1830 a 1860 século XIX, houve um aumento na demanda por borracha extraída das seringueiras e produzidas na Amazônia, foi de 156 para 2673 toneladas, embora houvesse uma demanda internacional pelo produto, as balanças comerciais da época registravam déficits recorrentes (CARMO, 2008).

Em 1844 o acordo entre Brasil e Inglaterra é desfeito, o que gerou um aumento nos produtos importados, dessa forma estimulando o governo e o setor privado a começar com a instalação de uma indústria nacional. No final da década o café já era um dos principais produtos exportados, mas mesmo com boas exportações do grão, a balança comercial ainda registrava déficits. O primeiro superávit comercial viria somente em 1860, graças ao café que correspondia a 48,8% das exportações brasileiras, seguido pelo açúcar com 21,2%, algodão 6,2%, fumo 2,6% e cacau 1% (MDIC, 2008).

Na anos entre 1861 e 1870, as exportações brasileiras tiveram um acumulado de mais de 150 milhões de libras, o que na época representava pouco mais de 11% do PIB, no mesmo período o país registrou um superávit comercial de 18 milhões de libras. O período de prosperidade, alavancado pela exportação do café e dos outros commodities continuou gerando superávit comerciais para o país, que na década de 1880 passaria por duas grandes mudanças, a abolição da escravidão e a proclamação da república (CARMO, 2008).

A recém instaurada república não afetou em nada o cronograma comercial brasileiro, sendo o café o principal produto, chegando a representar 60% das exportações, tendo a exploração da borracha e a sua exportação se ampliou com o início da indústria automobilística nos Estados Unidos, que utilizavam do material para

a fabricação de pneus, chegando o Brasil a ser responsável por mais de 97% da produção de borracha no mundo na primeira década do século XX (MDIC, 2008).

Em 1906, como uma tentativa de manter o preço do café em alta, foi concluído o acordo de Taubaté, que com o estopim da Primeira Guerra Mundial na segunda década do século XX, não serviu ao seu propósito devido à crise do setor, o que levou o governo a do Presidente Getúlio Vargas a pôr em prática um segundo plano de valorização do café. Nos anos posteriores ao término da Primeira Guerra, o setor cafeeiro sofreu uma nova crise, devidos à os efeitos da quebra da bolsa de Nova York em 1929, que naquele momento vivia uma expansão na produção, o que acarretou em um excesso de oferta, e culminou na destruição de toneladas de sacas pelo governo brasileiro, como mecanismo de manutenção do preço do café. O setor cafeeiro só voltaria a ser destaque na economia nacional durante década de 40, com o mundo enfrentando os efeitos da Segunda Guerra Mundial, o EUA torna se o principal parceiro brasileiro, e nesse mesmo período que o governo brasileiro implementa a política de substituição de importações o que gerou um desenvolvimento da indústria nacional (MDIC, 2008).

Os anos 50 serviram para estreitar as relações entre o Brasil e os EUA, que passou a ser o principal importador de café do Brasil, o que levou o produto a assumir o posto de protagonista do comércio exterior brasileiro novamente. O período conhecido como anos JK, serviu para a ampliação da indústria nacional, mas esse efeito não foi o mesmo nas exportações, em 1965 os produtos manufaturados passaram de 7% para 30% em 1974. Na década de 70 o Brasil viveu seu auge, com a economia chegando a crescer 11% em um único ano, isso acarretou um aumento na participação dos produtos manufaturas nas exportações (MDIC, 2008).

A partir dos anos 90, o comércio exterior passaria por uma reviravolta, em 1994 a Argentina e o Brasil assinam a ata que dá início as atividades do Mercado Comum do Sul, o Mercosul. No início da década de 90, no governo do então presidente Fernando Collor de Mello que o Brasil implementou a abertura comercial, o que resultou em uma diminuição nas tarifas de importação, que até aquele momento tinham um controle rígido do governo, e resultou também a criação de novos estímulos

à exportação, nessa mesma década foi instituída a Organização Mundial do Comércio(OMC), e a consolidação do Mercosul (MDIC, 2008).

O final da década de 90, representou para o Brasil um período de déficits da balança comercial com a abertura da economia para os produtos importados e a despreparada economia nacional que culminaram em déficits comerciais, partir da virada do século XX, o comércio exterior brasileiro aumentou em um ritmo exponencial, com a diversificação dos mercados importadores e um aprimoramento e crescimento da indústria nacional, o país passou a registrar sucessivos recordes na balança de pagamentos (MDIC, 2008).

Em 2018 o comércio exterior brasileiro fechou o ano em alta, segundo dados do Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços, o saldo das relações comerciais foi positiva, registrando um superávit na balança comercial de mais de US\$ 58 bilhões, o acumulado no ano foi de um total de mais US\$ 239 bilhões em exportações e de US\$ 181,2 bilhões em importações, sendo o maior valor desde 2014 (MDIC, 2019).

Os altos valores das negociações realizadas pelo Brasil impressionam quando observadas, mas quando esses valores são analisados e comparados com outros países, fica evidente que o país ainda é relativamente limitado em relação ao comércio internacional. A relação entre a balança comercial brasileira e o PIB é de menos de 30% do valor do PIB 2018, nesse quesito o país fica atrás da maioria dos países da América Latina com quem mantém relações comerciais (Banco Mundial, 2019).

Em termo de valores, o Brasil está muito à frente, sendo o nono maior PIB do mundo, mas em termo de porcentagem, o comércio exterior brasileiro ainda é relativamente menor do que os países com que se relaciona, como parâmetro de comparação podemos destacar Cuba, em que a balança comercial representou 26% do PIB em 2018, já o Brasil registrou a marca de 29%, ficando apenas 3% a frente de um país considerado relativamente fechado para comércio até pouco tempo, nessa comparação podemos avaliar que o grau de abertura do Brasil para o comércio internacional ainda é pequeno quando comparado com o resto do mundo globalizado (Banco Mundial, 2019).

O comércio exterior brasileiro, desde os seus primórdios sempre deixou claro que o foco eram as exportações, dessa forma buscando sempre obter um superávit comercial. No ano de 2017 a balança comercial brasileira registrou um valor recorde no seu superávit, quando atingiu a marca de US\$ 66 bilhões arrecadados, sendo o maior já registrado. Desde 2001 até 2018, houve apenas uma ocasião em que a balança comercial fechou em déficit de mais de US\$ 3 bilhões, no ano a taxa de cobertura das importações pelas exportações foi de 98,27%. As principais razões para o déficit segundo o secretário de comércio exterior, Daniel Marteleto Godinho foram, a queda no preço dos commodities, a crise econômica na Argentina e o alto valor gasto pelo Brasil com importação de combustíveis, juntos esses três fatores contribuíram para o maior déficit da balança desde 1998, quando o déficit atingiu a marca de US\$ 6,6 bilhões (AMATO, 2015).

## **2.1 URUGUAI E SUAS RELAÇÕES COMERCIAIS**

Em 2018 o Uruguai registrou um total de US\$ 9,088 bilhões de exportações, representando um pequeno aumento em relação ao ano de 2017, quando fechou o mesmo com um total de US\$ 8,97 bilhões em exportações, e um total de US\$ 8,74 bilhões em importações, registrando um superávit de US\$ 230 milhões. O PIB do país em 2018 foi de US\$ 59,59 bilhões, ocupando a 94ª posição no mundo de acordo com o Banco Mundial, o principal setor da economia é o de serviços, responsável por mais de 60% do PIB, seguido pela indústria e a agricultura. No quesito do comércio exterior os principais produtos exportados pelo país estão a carne bovina, celulose, soja e trigo, entre os produtos mais importados destacam-se o petróleo e seus derivados, automóveis e peças, e produtos tecnológicos (MREUY, 2019).

O principal parceiro comercial do Uruguai, assim como do Brasil é a China, representando 26% dos produtos exportado do Uruguai em 2018, logo após a China vem a União Europeia que representa 18%, seguida pelo Brasil com 12%, o que representa uma diminuição de 6% em relação ao ano de 2017, quando o Brasil foi o destino de 18% das exportações uruguaias. Em relação às importações, a China aparece em primeiro lugar representando 22% de todas as importações uruguaias,

seguida pelo Brasil que foi responsável por 21% das importações em 2018 (MREUY, 2019).

O comércio exterior Uruguaio tem como um dos seus principais produtos para a exportação a carne bovina, reconhecida no âmbito internacional pela qualidade. A relação histórica do país com a pecuária já bem antiga, os primeiros registros da criação de gado na região são de 1600, quando o governador da província do rio da prata deu início a criação de gado bovino na região da planície. Desde a implementação, até os dias atuais, houve um aumento exponencial na criação de gado e na produção de carne bovina, chegando produzir cinco vezes mais do que a demanda interna do país, sendo destinada a oferta em excesso para a exportação (PADRON, 2018).

O desenvolvimento inicial do Uruguai está diretamente ligado ao comércio internacional, sendo os britânicos o primeiro importante parceiro comercial do Uruguai. O império britânico era a nação mais evoluída e desenvolvida do mundo, mas sofria com uma densidade populacional e de falta de matéria prima agrícola e produção de alimentos. No período o Uruguai era escassamente povoado e a economia era baseada na produção agrícola, o que gerou as relações comerciais com o império, essa relação serviu de catapulta ditando a forma e o ritmo do desenvolvimento uruguaio de 1860 a 1914 (PADRON, 2018).

A relevância do comercio exterior para o Uruguai começa com o início do século XX, passando a ser conhecida como a era da exportação, onde o Uruguai cresceu a sua produção e ampliou a exportação de bens agrícolas, como a lã, trigo e a carne que correspondia a quase quatro terços das receitas das exportações. No início do século XX o político uruguaio, José Batlle y Ordóñez foi o responsável por essa mudança e evolução na economia do país, mas as ideias dele foram além do setor econômico, levando o Uruguai a atingir o posto de o primeiro “welfare state<sup>5</sup>” da América Latina, baseado em uma economia agrícola, semidesenvolvida.

---

<sup>5</sup> Estado de bem-estar social.

O desenvolvimento da economia, assim como das relações mercantis, aconteceu de forma gradativa sem grandes oscilações para a economia uruguaia até a década de 50, quando o modelo de Batlle y Ordóñez<sup>6</sup> se mostrou ser inviável a longo prazo. Com o decorrer do tempo houve também uma redução da demanda por bens agrícolas na economia mundial, gerando assim uma crise no setor comercial que atingiu toda economia, gerando inflação e desemprego, o que terminaria culminando no golpe de 1973, o que resultou na abertura do Uruguai para o comércio internacional (PADRON, 2018).

Durante o período do golpe no Uruguai, o governo da época aplicou medidas para a retomada do crescimento, dentre essas medidas estavam o pacote de incentivos à exportação, e a utilização de subsídios como mecanismo de fomentar a produção. No período o governo fechou acordos comerciais com a Argentina e o Brasil, dois parceiros comerciais já conhecidos e que se tornaram cada vez mais importantes (NORATO, 2001).

Na década de 80 o país sofreu com uma grave crise financeira, que com a disparada do dólar, afundou o Uruguai em uma recessão, o que terminou favorecendo o retorno da democracia. Nos anos 90, o Uruguai optou por realizar políticas econômicas neoliberais, o que gerou um crescimento econômico. Na década também houve a integração do Uruguai no Mercosul e a criação da OMC (Organização Mundial do Comércio), com a rodada do Uruguai, no mesmo período as importações uruguaias saltaram de US\$ 200 milhões em 1990, para US\$ 800 milhões em 1994 (MELLAZI, 2013).

No início do século XXI, o Uruguai viveu uma grave crise, onde o PIB encolheu quase 20%, o desemprego atingiu níveis históricos, e a pobreza no país chegou a mais de 30%. No decorrer da primeira década o país se recuperou, tendo o PIB aumentado em 7% em 2006, o que resultou em um aumento das exportações e importações (MELLAZI, 2013).

---

<sup>6</sup> Modelo político e econômico implementado pelo político uruguaio Jose Batlle y Ordóñez em seus mandatos.

A frase, “sem comércio internacional não existimos” foi dita por Luis Alberto Herrera exemplifica bem a situação do Uruguai, onde é necessário que exista uma relação comercial como resto do mundo para o mantimento e desenvolvimento do país. Hoje na segunda década do século XXI, a economia uruguaia retomou o seu crescimento e desenvolvimento, atingindo o status de país emergentes<sup>7</sup>. A balança comercial uruguaia ilustra bem a frase de Herrera, onde não há uma grande disparidade entre as exportações e as importações, o que é fruto de uma relação comercial de interdependência e não simplesmente econômica (PADRON, 2018).

## **2.2 FRONTEIRA MÚLTIPLA COMO PROCESSO PARA DESCOLONIZAÇÃO DO URUGUAI**

A Colônia do Sacramento, no Uruguai, foi fundada em 1680 pelos portugueses. Localizada no Rio da Prata, em frente a Buenos Aires, a cidade era o limite de contato entre a coroa portuguesa e a coroa espanhola. O acesso direto ao rio facilitava o comércio naquele território e nas redondezas, além de ser um lugar estratégico para futuras guerras. Por essa razão, os conflitos entre Portugal e Espanha foram marcantes nessa região (PRADO (2003).

A Colônia do Sacramento, no atual Uruguai, na primeira metade do século XVIII, constituiu uma cidade de pródigo comércio na região platina. Inseridos tanto nas rotas comerciais e sociais portuguesas quanto nas castelhanas, os habitantes de Sacramento materializavam uma fronteira múltipla, onde coexistiam espanhóis, portugueses e diferentes grupos indígenas. No século XVIII, Sacramento era um espaço fronteiro aberto, sendo a porta de entrada e saída de produtos, principalmente o metal. Após a cidade ser disputada pela Espanha e Portugal durante o ano de 1817, a coroa portuguesa que estava no Brasil enviou tropas para Montevideú. Com isso, Portugal voltou a ocupar novamente a região, nomeando-a como Província da Cisplatina. Nesse contexto, em 1821 a Província da Cisplatina se tornou colônia de Portugal juntamente com as outras províncias brasileiras (PRADO, 2003).

---

<sup>7</sup>O Uruguai apresenta umas das melhores condições trabalhistas do mundo, o que possibilita uma mão de obra qualificada para gerar o desenvolvimento do país.

A dominação luso-brasileira na Província não foi vista de forma positiva pela Argentina<sup>8</sup>, tanto foi que a pressão contra a ocupação foi aumentando pois Buenos Aires começou a receber apoio de outras províncias. Em 1822, o Brasil se tornou independente e o Uruguai passou a pertencer ao novo Estado, isso resultou na formação de divisões de grupos dentro da Banda Oriental, enquanto uns apoiavam os portugueses outros escolhiam pelo Império brasileiro. Vale ressaltar que a rejeição à dominação imperial brasileira eclodia cada vez mais pelo território, e o objetivo destes eram derrubar o poder imperial, pegar suas terras de volta, promover uma reorganização econômica e buscar a anexar aquela região a República das Províncias Unidas do Rio da Prata (FLORES, 2009).

As Províncias Unidas apoiaram a Banda Oriental no movimento contra o império no ano de 1826 declarando guerra. Em 1827 aconteceu a batalha de Ituzaingó, ou Batalha do Passo do Rosário, que não definiu as principais questões do conflito, abrindo espaço para a existência de um Estado mediador: a Inglaterra. De acordo com Flores (2009, p.4):

A presença inglesa definiu o rumo do encerramento do conflito, e a Convenção de Paz, assinada em 27 de agosto de 1828, resolveu que a Banda Oriental constituir-se ia em um Estado independente e autônomo, o Estado do Uruguai.

Pode-se dizer que esses acontecimentos foram um processo de expansão ligado tanto ao comércio quanto ao território. Dentro disso, a característica que formou esse complexo portuário e ajudou no arcabouço histórico dos atuais territórios dos Estados da Argentina, Brasil e Uruguai foi que a região se trata de uma fronteira múltipla. Nessa região aconteceram diversas disputas e guerras e exploração conjunta de territórios que vieram a formar três países independentes politicamente, mas fortemente inter-relacionados (FLORES, 2009).

### **2.3 RELAÇÃO BRASIL E URUGUAI**

---

<sup>8</sup>A mudança na orientação política de Buenos Aires fez com que este parasse de apoiar o Brasil na ocupação na Banda Oriental.



Esses Estados vizinhos possuem vínculos culturais, históricos, políticos e geográfico que ocasiona muita cooperação mútua e uma forte relação bilateral, fazendo com que o Uruguai seja um dos mais importantes parceiros do Brasil na América do Sul. Essa relação tende a ser bem ampla, desde aproximações políticas, até na área econômica, tecnológica, cultural e social (PADRON, 2018).

Após a independência do Uruguai, as relações para com o Brasil foram amadurecendo, estes procuraram através da cooperação, crescer no âmbito internacional. Isso foi possível através de acordos e tratados como: Tratado de Comércio e Navegação entre o Brasil e o Uruguai (1857), Acordo para a Criação de uma Comissão Mista para Aproveitamento da Lagoa Mirim (1963), Tratado de Amizade, Cooperação e Comércio realizado em 1975 (ITAMARATY, 2018).

Em outubro de 1909, Brasil e Uruguai assinaram o Tratado das Águas. A Lagoa Mirim e o Rio Jaguarão eram de posse exclusiva da navegação do Brasil, logo, o tratado fez com o Uruguai também tivesse direito de navegar pelas rotas fluviais. Vale ressaltar que o Uruguai expressou o desejo de ter acesso a esses recursos por vários anos, e a ratificação do tratado intensificou o sentimento de confiança entre os dois Estados, abrindo espaço para uma maior cooperação (HEINSFELD, 2007).

Como resultado desse episódio de aproximação, observou-se na primeira metade do século XX, a construção de obras que facilitavam às trocas comerciais assim como a livre circulação da população uruguaia e brasileira pela fronteira. Essas obras serviram também para solidificar a aproximação entre os dois Estados, foram estas: a interconexão ferroviária entre Rivera e Santana do Livramento (1913); a ponte internacional entre Bella Unión e Barra do Quaraí (1915); e a ponte internacional Barão de Mauá sobre o rio Jaguarão (1930), ligando as cidades de Jaguarão, no lado brasileiro, e Rio Branco no Uruguai (SIMÕES, 2011).

No contexto posterior a Segunda Grande Guerra os países se mostravam cada vez mais interessados na integração. Foi assim que na década de 1960 deu-se a iniciativa do surgimento da Associação Latino-Americana de Livre

Comércio (ALALC), originalmente composto pela Argentina, Brasil, Chile, México, Paraguai, Peru e Uruguai. E em 1970 foi adicionado mais membros: Bolívia, Colômbia, Equador e Venezuela. Em 1980 a associação se tornou a Associação Latino-Americana de Integração (ALADI). E por fim, em 1999, foi incorporado mais um país, Cuba (SIMÕES, 2011).

A aproximação entre o Uruguai e Brasil progrediu ainda mais em 1991, quando o Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai firmaram o tratado para a constituição do Mercado Comum do Sul (MERCOSUL). No contexto mundial da década de 1990, pode-se afirmar que a queda da bipolarização das grandes potências da Guerra Fria impulsionou a aproximação dos países, principalmente no que diz respeito à formação ou maior atuação de grandes organizações internacionais, blocos econômicos etc. (ITAMARATY, 2018).

Nesse sentido, o Mercosul foi tido como uma resposta a esse momento marcado pela globalização, para representar a inserção destes países na nova economia mundial. Entretanto, os Estados que compõe esse bloco apresentavam diversas assimetrias na área econômica, principalmente o Uruguai, foi por esse problema que em 2007, surgiu o Fundo para a Convergência Estrutural do Mercosul – FOCEM, que visava diminuir essas características. (TESSARI, 2012)

Em 2002, no segundo mandato do governo FHC, foi instituída a política Nova Agenda para Cooperação e Desenvolvimento Fronteiriço entre Brasil e Uruguai, esta aprimorou o Tratado de Amizade, Cooperação e Comércio entre Brasil e Uruguai instaurado no governo Geisel em 1975. De acordo com Santos e Santos (2005), a Nova Agenda teve como meta a adoção de atos bilaterais que favorecessem a população que morassem em regiões fronteiriças, estabelecendo o Acordo para Permissão de Residência, Estudo e Trabalho a Nacionais Fronteiriços Brasileiros e Uruguaios, que entrou em vigor em 2004, garantindo o direito de ir e vir de ambas regiões, para estudar, morar ou estudar (SANTOS, 2005, p. 52).

Por fim, vale ressaltar também que em 2008 um outro acordo jurídico garantiu aos cidadãos das fronteiras o acesso a saúde. O Ajuste Complementar ao Acordo para Permissão de Residência, Estudo e Trabalho a Nacionais Fronteiriços Brasileiros

e Uruguaios para Prestação de Serviços de Saúde, passou a vigorar no ano de 2010. (SIMÕES, 2011)

Outros movimentos de integração como IIRSA e a UNASUL também foram marcantes para amadurecer ainda mais a relação dos dois países assim como para com os outros Estados da América do Sul. A Iniciativa para a Integração da Infraestrutura da Região Sul-Americana (IIRSA), oficializada em 2004, conta com o apoio dos doze países sul-americanos - Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Colômbia, Equador, Guiana, Paraguai, Peru, Suriname, Uruguai, Venezuela. E a organização intergovernamental de natureza política, União de Nações Sul-Americanas, foi criada em 2008, formada pelos doze Estados, e que no ano de 2011, incorporou a IIRSA ao Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento (COSIPLAN) da UNASUL, para valorizar o desenvolvimento de âmbito interno de cada país e não apenas dos corredores de exportação como originalmente foi planejada a IIRSA (BISETTO, 2018).

O Mercado Comum do Sul e as outras organizações com os países da América do Sul, fez com que os dois países se aproximassem ainda mais, e pode-se analisar que essa relação foi intensificada durante o mandato do Partido dos Trabalhadores. No ano de 2010, o então presidente da República Oriental do Uruguai, José Alberto Mujica Cordano, veio ao Brasil a convite do ex-presidente brasileiro Luiz Inácio Lula da Silva para a Comissão Bilateral de Planejamento Estratégico e Integração Produtiva (CBPE). Essa visita teve como objetivo reforçar os laços entre os dois Estados, através de projetos industriais, produtivos, integracionistas e de cooperação em vários setores, especialmente nas áreas de energia e infraestrutura, com a construção e restauração de portos, pontes e ferrovias (BISETTO, 2018).

Em 2012, a ex presidente do Brasil, Dilma Rousseff e o ex-presidente do Uruguai, José Mujica, instituíram o Grupo de Alto Nível Brasil-Uruguai (GAN). Este grupo teve como principal objetivo promover projetos que resultariam em avanços na integração entre os dois Estados vizinhos (BISETTO, 2018). Em 2015, um dos projetos da GAN foi concretizado, o Parque Eólico Artilleros, segundo os ex-presidentes de ambos os países este foi um “Novo Paradigma de Integração”, a integração energética. De acordo com Bisetto (2018, p.19):

Além do Parque Eólico Artilheiros, merece destaque também outros projetos que indicam o fortalecimento do relacionamento bilateral Brasil-Uruguai no século XXI, tais como a restauração da ponte Barão de Mauá, a inauguração de linhas de transmissão entre os países, o estudo para o futuro desenvolvimento da Hidrovia Lagoa-Mirim.

A partir do governo Lula, houve uma aproximação dos países da América do Sul, principalmente por conta do bloco regional formado, que permitiu o aumento do fluxo migratório, das relações comerciais, deslocamento entre as fronteiras e a cooperação de infraestruturas. A fim de indicar as relações entre Brasil e Uruguai desde a independência do Uruguai há o anexo 1 sobre a cronologia dos acontecimentos desde o ano de 1928 no final deste estudo (BISETTO, 2018).

Conclui-se que a integração econômica e social desses países está se solidificando cada vez mais, contribuindo para alavancar diversos projetos que beneficiam ambos Estados, principalmente na parte econômica e industrial. Como resultado dessa integração existem obras em andamento e outras já concluídas que representam o estreitamento do relacionamento dos dois países vizinhos como: A Segunda Ponte Rio Jaguarão, Restauração da Ponte Internacional Barão de Mauá, Interconexão Ferroviária, Hidrovia Brasil-Uruguai, a Interconexão Energética e o Parque Eólico Artilheiros. (BISETTO, 2018).

## **2.4 AS RELAÇÕES COMERCIAIS ENTRE BRASIL E URUGUAI**

O Brasil e o Uruguai foram descobertos no mesmo período, mas o que poderia ser algo como um parâmetro de igualdade, acaba por se tornar em uma das poucas relações de igualdade entre os países latino-americanos. O território que antes da chegada dos europeus era habitado por tribos indígenas, o qual não havia divisões, teve logo a sua primeira, o tratado de Tordesilhas, que dividiu o continente em dois, e até hoje vivemos o seu contraste, nítido pela língua portuguesa ser falada somente no Brasil, dentro todos os países da América Latina (CAVENDISH, 1999).

A evolução do tempo e com o avanço da colonização, houve as divisões dos territórios, posteriormente a criação dos países, até chegar no mapa latino americano como conhecemos, a independência tanto do Brasil como do Uruguai criou símbolos eternizados no tempo, sendo Dom Pedro do lado brasileiro, e o aclamado Jose

Artigas, deixando a história suas marcas até os dias atuais. A independência, e a criação dos países e suas respectivas sociedades, trouxe a prosperidade as jovens nações, o que termina por se relacionarem, por ambas possuírem fortes relações com o império britânico (CAVENDISH, 1999).

No século XX, tanto o Brasil quanto o Uruguai, assim como grande parte dos países latino-americanos passaram por golpes de estados, e regimes militares, voltando a serem instauradas suas repúblicas posteriormente. Os eventos citados, são alguns pontos relacionáveis de grande importância entre as duas nações, que desde o princípio estiveram conectadas, e atualmente ainda continuam através de suas relações diplomáticas e do comércio internacional (CAVENDISH, 1999).

As relações comerciais praticadas entre o Brasil e o Uruguai, são diferentes da grande parte do comércio exterior brasileiro. Na relação entre os países da América Latina, quem possui o status de país grande, com indústria desenvolvida é o Brasil, sendo a América Latina um dos principais mercados para os produtos manufaturados produzidos nacionalmente. A relação entre Brasil e Uruguai termina se fundindo com a Argentina, por conta do contexto histórico e pela interação dos países através do Mercosul, que de certa forma cria uma aliança tripla, que gera frutos para ambas as partes ((PADRON, 2018).

A cultura diferente entre os países é um dos diferenciais nas relações estabelecidas entre o Brasil e o Uruguai, umas das principais diferenças é no modelo político seguido por ambos os países, enquanto o Uruguai adota uma política mais liberal com grandes investimentos do governo em setores importantes, como a educação e infraestrutura, além de deixar o mercado trabalhar se desenvolver sozinho sem interferências do governo. No Brasil o efeito do governo sobre a economia é mais político do que econômico, exercendo o governo forte interferência na economia, o que não transmite confiança para o mercado externo, e a falta de investimento do governo em grande escala nos setores importantes deixa o país em uma situação complicada. A relação entre ambas as nações com o comércio internacional também é bem diferente, enquanto o país uruguaio é mais aberto para o mercado internacional, possuindo uma relação entre PIB/comércio exterior superior a 40%, o Brasil está

abaixo dos 30%, sendo um dos mais mal colocados na América Latina (EL PAIS, 2018).

O Brasil possui uma economia muito maior e mais diversificada, isso é nítido pelo tamanho do país e pelos seus índices de desenvolvimento, e embora muito diferentes tanto culturalmente, quanto economicamente, as relações comerciais estabelecidas é de grande importância para ambas as partes, mesmo o Uruguai sendo um país pequeno e menor desenvolvido quando comparado sua economia com o Brasil (MREUY, 2019).

Em 2016 o Brasil exportou para o Uruguai mais de 2,5 bilhões de dólares, o que representa quase 5% do PIB uruguaio, no mesmo ano as importações brasileiras vindas do país ao sul somaram mais de 1,1 bilhão de dólares, totalizando uma troca entre os dois países de mais de 3,5 bilhões de dólares. Em 2017 as exportações brasileiras reduziram para US\$ 2,3 bilhões, retornando a crescer em 2018, atingindo a cifra recorde de US\$ 3 bilhões, no mesmo ano o Brasil importou US\$16 bilhões, totalizando pouco mais de US\$ 4 bi em relações de trocas entre os países, considerado uma cifra relevante, mas distante do valor recorde de 2014, quando atingiu US\$ 4,86 bi, o que se deve a cifra US\$ 1,9 bi de importações brasileiras do Uruguai, sendo essa a máxima histórica já registrada (MDIC, 2019).

As relações entre os dois países quando comparadas e analisadas, fica claro perceber a correlação de ambiguidade nos bens comercializados, sendo as exportações do Uruguai para o Brasil de sua grande maioria de bens básicos, como produtos agrícolas e sem agregação de valor. As exportações brasileiras para o Uruguai apresentam situação diferente sendo quase metade de produtos manufaturados e de alto valor agregado, como veículos e petróleo refinado e suas variações. Nos últimos anos a importação de leite e de seus derivados teve uma alta, o que possibilitou um aumento no total das exportações uruguayas para o Brasil (MDIC, 2019).

As relações comerciais entre os países latino americanos se intensificaram após a criação do Mercosul, mas nos últimos tempos com a crise na Argentina e o no Brasil, o Mercosul viu as relações sofrerem alguns percalços, a relação do Uruguai

representa bem essa situação. Assim como o Brasil, os chineses são o principal parceiro comercial dos uruguaios, sendo a china responsável por superar as relações comerciais que o Uruguai possui com os membros do Mercosul em termo de balança de comercial (PADRON, 2018).

Os principais parceiros comerciais brasileiros no mundo são a China, EUA e Argentina, sendo os primeiros colocados tanto nas exportações, como nas importações. Em relação aos parceiros comerciais, o Uruguai apresenta o Brasil na segunda posição de principais parceiros, perdendo apenas para a China quando se trata de países, ficando o Brasil em terceiro colocado se contato relações com blocos econômicos, nesse caso o segundo colocado seria a União Europeia. Assim como no Brasil os argentinos também são um importante parceiro comercial uruguaio, com qual comercializam petróleo e derivados (CIU, 2018).

O grau de relevância em termos comparativos coloca o Brasil como sendo mais importante para o Uruguai, do que o país uruguaio para o Brasil, ocupando o Uruguai a décima sexta colocação dentre os países que mais compram produtos brasileiros, e somente a trigésima terceira colocação dos maiores exportadores para o Brasil, enquanto o Brasil figura na segunda colocação tanto nas exportações quanto nas importações uruguaias (PENTATRANSACTION, 2018).

Um ponto importante na relação entre os países é o fato de fazerem fronteira, o que possibilita o comercio por modal terrestre, o que facilita as relações comerciais e as interações sociais e culturais entre os países (MREUY, 2019).

### 3 OS CONFINS DO BRASIL, A DIVISA COM O URUGUAI

O presente capítulo tem como objetivo elucidar sobre as questões fronteiriças dos países, abordando as fronteiras partilhadas entre o Brasil e Uruguai, em especial a fronteira dos municípios de Chuí e Chuy, informando as características que o tornam um objeto de estudo do comércio exterior de ambos os países.

As fronteiras passaram a existir com a criação dos estados, e desde o início serviram como estrutura de demarcação geográfica, na antiguidade era comum o uso de montanhas e rios como estruturas de limite. O principal uso da fronteira é para determinar o território de soberania, mas o que era para ser apenas uma linha divisória de territórios foi muito além, sendo um marco divisório para sociedades, incluindo cultura, língua e outras características (GUARINELLO, 2010).

O que deu início com apenas divisões de ambientes da natureza, evoluiu para fronteiras naturais, humanas e sociais, sendo as fronteiras utilizadas para muito além de separar territórios, separar as pessoas, para de alguma maneira proteger a sociedade criada dentro dela (GUARINELLO, 2010).

A ideia de fronteira é tão extensa e tão complexa, que o uso dela se faz dentro dos próprios Estados soberanos, sendo a nação subdividida, em várias frações de territórios menores, cada um com suas características e peculiaridades, Estado soberanos maiores geograficamente, tendem a possuir maior quantidade de fronteiras, tanto externas quanto internas, o que quando analisados ilustram a evolução das diferenças de determinado território, a relação entre fronteira e sociedade, atualmente observa o próprio íntimo, os sentimentos, as reações em relação a cada membro da sociedade, sendo a “fronteira” um objeto de certa maneira designado pelas pessoas e que hoje as delimita (HAESBAERT, 2014).

O território brasileiro, assim como grande parte do território da América do Sul, logo após o seu descobrimento e a criação das colônias, teve sua divisão por meio do tratado de Tordesilhas (1494), o que praticamente dividiu o continente ao meio, sendo em sua totalidade colônia de Portugal e da Espanha, o mapa latino americano que conhecemos hoje é bem diferente do que foi definido no tratado, o que se deve as



divisões dos Estados criados, disputas territoriais e independência das colônias, O mapa brasileiro que conhecemos hoje, com todas as fronteiras externas e externas foi definido com o ingresso do Acre ao território em 1903, consolidando o território geográfico brasileiro (PIMENTA, 2004).

O Brasil por ser um país homérico geograficamente, detém muitas fronteiras, possuindo onze estados com fronteiras internacionais, os estados que possuem fronteira são Acre, Amapá, Amazonas, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Pará, Paraná, Rio Grande do Sul, Rondônia, Roraima e Santa Catarina (ITAMARATY, 2019).

O Brasil possui divisas com quase todos os países da América Latina, não possuindo apenas com o Chile e o Equador, no sul do Brasil, encontram se algumas de suas principais fronteiras, sendo somente os estados do sul, a possuírem divisas com a Argentina, um dos mais importantes parceiros comerciais brasileiro, Santa Catarina é o estado que mais tem territórios com fronteira com o território argentino, o Paraná além de dispor de divisas com a Argentina, o faz também com o Paraguai estado do Rio Grande do Sul faz fronteira com o território argentino e com o uruguaio, sendo o único estado brasileiro a possuir fronteira com o país castelhano, o território gaúcho possui seis municípios fronteiriços com o Uruguai, sendo eles: Acegua, Barra do Quarai, Chuí, Jaguarão, Quarai e Santana do Livramento (ITAMARATY, 2019).

O Uruguai possui fronteira com o Brasil ao norte, e com a Argentina ao oeste, sendo os dois países fronteiriços uns dos seus principais parceiros comerciais, o Uruguai possui fronteira terrestre apenas com o Brasil, sendo as fronteiras com a Argentina feitas através do rio Uruguaios, os municípios uruguaios que possuem fronteira com Brasil são: Acegua, Artigas, Bella Union, Chuy, Rio Branco e Rivera (CIA, 2019).

### 3.1 FRONTEIRAS ENTRE BRASIL E URUGUAI

Sendo um dos objetivos deste capítulo, a saber, analisar as questões fronteiriças, para isso iremos aplicar a relação da fronteira entre o Brasil e o Uruguai, em especial os limites fronteiriços entre os municípios do Chuí no Brasil e Chuy no Uruguai. O perímetro internacional, no que se refere ao limite, é uma linha que existe para separar o território de duas nações diferentes, sendo ela a região que se encontra ao redor deste limite e devido a esse fator sua disposição ocorre nas partes extremas dos dois territórios, é considerada uma área inconstante, de transição dos poderes políticos sem, a presença concreta desse poder (HAESBAERT, 2014).

Nos últimos anos, com as transformações no plano mundial, a chegada da era global, com a abertura logística, burocrática e uma expansão da infraestrutura na fronteira, podemos destacar os avanços nas áreas limítrofes entre os estados, o avanço da sociedade e da economia nas áreas fronteiriças, se deve ao avanço nas relações políticas e comerciais entre os países, o que possibilita uma série de medidas que determinam por impactar as áreas de fronteira gerando, assim um desenvolvimento em escala gradativa, transformando vários segmentos econômicos e da sociedade (HAESBAERT, 2014).

O município de Santana do Livramento, foi fundado em 1823, e elevado à categoria de município em 1857, sendo emancipado de Alegrete, Santana do Livramento é possuidora do maior PIB, sendo superior aos 224 milhões de reais, é também detentora do maior índice populacional da fronteira, 11,86 hab./km<sup>9</sup>, sendo considerada a fronteira mais desenvolvida economicamente, o município possui uma zona urbana bem extensa com boa infraestrutura, e uma zona rural com um setor agrário bem forte, o desenvolvimento na área do turismo e do comércio são fatores que corroboram na geração de renda crescimento do município, que ao lado de uma indústria em elevação, se unem para tornar o município em uma cidade em grande expansão (IBGE, 2010).

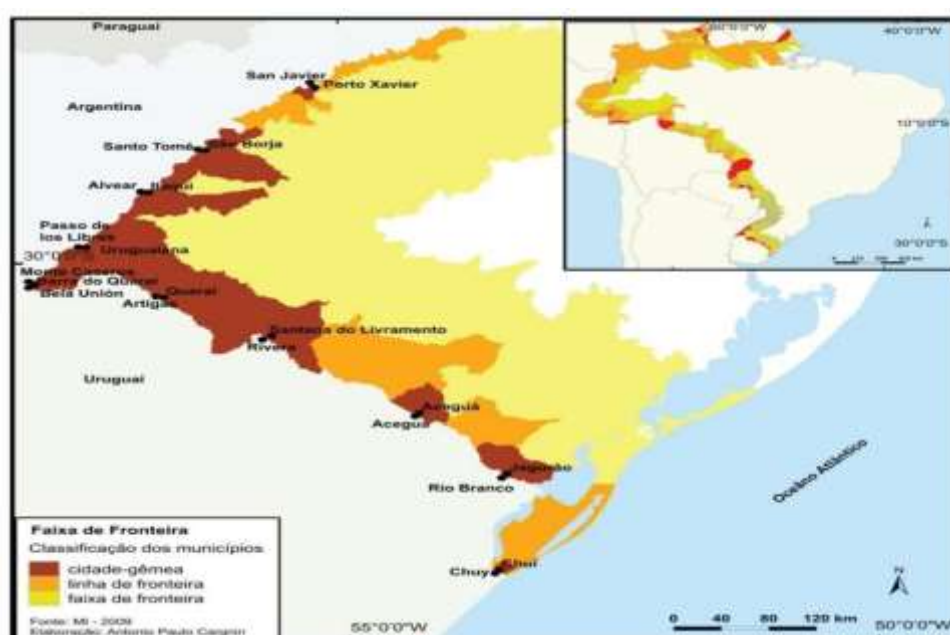
---

<sup>9</sup> Habitante por quilometro quadrado.

Quaraí se localiza ao oeste do estado do Rio Grande do Sul, teve sua fundação em 1859, no ano de 1890 foi elevada à categoria de município, é o segundo município fronteiriço ,com a maior numero populacional e PIB( 2010), por ser um município de grande extensão territorial, os setores da agricultura e da pecuária são o grande fator para o crescimento da economia do município, com a ajuda do comercio e a indústria ainda que seja em pequena escala completam a relação econômica do município (IBGE, 2010).

O município de Jaguarão, localizado ao sul do estado, foi fundado em 1802, sendo alçada ao patamar de município em 1855, Jaguarão permanece na terceira colocação, como município de fronteira, no que se refere à densidade populacional ao PIB, sendo semelhante ao município de Santana do livramento, localizado ao oeste do território gaúcho, possuindo uma economia diversificada entre o comercio e a agricultura, sendo a produção de arroz um dos pontos fortes da região, o município apresenta um turismo desenvolvido utilizando suas belezas naturais, e o turismo de eventos, assim como o carnaval de Jaguarão para atrair turistas voltados para o turismo de compras, entretenimento e atendimentos médicos, sendo o município referência em procedimentos médicos em especial oftalmológico, o que contribuem para a geração de renda da cidade (IBGE, 2010).

Figura 1: As fronteiras do estado do Rio Grande do Sul



Fonte: Ministério da Integração Nacional, 2009. Disponível em <integração.gov.br> Acesso em 30/10/2019.

Por fim, o município do Chuí permanecendo em quarta colocação em relação ao PIB, sendo um município voltado inteiramente para o comércio e o turismo de compras, possui pouca produção agrícola, e que tem e inteiramente voltada para a produção de arroz. O município do Chuí diferente dos primeiros colocados, não possui indústria, sendo essa uma das razões de sua menor taxa do PIB. O comércio é o principal responsável pela receita do município, sendo predominante no município estabelecimentos comerciais como: supermercados, lojas de vestuários e casas de moveis e materiais de construção, o que atrai turistas uruguaios por conta dos baixos preços sendo inferior ao país vizinho Uruguai. O município do Chuí, também é o mais jovem entre os três, tendo alçado ao grau de município somente em 1995, na última década do século XX (Prefeitura do Chuí, 2018).

### **3.2 FRONTEIRA SUL, OS MUNICIPIOS DE CHUI E CHUY**

A zona de fronteira é o espaço de articulações entre as faixas de cada lado do limite internacional, sendo assinalado pelos intercâmbios que criam um meio geográfico de transição regional, no caso do Brasil com o Uruguai, a fronteira geográfica entre os dois países é mais um espaço binacional do que um limite internacional. Pela razão de possuir um caráter internacional, os moradores do extremo leste do Uruguai, ou extremo sul do Brasil, quando se referenciam as cidades do Chuí e Chuy, os moradores as relatam como apenas uma, possuindo uma visão de uma cidade única (SANTOS, 2006).

A invisibilidade da fronteira física na região, sendo constituída a divisão entre os municípios por um canteiro central, formando uma avenida binacional, não elimina a presença institucional, símbolos são reafirmados diariamente, na escolha do idioma, pelas relações sociais e econômicas, como o comércio e a utilização das duas moedas, também na rivalidade do futebol entre os países e nas demais relações de ambos os lados. A grande característica da fronteira dos municípios irmãos Chuí e Chuy, como são conhecidos, se dá especialmente pela não experiência de uma fronteira física, estando localizados os postos de aduana a alguns quilômetros do

perímetro urbano, o que possibilita uma livre circulação de pessoas, veículos, moedas, serviços e mão de obra (SANTOS, 2006).

Figura 2: Avenida internacional Chuí - Chuy



Fonte: Gobierno de Rocha, 2019. Disponível em <rocha.gub.uy> Acesso em 30/10/2019.

O município do Chuí é o ponto final da BR 471, que tem seu início no município de Soledade, e percorre 692km, a BR471 conecta Pelotas ao município do Chuí, interligando-se com a BR 116, que divide o país ao meio, sendo a maior rodovia pavimentada do Brasil, iniciando-se em Jaguarão, e terminando em Fortaleza, no Ceará, percorrendo 4.486 km, e atravessando dez estados ( DAER, 2019).

Figura 3: Mapa das rodovias no Rio Grande do Sul



Fonte: Brasil turismo, 2012. Disponível em <brasilturismo.com> Acesso em 30/10/2019.

O Chuí, pode ser considerado o primeiro ou último município do Brasil, localizando-se a 20km do município de Santa Vitória do Palmar, no extremo sul do País, sua cidade gêmea, o Chuy, ligasse a Montevideu, capital do Uruguai, pela Rota 9, com distância de 340km. os municípios são duas comunidades em franco desenvolvimento, possuindo o Chuí um PIB de 22 milhões de reais em 2017, segundo o IBGE 2018, e a região do Chuy, que pertence ao departamento de Rocha, um PIB regional de 12.551.213 milhares de pesos uruguaios, segundo o Bacen do Uruguai, as duas cidades são ligadas pelo laço de convivência, devido ao comércio e o fluxo inumerável de turistas que circulam em seus territórios. A população é composta de brasileiros e uruguaios, mas a partir de 1970, deu início a chegada de árabes, principalmente palestinos que investiram seus recursos nos municípios, passando a ter grande importância na econômica (SANTOS, 2006).

O Chuí foi emancipado através da lei estadual nº 10666, sendo elevado à categoria de município e desmembrado do município de Santa Vitória do Palmar em 1995, localizando-se no extremo-sul do Brasil, o município do Chuí é reconhecido nacionalmente por ser o ponto mais meridional do país, o município é considerada uma das principais portas de ingresso por meio terrestre, aos grandes centros urbanos do Mercosul (SANTOS, 2006).

A região do Chuí, foi o local de disputas entre portugueses e espanhóis, pelo controle do território do Uruguai e do estado do Rio Grande Sul, relatos históricos indicam que os primeiros europeus a chegarem na região do Chuí, foram os tripulantes da nau-capitânia de Martim Afonso de Souza em 1531, quando a sua embarcação naufragou na região, o território onde está localizado o município do Chuí, passou por diversos tratados realizados e desfeitos, o primeiro, foi o Tratado de Madrid (em 1750) e o segundo, o Tratado de Santo Ildefonso em 1777. (CESAR, 1998).

O início do povoado do Chuí ocorreu com a construção de alguns ranchos e casas isoladas, nas voltas da antiga guarda portuguesa da região, que tinha o objetivo de manter e controlar o território às margens do Arroio Chuí. A primeira guarda foi estabelecida pelo coronel de ordenança Cristóvão Pereira em 1737, no mesmo ano, o brigadeiro José da Silva Paes determina a construção de uma fortaleza de

pedras no território, o forte de São Miguel, em local estratégico, do qual poderia avistar todo o movimento de barcos no Arroio São Miguel<sup>10</sup>, anos depois, em janeiro de 1763, o coronel português, Thomas Luís Osório, determinou a construção do Forte, de Santa Teresa. Atualmente, os dois fortes se encontram em território uruguaio, e são importantes pontos turísticos da região (CESAR, 1998).

No lado uruguaio da fronteira, o primeiro povoado foi 18 de Júlio, onde se localiza o Forte São Miguel, essa área se desenvolveu devido comércio entre os dois países, em especial o contrabando de mercadorias, como erva, álcool, cachaça, açúcar, fumo e café, eram reembarcadas em lanchas que ingressavam através do arroio São Miguel, e eram distribuídas pelo Uruguai a criação e ampliação dos postos aduaneiros na região tinham como objetivo combater a esse tipo de prática ilegal (VIEIRA, 1983).

A construção da Ruta 9 teve sua conclusão na década de 30, do século XX, o que aumentou o tráfego na fronteira, onde atualmente se encontram os dois municípios. Razão pela qual foi construído um quartel para alojar um grupo de soldados e um novo posto alfandegário anexado a antiga mesa de rendas federais de Santa Vitória do Palmar (CESAR, 1998).

O primeiro povoado a ser elevado à categoria de vila foi o Chuy em 1938, o que garantiu a construção de uma escola e um posto médico, permanecendo a nova vila subordinada ao Departamental de Rocha. Seguidamente, no dia 30 de junho de 1939, por ato do governo do estado, o Chuí foi elevado à categoria de vila. Entre os anos 30 e 40, o Chuy estabeleceu certa superioridade em relação a Chuí em todos os aspectos, sobretudo no comércio, devido ao fato de que a região se encontrava isolada do resto do Brasil, em razão de ser mais fácil chegar a Montevideu através da Ruta 9 (CESAR, 1998).

---

<sup>10</sup> Curso d'água que divide o Brasil do Uruguai.

Figura 4: Mapa do Uruguai, Ruta 9.



Fonte: URUGUAI.ORG, 2019. Disponível em <uruguay.org> Acesso em 30/10/2019.

Já na década de 60, o governo brasileiro exerce uma política nacional para fazer com que os municípios de fronteira se desenvolvam economicamente. Tendo como consequência desta a construção da BR 471. Além disso, é implantada a energia elétrica no município, o que melhorou a qualidade de vida da população local, e é construído o primeiro posto médico. Nos anos 70, o comércio no lado brasileiro passa a se desenvolver fortemente com a chegada de imigrantes palestinos que estimularam aumento da economia, e o crescimento do município, o que propiciou a emancipação em 1997 (SANTOS, 2006).

A importância histórica da região se deve a ocorrência de muitas disputas entre portugueses e espanhóis, até a demarcação final da fronteira extremo sul do país, por iniciativa de Barão do Rio Branco em 1908. Além disso, a região fronteira de Chuí/Chuy simboliza o estreitamento dos laços de amizade entre o Brasil e o Uruguai, através da Avenida Internacional, que demarca os limites dos dois países, constituindo uma fronteira de cidades-gêmeas (SANTOS, 2006).

O município do Chuí, assim como o de Santana do Livramento, são os únicos com uma fronteira unificada, as demais são separadas por cursos de rios, sendo interligadas por pontes internacionais. O município do Chuí é o único dentre os fronteiriços a possuir postos aduaneiros separados, nas demais há uma união



aduaneira entre o Brasil e o Uruguai. Uma das principais características dos postos aduaneiros do município, é que além de os postos serem separados, eles são da iniciativa pública, sendo os países responsáveis pelas competências dentro do terminal aduaneiro, o que difere dos demais, que são geridos pela iniciativa privada (MTOP, 2018).

A razão pelos municípios do Chuí e Chuy, não possuírem uma aduana unificada como as demais fronteiras se dá pelo fato de que quando ocorreu o acordo para unificação entre as aduanas coube ao Uruguai se responsabilizar pela construção e manutenção da aduana unificada. Os motivos pela não construção do prédio e a não ocorrência de uma concessão para as operações da aduana unificada, são de caráter político, administrativo e econômico. Dentre os motivos, a falta de recursos para uma licitação de construção, e a falta de empresas privadas interessadas no projeto, por conta das normas postas pelo governo uruguaio, terminou gerando um atraso nos planos de unificação das aduanas nos municípios, permanecendo cada país responsável pela sua respectiva aduana e pela sua operação (GUB, 2014).

O Brasil permaneceu responsável pela construção das demais aduanas unificadas, que após serem construídas tiveram suas operações concedidas ao setor privado por meio de licitação. No decorrer do tempo, com o aumento do fluxo de transporte, e a não realização da obra por parte do governo uruguaio, o Brasil se viu obrigado a realizar obras de infraestrutura na aduana brasileira no Chuí, tendo sido construído novas instalações e pátios para veículos, aprimorando e modernizando a aduana no município (PREFEITURA DO CHUI, 2018).

Os municípios da fronteira possuem cada um as suas respectivas características, mas um fato inegável é que a concepção dos municípios se deu devido a região ser usada como um caminho histórico de passagem de pessoas e mercadorias do antigo território espanhol para o português, o que criou uma rota internacional entre os dois países, o que com o decorrer do tempo, e suas independências não mudou. No período colonial já existia um posto de verificação e controle das pessoas e de bens que circulavam na região, que foi se aprimorando como tempo, o posto aduaneiro existente no Chuy, foi fundado pelo governo uruguaio no ano de 1879, hoje a aduana é separada da imigração e do terminal de fiscalização,

sendo a aduana centenária responsável pela área do transito de mercadorias. O posto de aduana brasileiro assim como o uruguaio é do período do final do século XIX, tendo mudado de área até ser construído o prédio no local onde se encontra atualmente, o período da criação dos terminais aduaneiros é tão antigo quanto os próprios municípios, o que ilustra que a criação dos municípios se deu exclusivamente pela existência da fronteira (DORNEL, 2013).

A aduana brasileira no município, assim como a uruguaia, prove desde a época do colonialismo. Em 1777 com o tratado de Santo Ildefonso, também conhecido como tratado dos campos neutrais, que assim como o próprio nome já diz, estabeleceu um território neutro onde nem a coroa espanhola e a portuguesa poderiam manter tropas ou acampamentos, cumprindo esse acordo, foi estabelecido o tratado. Com a realização do tratado, e como uma maneira de controlar se ele era desempenhado, foi estabelecido o primeiro posto de fronteira na região, que além de supervisionar, realizava o controle do fluxo de pessoa e mercadorias (SPALDING, 1969).

A área do tratado dos campos neutrais por não possuir a presença de forças militares, ficou conhecida como terra sem lei, situação que perdurou até o Brasil ser declarado titular do território, passando a coroa portuguesa ocupar a área até o arroio Chuí, território onde se encontra atualmente o município do Chuí. Em 1855, foi criado o povoado que viria a se tornar o município de Santa Vitória do Palmar em 1874, município ao qual o Chuí pertenceria por muito tempo, sendo considerado uma vila ou bairro de Santa Vitória. O município do Chuí teve sua emancipação somente em 1995, o principal fator que contribuiu para a emancipação foi o seu crescimento, que se deu em torno do “passo de fronteira<sup>11</sup>”, e por ser uma divisa internacional, terminou atraindo muitos imigrantes, que contribuíram para o seu desenvolvimento e emancipação (SANTOS,2006).

A criação dos municípios, de ambos os lados da fronteira, se deu exclusivamente pela divisão territorial entre os países, sendo a relação do município uruguaio mais antiga com a fronteira, possuindo uma organização bem anterior ao vizinho, tendo o município brasileiro surgido como uma consequência do uruguaio. A relação entre

---

<sup>11</sup> Forma como os residentes se referem ao perímetro urbano existente entre a aduana brasileira e uruguaia.

ambos os territórios sempre se deu de forma homogênea, sendo considerado pela população quase como uma única cidade (SANTOS,2006).

O controle do passo de fronteira pelo governo do Brasil se deu quase que de forma uniforme, sem que tivessem grandes modificações na forma de lidar com a fronteira, tanto fiscalizatória, quanto aduaneira. As primeiras grandes modificações na forma de controle das aduanas ocorreu somente no início do século XX, quando o governo brasileiro passou a exercer uma maior influência sobre as fronteiras, passando o exército brasileiro a estar amplamente presente nas fronteiras e sendo responsável pelo seu controle. No Chuí a situação não foi diferente, o exército exercia a função de fiscalização, alfândega e controle da aduana, ofício que passaria para a polícia federal com a instauração da Constituição de 1988. A aduna do Chuí atualmente possui uma unidade da receita federal e da polícia federal, que foi construída em 1970, e um efetivo considerado modesto, de apenas 18 servidores concursados, considerando o fato que o município é umas das maiores fronteiras terrestres do país em termos de circulação de pessoas, veículos e mercadorias (IPEA, 2018).

No governo do atual presidente do Uruguai, Tabaré Vazques (2015-2019), as políticas de descentralização administrativa vem ganhando cada vez mais importância, junto com o fortalecimento das localidades de fronteira, através do MIDES (Ministerio del desarrollo social<sup>12</sup>). O MIDES vem realizando desde 2006 nas zonas de fronteira seminários políticos sobre a região, mediante a participação de organizações da sociedade e instituições políticas, desde o início do programa, foram constituídos grupos entre as fronteiras do Brasil com o Uruguai, como os municípios do Chuí e Chuy. Os grupos são integrados por representantes locais e dos setores privados de ambos os países, bem como por membros da sociedade civil de Esfera nacional de ambos os países. (Ministério de Desenvolvimento Social, 2019).

O governo do Brasil, assim como uruguaio e os demais membros do Mercosul, possuem uma visão de integração comercial e social entre os países, sendo o Mercosul mais do que um acordo econômico, assumindo o papel de unificador dos

---

<sup>12</sup> Ministério do desenvolvimento social

países, possibilitando através dos níveis de integração econômica, a integração das sociedades. A instauração do acordo, assim como as relações políticas que se sucederam logo após a criação deste em 1991, serviu para, de certa forma, unir ainda mais as fronteiras, fortalecendo os seus vínculos. A criação de laços entre as fronteiras, assim como se sucedeu nos municípios do Chuí e Chuy, serve para a instauração de uma cidadania quase que internacional, devido ao fato de o comportamento e as relações comerciais e de pessoas no município, ser algo característico dessa região (SANTOS, 2006).

Os municípios irmãos, registram atividades que fora dele seriam impraticáveis, como a utilização de mais de uma moeda, o que pelo regulamento da política monetária do Bacen do Brasil, é proibido o uso de moedas estrangeiras dentro do território nacional brasileiro, mas devido a existência da fronteira, é comum na economia local, o uso do real brasileiro, peso uruguaio, dólar americano, e até mesmo o euro é utilizado pelos cidadãos (SANTOS, 2006).

A fronteira entre os municípios apresenta detalhes interessantes acerca da interação social dos habitantes, como visto anteriormente, assim como também a relação entre os países, onde através do seu contraste histórico percebemos o grau de proximidade entre eles, o que ocasiona o questionamento, de qual a relevância de um país para o outro nas relações comerciais, e que papel a fronteira do Chuí ocupa nessa relação.

#### 4 ANÁLISE DO COMÉRCIO EXTERIOR BILATERAL

O presente capítulo irá apresentar uma análise comercial entre o Brasil e o Uruguai, visando responder as questões deixadas nos últimos capítulos, a análise será realizada abordando o âmbito geral, somente rodoviário e exclusivamente através do município do Chuí, dessa forma tendo como objetivo apresentar os dados e discutir seus resultados.

O comércio exterior praticado entre o Brasil e Uruguai já é bem antigo, e embora muito tempo tenha se passado, a relação comercial entre eles não teve grandes modificações, tendo o Brasil a posição de desenvolvido frente ao país castelhano. A principal mudança nas comercializações realizadas se deve ao avanço da indústria brasileira, o que possibilitou ao país produzir bens de maior valor agregado. Os veículos representam bem esse avanço, sendo um dos principais bens exportados para o Uruguai, assim como o papel e o plástico. O avanço da indústria possibilitou obter maiores ganhos de comércio, através dos produtos manufaturados, mas a realidade é que o comércio exterior brasileiro, sempre foi e ainda é baseado nas commodities e bens básicos, e embora o Brasil seja mais desenvolvido que o Uruguai, esse desenvolvimento superior, não fica evidente na relação comercial, que desde os seus primórdios foram baseadas em commodities e bens básicos, fato que é comprovado pelos dados históricos do Ministério da Indústria, Comércio Exterior e serviços (MDIC, 2019).

O comércio exterior praticado pelo Uruguai, assim como brasileiro, não obteve grandes avanços, tendo o país uma indústria pouco desenvolvida e altamente concentrada na região de montevideu. Um dos principais avanços do comércio exterior do Uruguai, é a relação do país com bens reexportados, tendo a função de reexportar os bens de outros países, um fato que comprova isso é a exportação de veículos do Uruguai para o Brasil, sendo que o país castelhano não possui indústria automobilística. Os bens comercializados pelo Uruguai, os que realmente são produzidos no país, não tiveram alguma grande modificação, sendo a carne, os lácteos e bens alimentícios, os principais produtos produzidos pelo país, durante todo o seu período de expoente do comércio exterior mundial.

Nesse capítulo vamos analisar a relação comercial entre o Brasil e o Uruguai utilizando como alvo o município do Chuí, abordando seus fatores principais e secundários e de que forma impacta o comércio geral dos países. O período abordado será o compreendido entre os anos de 2010 a 2018, onde é possível identificar as variações ano a ano. A análise será feita utilizando os dados do comexstat, mecanismo de consultas do comercio exterior brasileiro do MDIC e do site de estáticas de comércio internacional Penta-transaction, que é utilizado pelos sistemas de aduanas no Uruguai.

O plano real, assim como as políticas de estado e a abertura comercial brasileira, possibilitaram um avanço da economia e sua expansão, mas da mesma forma que a abertura comercial serviu para gerar desenvolvimento, essa abertura tornou o país mais sensível a crises externas, como as que ocorreram no fim dos anos 90. As crises afetaram o dólar, o que conseqüentemente afetou a economia mundial, o conseqüentemente o Brasil e seu comércio exterior, o que pode ser visto pelas diminuições das exportações e pelos déficits comerciais registrados. A relação com o Uruguai não é diferente das demais na época, após um período de expansão nas exportações, em 1999, as exportações para o Uruguai sofreram um recuo de 200 milhões de dólares, o que representava um retrocesso de em torno 1/5 das exportações para o Uruguai. As importações vindas do Uruguai também tiveram um declínio a partir de 1999, saindo de pouco mais de 1 bilhão de dólares em 1998, para 646 milhões no ano seguinte.

No período de 1999 até 2009, a relação comercial entre o Brasil e Uruguai marcada por um decréscimo até o ano de 2003, período em que as importações eram superiores as exportações, o que tornava a BC (balança comercial) negativa para o Brasil. No ano de 2004, o comércio retomou um crescimento, batendo a marca de 1 bilhão de dólares em 2006, fato que se repetiu nos anos seguintes, obtendo o Brasil superávits na relação comercial como Uruguai até o ano de 2010, quando foi registrado o ultimo déficit da balança comercial entre os países até o ano de 2018.

O gráfico 1 aborda o período de 2010 até 2018 onde é ilustrado a relação comercial entre os países, mensurando os dados das exportações e importações realizada entre os países no período. Como descrito anteriormente, o ano de 2010, o

primeiro ano da análise, apresenta um déficit comercial para o Brasil, sendo o único a apresentar o déficit para o lado brasileiro, consistindo-se os demais todos em superavitários, o ano de 2010 também foi o primeiro a registrar um valor superior aos 3 bilhões de US\$.

No ano de 2010, o déficit apresentado para o Brasil foi de 44 milhões de dólares, cifra essa que, quando levada em conta a relação entre os países, não proporciona nenhuma surpresa, devido ao fato de que, em um recente período histórico, os superávits comerciais para ambos os lados não eram muito extensos e com as variações do superávit entre os países, as perdas e os ganhos terminavam de certa forma, se equivalendo.

O ano de 2011 foi importante para o Brasil, é o primeiro ano na histórica relação que as exportações superaram a marca de 2 bilhões de dólares, tendo um superávit de 421 milhões de US\$ em relação com as importações do Uruguai, cenário esse que teve como um dos principais fatores o aumento da exportação de veículos. Em relação às importações, o aumento em mais de 170 mi de dólares, se deve em grande parte ao aumento na importação do aço vindo do território uruguaio, esse que é um dos principais produtos importados do país ao sul.

No ano de 2012, aquilo que era novo em 2011, se repetiu, rompendo as exportações novamente a barreira dos 2 bilhões de dólares, fato esse que se tornou corriqueiro na relação entre os países nos anos seguintes. O aumento das exportações com relação ao ano seguinte foi de apenas 10 milhões de dólares, o que com o aumento das importações de aço e derivados de petróleo, fez o superávit diminuir em relação ao ano anterior. O aumento das importações e o leve aumento das exportações possibilitou o rompimento da barreira dos 4 bi de dólares, sendo 2012 o primeiro ano da história a romper a barreira.

Em 2013, tanto as exportações, quanto as importações tiveram um recuo, com relação ao ano anterior. O ano foi marcado por uma grande instabilidade política, que afetou a paridade do real com o dólar e um desaquecimento de certos pontos da economia, o setor agrícola com um ótimo ano foi responsável pela manutenção das exportações, salvando as exportações para o Uruguai de uma queda maior. As

importações no ano tiveram um leve recuo, comparado ao ano seguinte, os lácteos, máquinas e o aço, foram uns dos principais produtos importados no ano.

O ano de 2014 foi o melhor ano da relação comercial entre os países, registrando um valor de mais de 4,8 bilhões de dólares, o que representa um aumento de mais de 1 bi para o ano anterior. As exportações tiveram um aumento de mais de 800 milhões, sendo o aumento das exportações a razão para o valor histórico, tendo em vista que as importações cresceram apenas 150 milhões comparados para o ano anterior. As exportações de veículos, plásticos e suas obras, café e papel foram um dos principais fatores para o valor histórico, tendo sido 2014 o ano do maior valor comercial registrado da história, até o ano de 2018. O ano foi o primeiro a registrar um superávit superior a 1 bi de dólares, algo que viria a se tornar tendência nos anos seguintes.

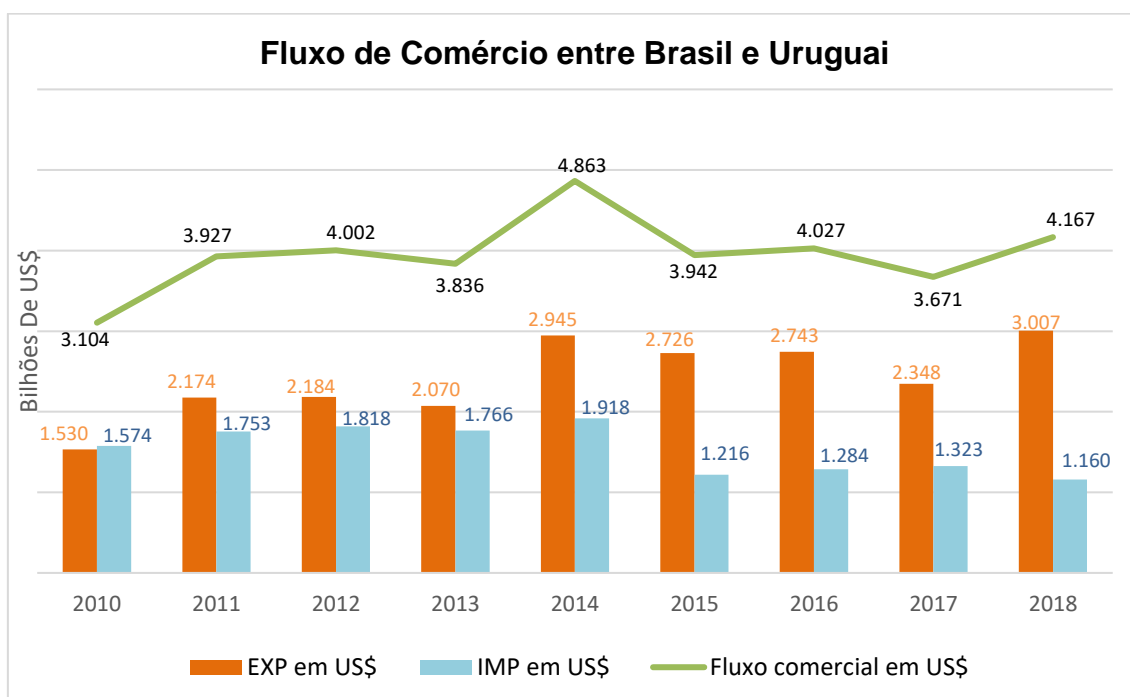
O período dos anos 2015 a 2018 apenas seguiram um tendência deixada por 2014, com exportações muito superiores as importações, com superávits bilionários, atingindo seu ápice em 2018, quando as exportações quebraram pela primeira vez a barreira dos 3 bilhões de dólares, tendo sido o superávit do ano de mais de 1,8 bi de dólares, o maior já registrado na história até o momento.

O período que se segue a partir de 2014, mostra uma diminuição das importações vindas do Uruguai, um dos principais fatores que implicam nessa condição é o aumento das relações comerciais brasileiras com a China e a entrada direta de produtos chineses e estrangeiros pelos portos do Brasil. O Uruguai por muito tempo serviu de ponto de ligação entre os produtores e o mercado nacional, utilizando o porto de Montevideú como porta para produtos muitas vezes reexportando produtos para o Brasil, como é o fato de veículos, máquinas e produtos manufaturados, o que com o aumento das relações comerciais entre o Brasil e países que fornecem esses produtos, terminou por afetar as importações vindas do Uruguai. Outro fator que favoreceu a diminuição das importações foi a queda na importação de laticínios e da carne, sendo esses um dos principais produtos produzidos no Uruguai.

No período que analisamos é nítido que nos últimos anos o Brasil assumiu uma posição de vantagem na relação comercial com o Uruguai, ocorrendo exportações



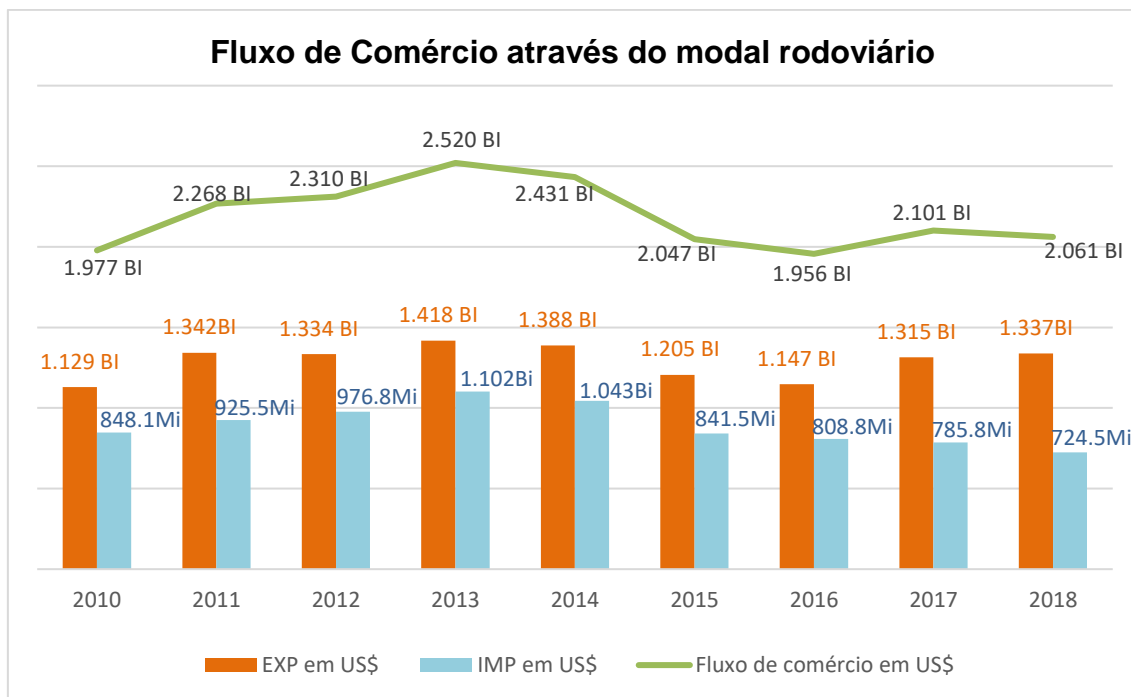
bem superiores as importações. No período, assim como nos anos que o antecedem, podemos notar uma linha de variação quase que continua, onde há períodos de crescimento e de queda, sendo o atual o de maior crescimento, em termos de valor comercial já registrado. O aumento da globalização nos países e a entrada de um governo, com políticas mais liberalistas dão a entender que esse ciclo de ampliação do comércio exterior brasileiro possa se estender, não apenas com o Uruguai, mas como um todo.



**Gráfico 1. FONTE: MDIC. Gráfico elaborado pelo autor a partir de dados compilados do MDIC.**

## 4.2 A RELAÇÃO COMERCIAL RODOVIÁRIA

O gráfico 2 mostra o panorama da balança comercial entre os países, utilizando somente o modal terrestre, dessa forma, é possível visualizar apenas cargas que cruzam as fronteiras entre os países através das rodovias, levando em conta todas as fronteiras entre os países.



**Gráfico 2. FONTE: MDIC. Gráfico elaborado pelo autor a partir de dados compilados do MDIC.**

No gráfico 2 podemos visualizar a existência de uma série de colunas, as laranjas são as exportações brasileiras e as azuis importações do Uruguai, possuindo uma linha representando o fluxo da relação. Analisando este gráfico, podemos destacar a relação superavitária brasileira, não possuindo o país déficits na BC no comércio rodoviário, mantendo as exportações uma certa vantagem numérica em relação as importações. As importações menores que as importações representam a vantagem para os brasileiros, por possuir o Brasil o superávit, mas em contrapartida essa vantagem brasileira se torna uma desvantagem uruguaia, possuindo o Uruguai uma serie de déficits comerciais com o Brasil, tanto na BC multimodal, como na rodoviária.

Ao visualizarmos o Gráfico 2, podemos notar uma tendência entre o aumento e a diminuição nas exportações, sem grandes discrepâncias, seguindo as exportações um ciclo de ampliação e recuo, variando de ano a ano. A tendência das importações apresenta uma disparidade em relação à tendência das exportações, possuindo no primeiro momento uma onda de crescimento, até o ano de 2013, em que no ano seguinte iniciasse uma tendência de queda, alcançando em 2018 o menor valor registrado no período, o que nos indica que há uma grande diminuição de veículos carregados vindo do Uruguai através de nossas fronteiras.

Ao relacionarmos o gráfico 1 com o gráfico 2 podemos discernir a importância do modal rodoviário nas negociações e comercializações realizadas entre ambos países. No ano de 2010, o modal rodoviário representou quase 74% de todas as exportações brasileiras para o Uruguai, valor esse que mostra a relevância do modal rodoviário para o comércio exterior. No ano seguinte essa porcentagem diminuiu, caindo para pouco mais de 60% em 2011. A variação em torno dos 60% se manteve até o ano de 2014, quando o modal rodoviário atingiu a marca de 47% do total das exportações, menor porcentagem do período até então. A menor porcentagem encontrada no período ocorreu no ano de 2016, quando representou apenas 41,8% do total exportado, voltando a ser superior a 56% em 2017 e caindo novamente abaixo de 45% no ano de 2018, sendo esse o último do período analisado.

A relação entre as importações que são exclusivamente rodoviárias e as multimodais, é de gradualidade positiva para as rodoviárias, sendo elas superiores 52,8% durante todo o período analisado, sendo esse o menor percentual apresentado pelo intervalo, tendo ocorrido em 2011. O ano de maior disparidade ocorreu em 2015, quando o rodoviário representou 62,2% das importações, sendo essa a maior porcentagem registrada no intervalo analisado. Embora as exportações apresentem o maior índice percentual para um único ano, em uma comparação direta, as importações apresentam maiores porcentagens de utilização do modal rodoviário, o que deixa claro que as importações vindas do Uruguai possuem maior dependência do modal rodoviário do que as exportações.

Ao observarmos as tendências de queda do Gráfico 2 podemos facilmente associá-lo ao Gráfico 1 e perceber que nos últimos anos dos dois a tendência das importações é de queda, enquanto as exportações permanecem na mesma tendência ou subindo. Embora as exportações gerais tenham subido de maneira exponencial, as via de modal rodoviário permaneceram na mesma disposição, o que associado com a diminuição das importações, exibe uma diminuição da BC rodoviária em relação aos primeiros anos do período, apresentando uma leve recuperação nos dois últimos anos.

A diminuição da BC, arrefecida pela diminuição das importações, termina por gerar um menor fluxo de transações pelas fronteiras, o que acarreta um menor fluxo de veículos nas fronteiras e nos trajetos utilizados nas redes comerciais. A diminuição do fluxo das transações termina por gerar um efeito cascata em todas as áreas envolvidas no comércio exterior entre os países, uma vez que se tem menos veículos cruzando as fronteiras, a utilização de profissionais envolvidos no transporte, na logística e no despacho aduaneiro também é atenuada, gerando assim um ciclo de perdas para os envolvidos no modal terrestre.

Os bens que fazem o traslado internacional, através da divisa territorial entre os países, são produzidos em diversas regiões diferentes, tanto no âmbito interno, quanto no externo. Após a produção dos bens e a sua comercialização, eles são posteriormente carregados e transportados nos veículos capacitados e autorizados a fazerem o traslado fronteiriço. O transporte é realizado por veículos de carga terrestres que devem estar regularizados na Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) no Brasil, e no Ministério de Transportes e Obras Públicas (MTO) no Uruguai, para poder efetuar o transporte internacional de carga entre os países. A regulamentação ocorre através da inscrição do veículo por uma empresa autorizada, dessa forma o veículo passa a ter o registro da empresa para realizar o transporte internacional de carga.

As empresas autorizadas a realizarem a inscrição de veículos tem que possuir cadastros na esfera federal e estadual, dessa forma podendo ser divididas como transportadoras, logísticas cooperativas, dentro outras. Os veículos podem ser próprios das empresas, sendo caracterizados como frotas ou autônomos (qualificados como terceiros). Segundo dados da Confederação nacional de transporte, 67% do total de motoristas de caminhões no Brasil, é constituída de autônomos, estatística que se aplica também ao transporte internacional (CNT, 2018).

O comércio exterior entre os países, além de movimentar a balança de pagamentos e arrecadar renda para as empresas, serve como um mecanismo de geração de renda por todo o seu trajeto, devido ao fato de que para o comércio ocorrer é necessário a utilização de serviços, como o despacho aduaneiro, seguros, armazenagem, dentre outros. A incidência de custos variáveis termina por afetar o

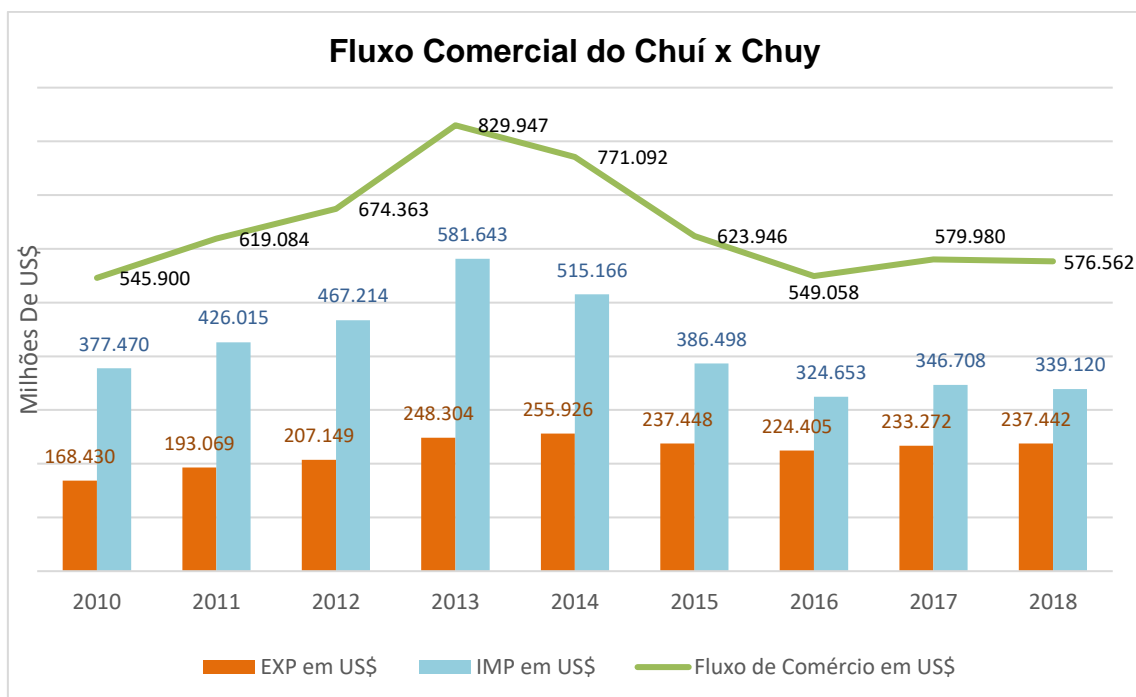
valor final das transações realizadas, mas é essa existência de expoentes no comércio internacional que torna possível a geração de renda e desenvolvimento durante o todo o processo de comercialização, e não somente no ponto de partida e de destino.

Os custos variáveis podem ser chamados também de custos burocráticos, uma vez que muitos dos custos poderiam ser menores ou inexistentes, se o processo burocrático por parte dos governos fosse menor. Os custos burocráticos, ou variáveis, não representam grande valor se comparados aos valores do transporte ou dos próprios bens negociados, mas é o custo variável o principal gerador de renda relacionado ao comércio internacional nas fronteiras. Dentre os custos, o despacho e a representação são os principais, uma vez que é necessária a presença de um despachante um representante logístico para a liberação da carga em fronteira, podendo a mesma pessoa exercer as duas funções (OTTA, 2018).

A principal incumbência designada aos prestadores de serviços na fronteira é relacionada à emissão de documentos e apresentação dos mesmos junto aos fiscais da receita, designados para liberar as cargas junto a receita federal. Nos municípios do Chuí e Chuy, esse processo ocorre por intermédio da Inspeção da Receita Federal e do Ministério de Transportes e Obras Públicas, sendo esses os órgãos responsáveis por controlar e fiscalizar todo o comércio exterior nos municípios.

#### **4.3 O COMÉRCIO ATRAVÉS DA FRONTEIRA SUL, FLUXO DE COMÉRCIO E SUA BALANÇA COMERCIAL**

Embora as importações do Uruguai tenham mitigado nos últimos anos, uma das fronteiras ainda consegue manter uma variação sem grandes disparidades, não apresentando a tendência brusca de queda visto nos gráficos anteriores, mantendo uma constante entre altas e baixas, sendo a fronteira entre os municípios do Chuí e Chuy - sozinha - responsável por quase metade das importações brasileiras vindas do Uruguai.



**Gráfico 3. FONTE: PENTA-TRANSACTION.**  
**Gráfico elaborado pelo autor a partir de dados compilados do PENTA-TRANSACTION.**

**Gráfico elaborado**

O gráfico 3 apresenta o fluxo de comércio e a balança comercial rodoviária dos bens que cruzam a fronteira entre os municípios do Chuí e Chuy, sendo abordado o período dos anos de 2010 até 2018, conforme os anteriores. Ao se observar o gráfico, o primeiro fato que fica evidente é que, distinto dos gráficos apresentados anteriormente, o Gráfico 3 apresenta uma balança comercial deficitária para o Brasil, sendo as importações muito superiores as exportações e esse fato se repete em todos os anos do período, equivalendo as exportações, muitas vezes inferior até mesmo a 50% das importações.

O intervalo descrito graficamente pode ser dividido em dois períodos, no primeiro notamos uma sequência de crescimento, tanto das exportações quanto das importações. A série crescente das exportações se dá do primeiro ano até 2014, atingindo a máxima registrada no período analisado. No que diz respeito às importações o período de crescimento se dá do ano de 2010 até 2013, quando as importações atingem o valor máximo apresentado no intervalo analisado. O segundo período, se trata de uma tendência de quedas após as máximas registradas, o que ocorre de maneira variável, oscilando entre quedas bruscas e leves altas.

As exportações que cruzam a fronteira do Chuí, como visto no Gráfico 3, são bem inferiores as importações, mas essa diferença tem diminuído nos últimos anos, atingindo o menor valor do período no ano de 2018, quando a diferença é de pouco mais de 100 milhões de US\$. Os produtos exportados que cruzam a fronteira vem de todas as partes do país, sendo o pólo industrial de São Paulo o principal exportador, seguido por Paraná e pelo próprio estado do Rio Grande do Sul. Esse fato deixa implícito de que, muito além do que apenas um comércio local, a fronteira serve de acesso ao Uruguai para todo o comercio nacional, fazendo jus ao termo, “porta de acesso” para comércio exterior brasileiro. A região de São Paulo, também aparecem em primeiro lugar como compradora de bens, sendo seguida por Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul.

As importações provindas das terras Uruguaias tem em sua grande parte o mesmo ponto de partida, a região industrial e portuária de Montevideú, sendo essa a região mais desenvolvida do país. Uma das principais diferenças entre os países é sistema de Estado, enquanto no Brasil utilizamos o sistema federalista, o Uruguai faz o uso do estado unitário. Devido ao sistema diferente de estado, o país é dividido de outra forma, sendo essa divisão feita através de distritos, sendo os distritos de Montevideú, Canelones, San Jose, Maldonado e Colônia, as principais regiões que exportam para o Brasil. As mesmas regiões que enviam os produtos para o mercado brasileiro são também as principais a receber os bens exportados pelo Brasil, concentrando o comércio exterior do Uruguai nessas regiões, sendo distribuído posteriormente por empresas nacionais dentro do país.

O fluxo de veículos que realizam o traslado fronteiriço no Chuí, varia conforme as comercializações entre os países, mas a fronteira, por ser o ponto de intersecção entre os países, recebe constantemente grande quantidade de veículos carregados com as exportações e as importações, o que termina gerando um acúmulo de veículos, que segundo dados do MTOP, é de em média 27 mil veículos por ano (MTOP, 2019).

Os veículos que cruzam a divisa carregados, transportam uma variedade de bens, sendo necessário um modelo específico de veículo para cada tipo de mercadoria, podendo ser divididos em nove espécies: caminhão baú, plataforma,

aberto, tremonha, refrigerado, graneleiro, tanque, semirreboques e especiais. Os mais utilizados para o transporte no cruze pelo Chuí são o caminhão graneleiro<sup>13</sup>, aberto e o baú, esse que ainda possui uma variação, sendo o sider<sup>14</sup>. A grande utilização desses modelos de veículos se dá devido ao fato de poderem carregar diversos tipos de carga, não estando atrelado exclusivamente a um único tipo de transporte como outras espécies de veículos.

A grande quantidade de modelos de veículos torna possível o transporte de quase todo tipo de carga via rodovia, o que torna o fluxo de bens no passo de fronteira bem variado, cruzando desde especiarias e bens básicos, até máquinas de grande porte e estruturas complexas.

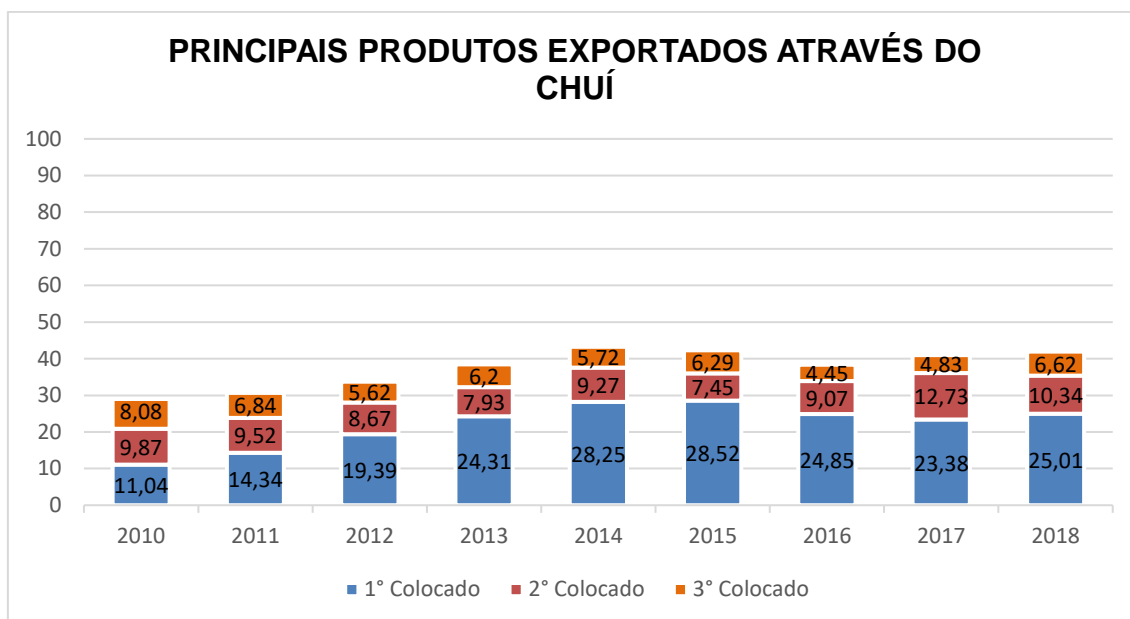
O Gráfico 4 , tem como objetivo apresentar os três principais bens que cruzaram a fronteira no período analisado, sendo divididos anualmente, apresentando a sua porcentagem do total de bens e divididos em bens exportados no 4 e importados no 5 , dessa forma podemos visualizar quais são os principais produtos para cada país e a sua participação no total das negociações.

---

<sup>13</sup> Veículo semelhante à carreta aberta, tendo como diferença a varanda de maior altura e hastes para o uso da lona como cobertura.

<sup>14</sup> Veículo inteiramente fechado, similar ao baú, sendo diferente na composição de suas paredes, que são compostas de lonas removíveis.





**Gráfico 4. FONTE: PENTA-TRANSACTION. Gráfico elaborado pelo autor a partir de dados compilados do PENTA-TRANSACTION.**

No gráfico 4, pode-se observar o intervalo analisado e a sua divisão por colunas anuais. Cada coluna apresenta os três principais bens exportados no ano através do Chuí, sendo divididas em cores, conforme sua posição de importância em termos de valor gerado, representando a cor azul, o principal bem e a sua porcentagem do total, sendo seguido pela segunda colocação na cor vermelha e a terceira em laranja.

A cor azul, apresentada em todos os anos do período, representa o NCM<sup>15</sup>, 0903.00.90, sendo esse o principal bem exportado durante todos os anos analisados. A nomenclatura 0903.00.90, é utilizada para o café, chá, mate e especiarias, sendo eles a principal mercadoria a ingressar no Uruguai. No intervalo podemos visualizar o aumento da importância do bem nas exportações brasileiras, chegando a representar  $\frac{1}{4}$  das exportações brasileiras.

Na segunda colocação, a cor vermelha representa a porcentagem do segundo bem no total exportado. Nos dois primeiros anos, a segunda colocação é pelos seguintes NCM's, na ordem: 8708.90.90 em 2010, 8707.90.90 em 2011, 0203.29.00 em 2012, 2013 e 2015, 8703.22.10 em 2014, 2017 e 2018, 8428.33.00 em 2016.

<sup>15</sup> Sigla para as Nomenclaturas Comuns do Mercosul, que são utilizadas para definir os bens em siglas específicas conforme a sua natureza.

Os NCM's classificados com a sigla 87, servem para representar os bens como veículos, carrocerias, peças e partes de veículos, sendo o 8708, as partes, 8707 as carrocerias e o 8703 os veículos, sendo esses bens os principais da segunda colocação do total exportado pelo Brasil.

O NCM, 0203.29.00, serve como nomenclatura para a carne e suas miudezas, figurando por três anos na lista do segundo mais exportado. O NCM, 8428.33.00, é a nomenclatura utilizada para elevadores ou transportadores, sendo o segundo bem mais exportado em 2016.

A segunda colocação não apresenta grandes variações como a primeira, sendo os produtos ocupantes da posição responsáveis por uma média variável de pouco menos de 10% do total exportado.

A terceira colocação das exportações é apresentada no gráfico na cor laranja, sendo o NCM, 3901.10.92, o terceiro colocado dos mais exportado nos anos de 2010, 2011 e 2012. O NCM, 8703.22.10 figura na posição nos anos de 2013 e 2016. O 8707.90.90, no ano de 2014 e o 0803.90.00, em 2015. Nos anos de 2017 e 2018 o 0203.29.00, fica com a terceira colocação dos mais exportados.

O NCM 3901.10.92, é a nomenclatura utilizada para o plástico e suas obras, o 8703 para veículos, 8707 para as carrocerias, 0803.90.00 para frutas e seus resíduos, e o 0203.29.00 para a carne e suas miudezas.

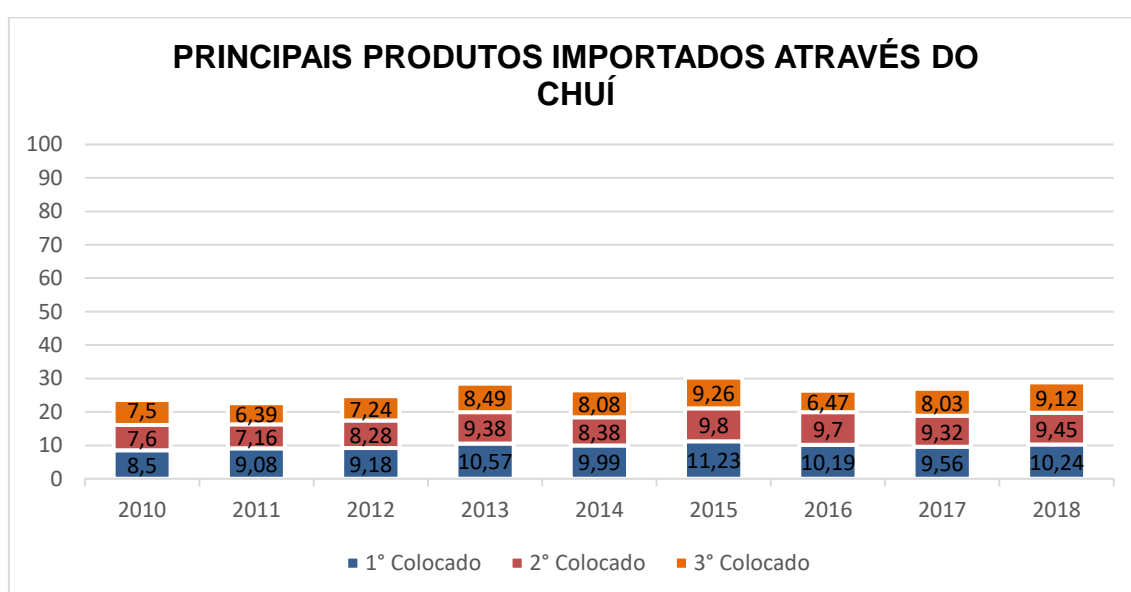
A terceira colocação nos ilustra um cenário de poucas diferenças, sendo na maioria dos casos o terceiro colocado, o segundo em algum outro período, sendo a única novidade no intervalo, a aparição do NCM 0803.90.00, tendo sido os demais já mencionados anteriormente. Os bens que figuram a terceira colocação, não apresentam uma tendência, variando sua porcentagem de ano a ano conforme a segunda posição.

O principal fator a se destacar do Gráfico 4, é a pouca modificação nos bens exportados, sendo sempre os mesmos a aparecer, essa questão deixa implícito a importância desses bens para a balança comercial brasileira com o Uruguai,

chegando a representar os três principais produtos, mais de 40% do total do valor das exportações nos últimos períodos. A pouca variação dos bens, torna o país suscetível a uma queda brusca da BC, devido ao fato de que uma queda, ou uma crise em um dos setores principais poderia levar a uma diminuição considerável de exportações, diminuindo assim os ganhos comerciais e os superávits registrados.

Dentro os principais produtos brasileiros exportados para o Uruguai, o café, juntamente como chá, as especiarias, e a erva mate, que é utilizada para a elaboração do chimarrão, são o principal bem exportado. A cultura de consumir o chimarrão, praticada pelos gaúchos, é compartilhada com os “hermanos” uruguaios, sendo o estado do Rio Grande do Sul o maior exportador da erva-mate para o Uruguai. Os veículos produzidos no Brasil, também estão na pauta dos mais importados pelo Uruguai, devido ao país não produzir veículos, sendo a frota nacional do país composta por veículos importados de outros países, como a China e o Brasil, dois dos seus principais parceiros comerciais.

O Gráfico de número 5 se apresenta com o caráter de discorrer os três principais bens que cruzaram a fronteira no sentido do Uruguai para o Brasil, expondo-os anualmente e conforme o seu grau de importância de conveniência para a balança comercial.



**Gráfico 5. FONTE: PENTA-TRANSACTION. Gráfico elaborado pelo autor a partir de dados compilados do PENTA-TRANSACTION.**

No Gráfico 5, podemos visualizar o intervalo analisado e a sua divisão por colunas anuais. Cada coluna apresenta os três principais bens importados em cada ano, sendo divididas em cores, conforme sua importância de valor gerado, representando a cor azul, o principal bem e a sua porcentagem do total, sendo seguido pela segunda colocação na cor vermelha e a terceira em laranja.

O NCM 3808.92.99, desponta na primeira colocação no ano de 2010, sendo seguido pelo 4005.10.90 em 2011 e 2012, 8703.23.10 em 2013, 2014 e 2015, 1517.90.90 em 2016, 7306.40.00 em 2017 e 2018.

A nomenclatura 3808.92.99 é utilizada para produtos químicos, como inseticidas e fungicidas, tendo sido o principal bem importado pelo Brasil no ano de 2010 através do passo de fronteira do Chuí. A terminologia 4005.10.90 é utilizada para a borracha e suas obras, 8703.23.10 usada para veículos de transporte de pessoas, 1517.90.90 aplicada para a gordura e óleos animais e vegetais, e o NCM 7306.40.00 usado para o ferro e aço fundido.

Dentre os principais bens importado pelo Brasil, o que chama atenção é importação de um bem, que possui o mesmo NCM dos mais exportados, nesse sentido, não haveria razão para a sua importação, devido ao fato de o Brasil produzir o artigo. O que torna essa ação habitual é que o uso de um NCM pode ser aplicado a diversos bens que se encaixem de certas formas nos parâmetros, sendo assim um mesmo NCM pode possuir muitas variações de produtos, fato que ocorre nessa situação.

O NCM 1517.90.90, aparece na segunda colocação em seis ocasiões, sendo as três primeiras nos primeiros anos da série, e posteriormente em 2015, 2017 e 2018, sendo seguido pelo 0402.21.10 que aparece duas vezes, a primeira em 2013 e 2016, e o 4005.10.90 figurando na posição somente em 2014. A nomenclatura 1517.90.90 representa as gorduras e os óleos vegetais e animais; a 0402.21.10 é utilizada para bens alimentícios de origem animal, como laticínios, ovos e mel; e a 4005.10.90 é usada para a borracha e suas obras.

O NCM 4005.10.90 aparece duas vezes na terceira colocação, a primeira em 2010 e a segunda em 2016. O 3808.92.99 surge duas vezes também, sendo elas em 2011 e 2015. O 7306.40.00 é o que aparece mais vezes, totalizando três aparições, sendo elas em 2012, 2013 e 2014. O 8703.23.10 aparece somente uma vez, sendo em 2017 e o 2517.10.00 uma vez também, sendo em 2018. Dentre os sujeitos da terceira colocação, somente o a nomenclatura 2517.10.00, ainda não havia aparecido, sendo ela utilizada para cascalhos, pedras britas e derivados, tendo os demais já figurado em outras posições dos bens importados.

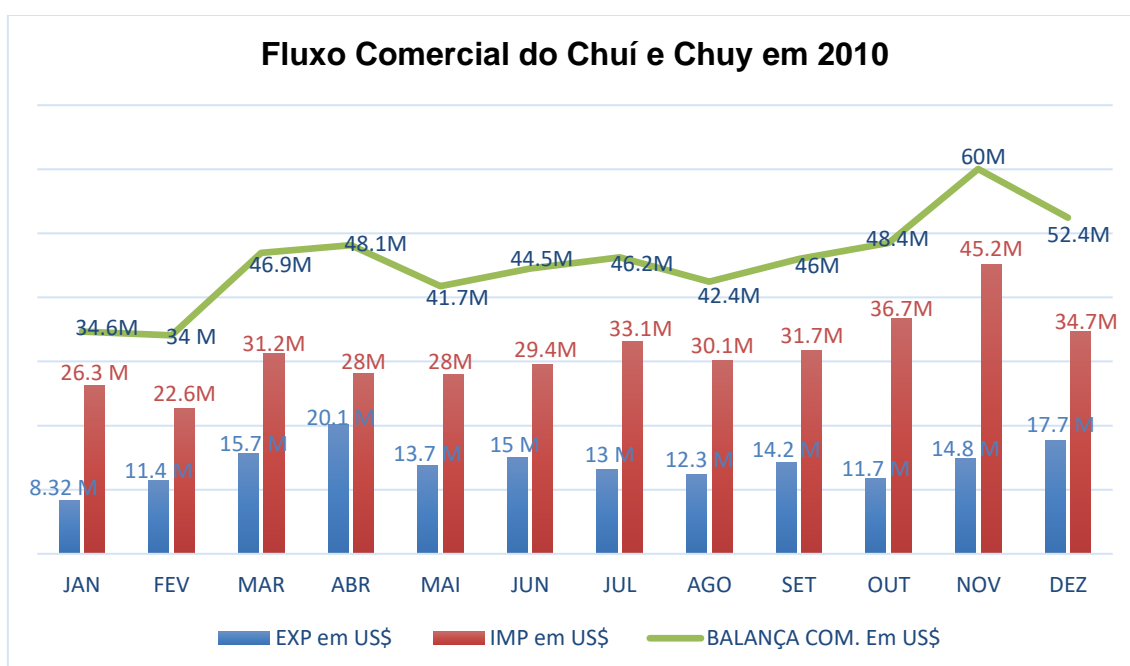
As importações brasileiras vindas do Uruguai que cruzam pelo Chuí, assim como as exportações, são altamente concentradas em bens específicos, sendo comum o aparecimento dos mesmos bens todos os anos, trocando somente a posição no ranking. Dentre os principais bens importados pelo Brasil, podemos destacar o óleo e a gordura, muito utilizado no setor alimentício brasileiro como na produção de chocolate. Uma das principais empresas uruguaias exportadora de gordura para o Brasil é a AarhusKarlshamn Latin America S.A (AAK), multinacional fabricante de gordura vegetal, que somente no ano de 2017 exportou para o Brasil mais de 30 milhões de dólares, através da fronteira do Chuí, umas principais compradoras da gordura vindo do AAK, é a gigante Nestlé.

A empresa Uruguiaia, BESINEI S.A é uma das principais exportadoras de veículos para o Brasil e o principal produto enviado ao Brasil, são os automóveis da montadora chinesa LIFAN que cruzam a fronteira e que, somente em 2017, vendeu mais de 30 milhões de dólares para 12 estados diferentes do país.

A empresa Frigorífico Las Piedras, que exporta carne para o Brasil, possui uma produção de carne em menor escala; contudo, são carnes produzidas com rígido controle de qualidade proveniente de gados nobres, o que torna a carne muito apreciada devido a sua qualidade tendo em vista que no ano de 2017 foram exportados mais de 4.370,730 kg de carne dessa empresa para o Brasil, através do Chuí. A empresa Conaprole também faz parte das empresas produtoras de gêneros alimentícios que exportam para o Brasil, a produtora de laticínios, famosa pela qualidade dos seus produtos, exportou mais de 1.770,034 kg de produtos para o Brasil no ano de 2017, através da fronteira.

Um dos principais produtos que aparecem na lista dos mais importados pelo Brasil do Uruguai são o aço e o ferro, produtos que saem muitas vezes do país sem serem manufaturados, voltando posteriormente com um valor agregado muito superior. A empresa Uruguiaia, Cinter S.A produz e exporta tubos de aço, o produto que chega no mercado brasileiro é transformado e vendido depois no mercado nacional, uma das principais importadoras dos tubos da Cinter é a multinacional Aperam. No ano de 2017, a Cinter exportou mais de 37 milhões de dólares para o Brasil, através do município do Chuí. Um item a ser destacado é a importação de agrotóxicos, como fungicidas e inseticidas, que aparecem algumas vezes na análise e que com a política adotada pelo atual governo do Brasil, que ampliou o número de agrotóxicos que podem ser importados, deve vir a figurar mais vezes na lista das importações no futuro, com a facilitação de sua entrada no país (BBC, 2019).

A análise do comercio exterior entre os países, abordando o âmbito total, o rodoviário e o fronteiriço, apresentam muitas variáveis e peculiaridades como vimos anteriormente. Visando proporcionar uma análise de maior profundidade, serão apresentados os anos abordados no intervalo, divididos em meses, possibilitado assim uma visualização mais concisa dos fatos estatísticos.



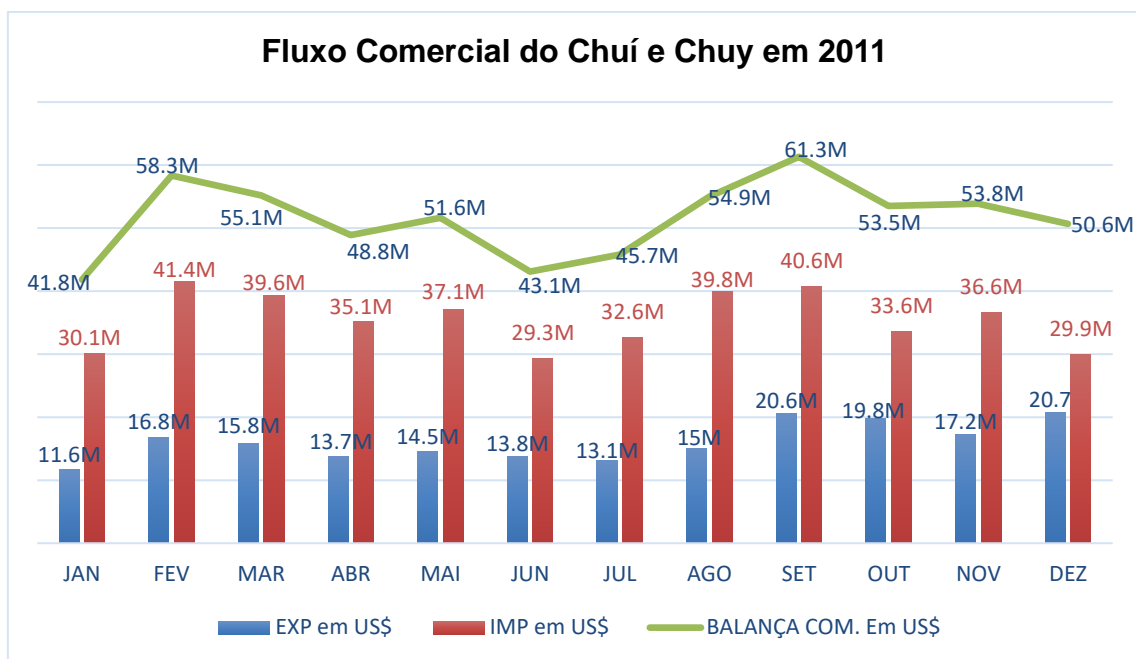
**Gráfico 6. FONTE: PENTA-TRANSACTION. Gráfico elaborado pelo autor a partir de dados compilados do PENTA-TRANSACTION.**

O comércio realizados entre o Brasil e o Uruguai, como descrito no Gráfico 6, é dividido conforme os meses do ano, sendo as colunas azuis utilizadas para representar as exportações mensais e as vermelhas representando as importações brasileiras no ano de 2010 e a linha contínua na cor verde, utilizada para demonstrar o valor do fluxo comercial.

As exportações apresentadas não apresentam linhas de tendência, ocorrendo de maneira variável. O principal mês das exportações abordado é o de abril, quando é atingida marca de 20 milhões de dólares, o maior valor atingido no ano. O mês de abril também é o principal em termos de toneladas exportadas, sendo responsável por mais de 7.967 toneladas brutas de mercadorias exportadas através do Chuí.

Os produtos importados além de superar as exportações em valores, também são muito superiores nos pesos, sendo curiosamente o mês de abril responsável por mais de 19 mil toneladas brutas de produtos importados. Em termo de valores, o mês de novembro destaca-se, com mais de 45 milhões de dólares importados.

O ano de 2010 fecha com um total acumulado de pouco mais de 168 milhões de dólares e 83 mil toneladas exportadas do Brasil para o Uruguai, sendo esse valor muito inferiores aos 377 milhões e as 169 mil toneladas das importações brasileiras do Uruguai, terminando o ano com um déficit comercial para o Brasil de mais de 209 milhões de dólares.



**Gráfico 7. FONTE: PENTA-TRANSACTION. Gráfico elaborado pelo autor a partir de dados compilados do PENTA-TRANSACTION.**

O ano de 2011 não apresenta nenhuma grande diferença visual gráfica para o ano anterior, ilustrado no Gráfico 7, novamente as importações são superiores as exportações no período. A principal diferença evidente é o aumento mensal das importações, estando os valores mensais superiores aos registrados no ano anterior.

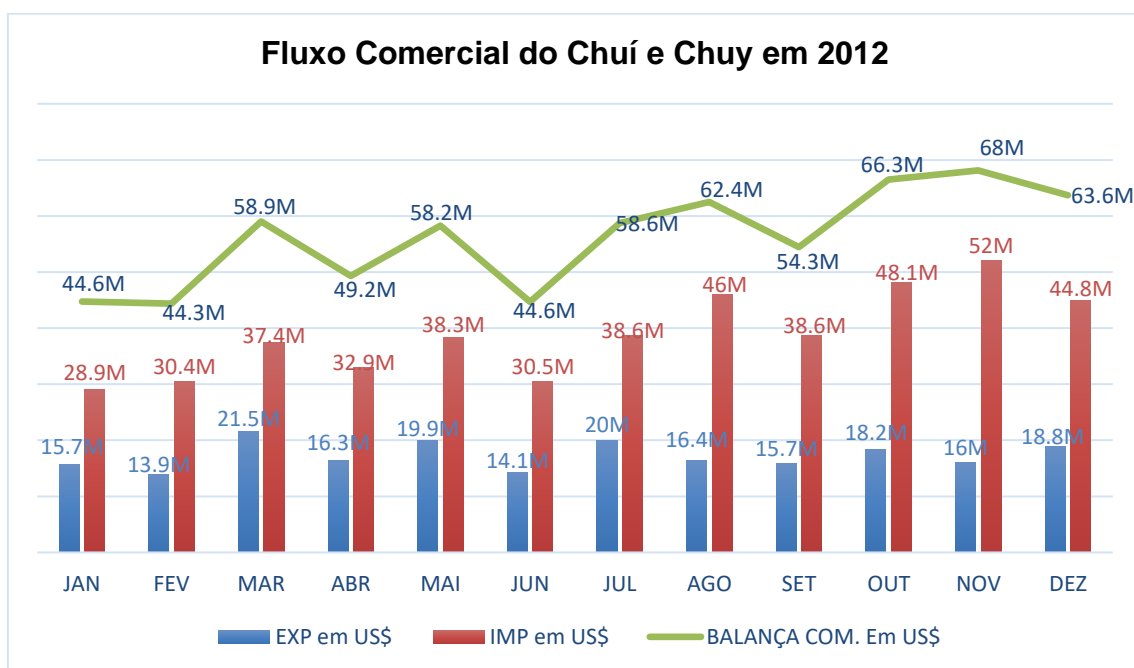
As exportações apresentam uma leve alta em relação a 2010, podendo ser visualizado que as exportações superam por duas vezes a barreira dos 20 milhões de dólares, episódio que ocorreu somente uma única vez no ano anterior. Outro fato a se destacar é o aumento da quantidade exportada, estando o mês de dezembro responsável por mais de 9 mil toneladas de mercadoria. No período o destaque fica para o último quadrimestre, onde os valores atingem as máximas do ano e as toneladas exportadas superam as 8 mil mensais.

As importações diferentes das exportações, que apresentam um período de tendência, seguem variáveis, mas muito superiores as exportações, sobrepunhando por duas vezes a marca dos 40 milhões, fato que ocorre em fevereiro e setembro do ano, o que serve para figurar a variação das importações de um modo específico. Em termos de toneladas importadas, há uma diminuição da quantidade, sendo 15 toneladas a máxima para um mês do ano, o que deixa claro que os bens importados



têm seu valor muito superior ao peso, fato que ocorre com produtos de maior valor agregado.

O ano fecha com um total de 193 milhões de dólares, e 92 mil toneladas exportadas, e 426 milhões e 154 mil toneladas importadas, fechando o ano com uma balança comercial de 619 milhões de dólares comercializados, fechando o ano com um déficit de 233 milhões para o Brasil.



**Gráfico 8. FONTE: PENTA-TRANSACTION. Gráfico elaborado pelo autor a partir de dados compilados do PENTA-TRANSACTION.**

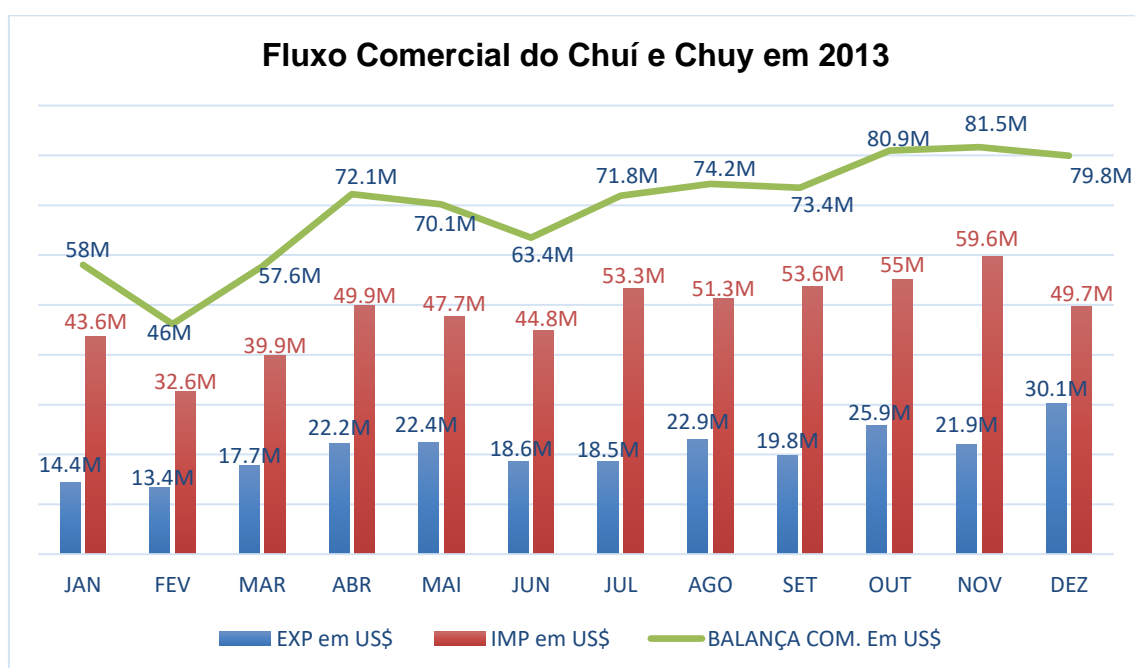
O ano de 2012 segue a mesma tendência (Gráfico 8) do ano anterior, registrando um aumento das exportações e das importações no período, as exportações, diferentes do ano anterior, não apresentam nenhuma tendência, variando entre altas e baixas. As importações, diferente dos anos anteriores, apresenta pela primeira vez uma tendência, o que fica nítido ao se observar o valor registrado em janeiro e o registrado nos últimos meses do ano, o que deixa claro a tendência de crescimento das importações ao longo de todo o ano.

As exportações do ano registram alta em alguns meses e quedas em outros, quando comparadas ao ano anterior, obtendo uma média anual superior ao anterior, o que deixa implícito o crescimento. O mês de março apresenta um valor superior aos

US\$ 21 milhões, significando a maior média do ano para um único mês, e o recorde para o mês na série histórica.

As importações, como descrito anteriormente, apresentam uma tendência de alta durante todo o ano, chegando ao seu ápice em novembro do ano, quando atingem o valor recorde de US\$ 52 milhões, que é a máxima já registrada para o mês de novembro até o momento, e também a maior média já registrada para um único mês. No ano, as importações ainda conseguem superar a barreira dos US\$ 40 milhões, por quatro vezes, sendo essa a primeira ocorrência do fato.

A balança comercial desse período fecha com uma considerável alta para o ano anterior, variando muito mensalmente entre quedas e altas. As exportações encerram o ano com um total de US\$ 207 milhões, e 103 mil toneladas exportadas. As importações terminam 2012 com, US\$ 467 milhões, e 172 mil toneladas, gerando assim um déficit comercial para o Brasil de mais de 260 milhões de dólares no ano.



**Gráfico 9. FONTE: PENTA-TRANSACTION. Gráfico elaborado pelo autor a partir de dados compilados do PENTA-TRANSACTION.**

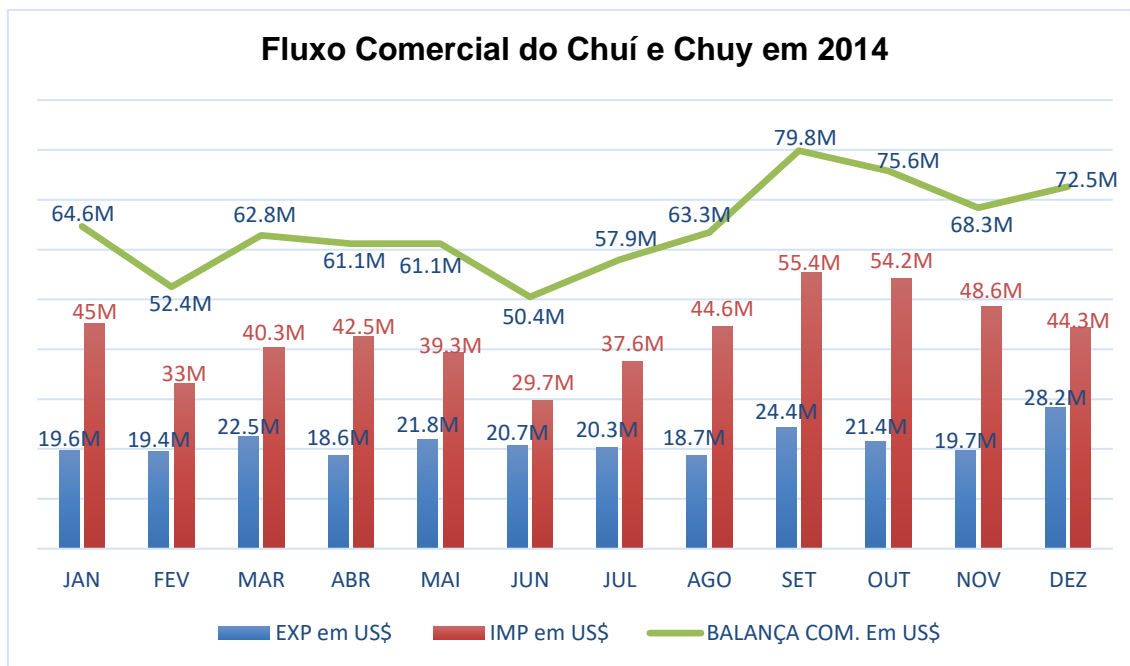
O ano de 2013, conforme visualizado no Gráfico 9, é o melhor ano para a balança comercial no município, registrando a máxima histórica já apresentada até

2018. A relação comercial entre os países cresce de maneira gradual, abrangendo quase todos os meses do ano, tanto nas exportações, como nas importações, ocorrendo registros de máximas históricas de muitos meses no período.

As exportações iniciam o ano de maneira modesta, ficando abaixo do ano anterior no primeiro trimestre, o que varia muito do resto do ano, quando são apresentadas as máximas já registradas para os meses de abril, maio, agosto, outubro, novembro e dezembro do ano. O mês de dezembro é o primeiro a atingir a marca dos 30 milhões exportados, o mês também ainda é responsável por ser junto com o mês de maio, a serem os primeiros a superar a marca de 11 mil toneladas exportadas.

As importações novamente apresentam um crescimento em relação ao ano anterior, chegando a superar os 100 milhões de dólares. No ano as importações quebraram muitos recordes, e a máxima dos 40 milhões mensais, se tornou habitual, ocorrendo registro de marca superior, em dez dos doze meses do ano. O ponto alto das importações permanece novamente como mês de novembro, que supera o ano anterior, e estabelece a nova marca histórica, não podendo ser superada até o fim do período da análise. O mês de setembro é o responsável por estabelecer a maior quantidade em quilos já importada ou exportada, no período analisado, tendo sido importadas mais de 43 mil quilos no mês.

As exportações encerram o ano com um acumulado de 248 milhões, e 114 mil toneladas, já as exportações encerram com a máxima já registrada, tendo sido gerado um valor de 581 milhões de dólares e 244 mil toneladas importadas. A balança comercial encerra o ano com um déficit de 333 milhões de dólares para o Brasil, consistindo esse, o maior déficit exibido no período da análise.



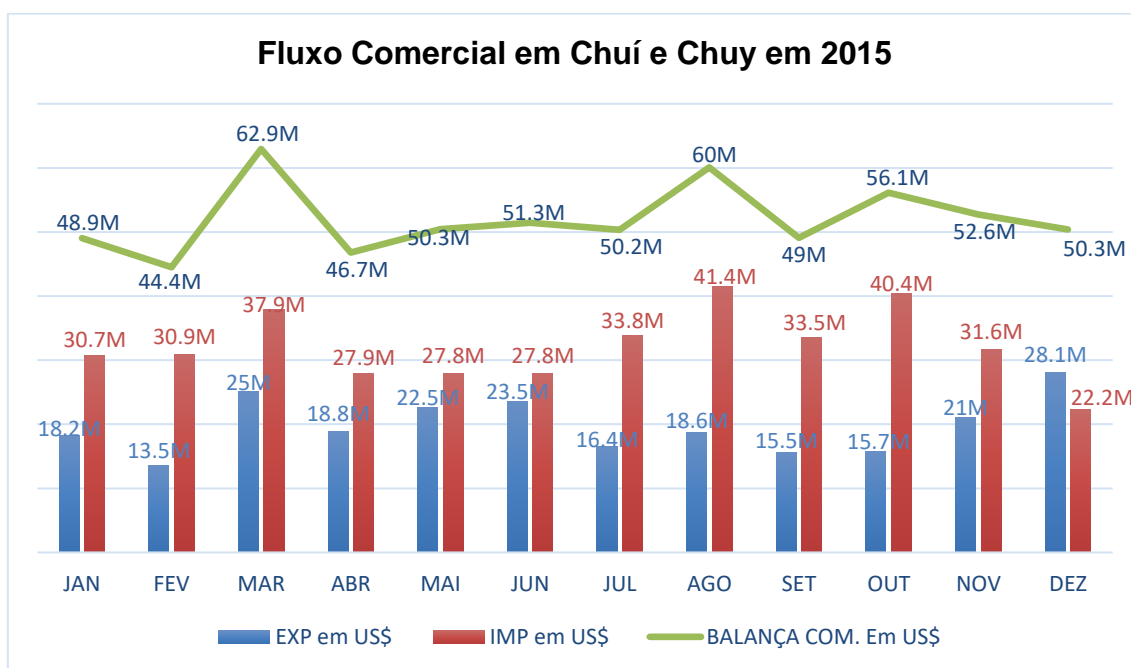
**Gráfico 10. FONTE: PENTA-TRANSACTION. Gráfico elaborado pelo autor a partir de dados compilados do PENTA-TRANSACTION.**

O ano de 2014 apresenta uma balança comercial em queda, comparada com o ano anterior, consistindo a queda nas importações como a razão para sua diminuição (Gráfico 10). Um acontecimento que deixa claro a queda das importações graficamente, ocorre no mês de junho, quando as exportações ficam apenas 9 milhões abaixo das importações, a menor diferença para um mês, desde abril de 2010.

As exportações no intervalo gráfico apresentam uma linha de tendência contínua, com poucas variações. A média das exportações mensais é de 20 milhões de dólares. O fato de a média mensal das exportações subirem é que torna possível um aumento das exportações em relação ao ano anterior, considerando o fato de que não são quebrados grandes recordes como no ano anterior. O principal mês para as exportações novamente foi o mês de dezembro, que foi responsável pelo maior valor gerado, e pela maior quantidade de quilos exportados, valor superior a 9 mil toneladas.

As importações do período sofreram uma queda brusca comparadas ao ano anterior, apresentando no mês de junho um valor inferior aos 30 milhões, fato que não ocorria desde janeiro de 2012. As importações apresentam uma variação flutuante no primeiro semestre, ocorrendo uma tendência de alta e uma de queda no segundo.

A balança comercial apresenta muitas variações, atingindo seu maior valor no último quadrimestre do ano. As exportações encerram 2014 com uma média superior aos anos anteriores, ultrapassando a barreira dos 255 milhões de dólares, mesmo com menor quantidade exportada, de apenas 102 mil toneladas. As importações encerram o ano com um valor de 515 milhões, e 255 mil toneladas, maior quantidade apresentada na análise. A balança encerra o ano com um déficit de 260 milhões para o Brasil.



**Gráfico 11. FONTE: PENTA-TRANSACTION. Gráfico elaborado pelo autor a partir de dados compilados do PENTA-TRANSACTION.**

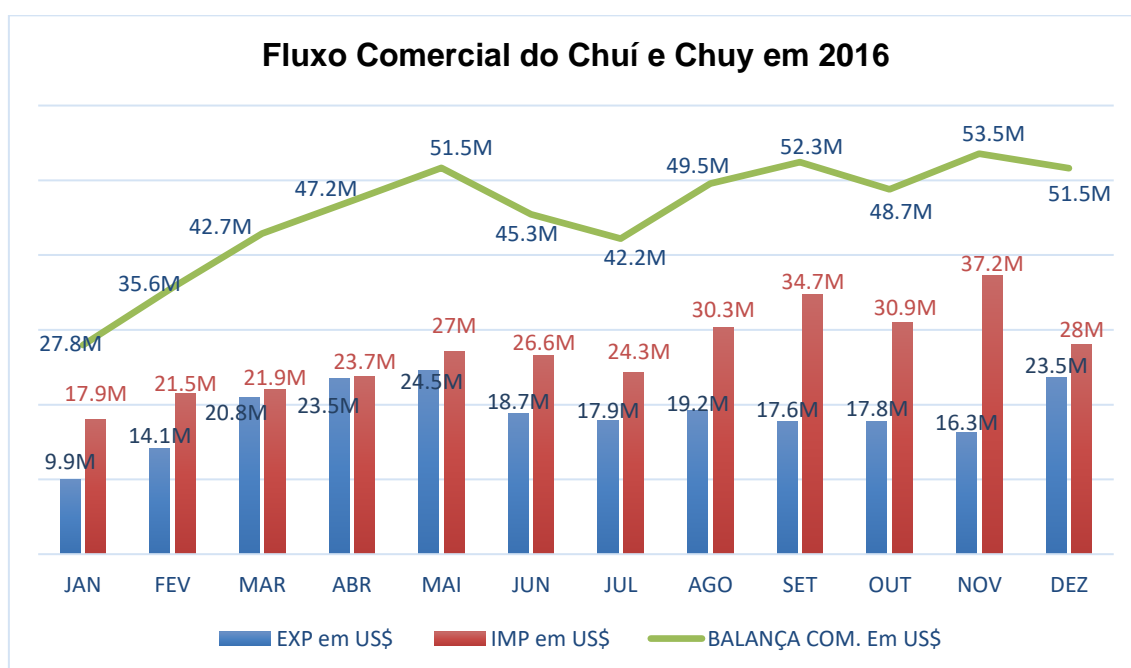
O ano de 2015 é o primeiro a divergir da conjuntura apresentada pelos anos anteriores, consistindo em ser o primeiro a apresentar uma série mensal em que as exportações superam as importações, fato que se dá em razão da diminuição das importações no ano, que sofrem uma queda brusca em relação aos dois últimos anos (Gráfico 11).

As exportações no intervalo anual variam muito de um mês para o outro, mas, em termos comparativos, apresentam as menores diferenças mensais vistas em um único ano até o momento. O mês de dezembro, como já incidido nos anos anteriores, apresenta a melhor média, ocorrendo nele o primeiro superávit brasileiro mensal da análise, valor esse que supera os 5,9 milhões de dólares. O mês de junho apresenta

a maior quantidade de toneladas enviadas ao Uruguai, algo superior a 12 mil toneladas, tendo sido o segundo melhor em termos de arrecadação do ano, o que deixa implícito que as exportações de dezembro, são de produtos de maior valor agregado, gerando assim uma maior renda por quilograma transportada.

As importações apresentam uma variação de oscilações, podendo ser visualizadas as nítidas quedas em relação ao ano anterior, consistindo o ano de 2015, nas menores diferenças para as exportações, superando os 40 milhões de dólares, somente duas vezes durante todo o ano.

A balança comercial fecha o ano em queda, puxada pela forte diminuição das importações, que fecham o ano com um total de 386 milhões, o que representa uma diminuição de 129 milhões para o ano anterior. As exportações enceram o ano em baixa, encerrando o ano com 237 milhões, 18 milhões abaixo de 2014. O ano é encerrando com um déficit de 149 milhões para balança comercial brasileira.



**Gráfico 12. FONTE: PENTA-TRANSACTION.**  
 pelo autor a partir de dados compilados do PENTA-TRANSACTION.

Gráfico elaborado

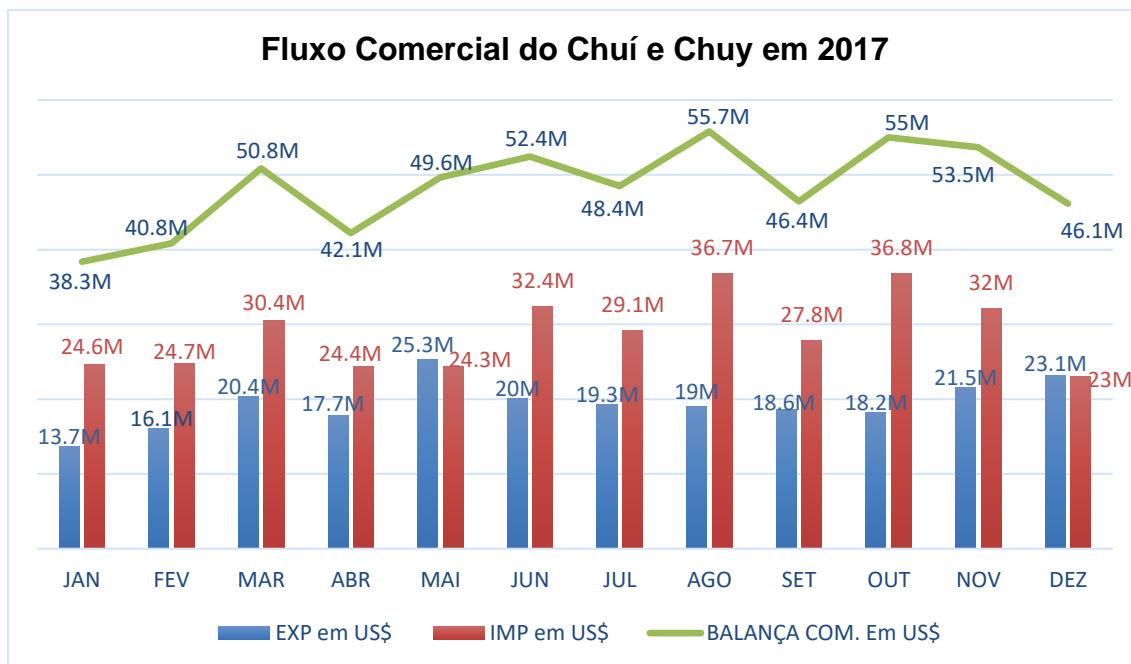
O ano de 2016 segue a tendência deixada pelos dois anteriores, apresentando uma diminuição das exportações e importações (Gráfico 12). No primeiro semestre do ano notamos uma tendência de crescimento, terminando o último em queda no último

mês. O segundo semestre é marcado por uma forte variação de quedas, o que termina por afetar a tendência crescente apresentada no primeiro semestre. O intervalo é o responsável por apresentar as menores diferenças entre comercializações, ocorrendo por quatro vezes uma diferença entre as exportações e importações, inferiores a 5 milhões de dólares.

O período apresenta uma diminuição das vendas brasileiras, o que fica nítido pela queda na maioria dos meses. Um dos destaques do ano é o mês de maio, que supera o mês de dezembro nas exportações, mês que há alguns anos era o mês de melhores projeções para os comerciantes brasileiros. Na quantidade os mesmos meses figuram nas primeiras posições, maio foi responsável por 10 mil toneladas, e dezembro por 11 mil toneladas exportadas.

As importações exibem pela primeira vez na análise, um gráfico anual sem possuir um único mês a ultrapassar os 40 milhões de dólares, sendo novembro o melhor ano da série, com 37,2 milhões gerados, o mês também se apresenta como primeiro em quantidade, 37 mil toneladas importadas do Uruguai.

O ano de 2016 se encerra com uma diminuição das comercializações entre os países, as exportações foram 13 milhões inferiores ao ano anterior, finalizando o ano com 224 milhões, e 109 milhões de toneladas exportadas. As importações fecham o período com 324 milhões, e 126 milhões de toneladas importadas, o que representa uma diferença de 62 milhões para o ano anterior. O déficit para a balança brasileira no ano foi de 100 milhões de dólares, consistindo esse no menor valor apresentado em toda a análise.



**Gráfico 13. FONTE: PENTA-TRANSACTION. Gráfico elaborado pelo autor a partir de dados compilados do PENTA-TRANSACTION.**

O ano de 2017 rompe a tendência de queda dos últimos três anos, voltando a apresentar um crescimento nas comercializações entre os países (Gráfico 13). O período é o primeiro da análise a apresentar por duas vezes as exportações de forma superior às importações. O intervalo, como visualizado no Gráfico 13, apresenta muitas variações, em sua maioria positivas, que intercalam com meses de queda, impossibilitando linhas de tendência.

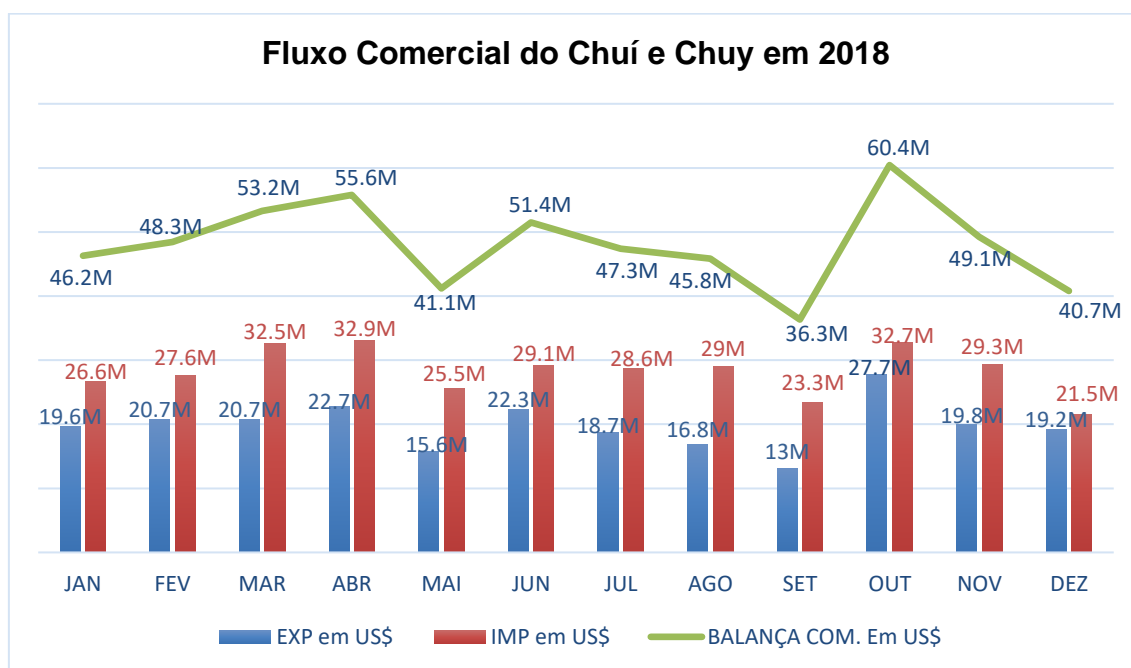
As vendas brasileiras para o Uruguai apresentam uma leve recuperação no ano, contribuindo positivamente para o aumento da balança comercial entre os países. Os meses de maio e dezembro apresentam um valor superior às importações, a primeira vez que o fato ocorre em um mesmo ano, o mês de maio apresenta um saldo superior ao mês de dezembro, tanto no valor exportado, quanto na diferença em relação às importações, o que o torna o melhor mês do período.

As importações, embora apresentem uma recuperação após três anos seguidos de queda, ainda permanecem bem distantes dos melhores momentos registrados na análise, não superando em nenhum mês a marca dos 40 milhões de dólares, outubro com 36,8 milhões, é o melhor ano do intervalo gráfico, seguido pelo mês de agosto. Os mesmos meses que apresentam as melhores margens



monetárias, também apresentam as maiores quantidades, tendo os dois meses apresentando uma média superior a 36 mil toneladas.

Com o aumento das comercializações, a balança comercial encerra o ano com uma alta de pouco mais de 30 milhões em relação ao ano anterior. As exportações acumulam um total de 233 milhões, e 117 mil toneladas, já as importações apresentam um crescimento maior encerrando o ano com 346 milhões, e 137 mil toneladas. O déficit para a balança brasileira é de 113 milhões de dólares.



**Gráfico 14. FONTE: PENTA-TRANSACTION. Gráfico elaborado pelo autor a partir de dados compilados do PENTA-TRANSACTION.**

O ano de 2018 é o último da série histórica analisada e se caracterizado pela diminuição da balança em relação ao ano anterior, essa diminuição é causada pelo arrefecimento das importações (Gráfico 14). No intervalo gráfico pode ser visualizada a constância das relações comerciais, que é contraposta por dois picos, o primeiro de queda, apresentado em maio, e segundo de alta, visualizado no mês de outubro, que também é o mês de maior valor para a balança.

As exportações no período se apresentam de maneira progressiva, podendo ser percebida tendência de alta no primeiro quadrimestre do ano, quando é interrompida por uma queda brusca, não voltando a apresentar novas tendências. O principal mês para as exportações é o de outubro, que responsável pelo valor

arrecadado de 27,7 milhões de dólares, é também o maior em quantidades, com 13 mil toneladas exportadas. O ano de 2018 não proporciona em nenhum de seus meses as exportações em caráter superior, mas, em contrapartida, é um dos anos com as menores diferenças arrecadatórias para as importações.

A forma com que as importações se expõem no período se assemelham muito com as exportações, tendo também um primeiro quadrimestre de alta, passando a variar bastante após a tendência inicial de alta. No gráfico podemos destacar ainda, que em sete dos doze meses vislumbrados, as exportações se mostram em alta, o que deixa subentendido que a razão para a sua diminuição em relação ao ano anterior se deve as quedas súbitas, ocorridas nos meses de maio e setembro. O principal mês para o seguimento é o de abril, quando são registradas as maiores medias mensais, tanto em arrecadação, quanto em toneladas exportadas.

O ano de 2018 se encerra com uma leve queda na balança comercial, valor inferior em 3 milhões para 2017. As exportações terminam o período com uma alta de 4 milhões em relação ao ano anterior, totalizando 237 milhões, e 122 mil toneladas exportadas. As importações acabam o ano com uma queda de 7 milhões, em comparação a 2017, tendo sido arrecadado no ano 339 milhões, e 147 mil toneladas importadas, o que mostra um aumento em relação ao ano anterior, deixando implícito que as importações no ano, eram produtos de menor valor agregado. O ano se encerra com um déficit de 102 milhões de dólares, para a balança comercial brasileira, consistindo-se no segundo menor valor exibido no período total apresentado.

Os três seguimentos da análise partem de pontos de origem distintos, e se enceram do mesmo modo. O comercio total entre os países, assim como o realizado através do Chuí, parte do mesmo ponto, apresentando o Uruguai aparece como o país a obter vantagem no comercio entre ambos, fato que é alterado como decorrer da análise, obtendo o Brasil a posição de vantagem nas comercializações, chegando a obter superávits históricos. A situação apresentada nas negociações gerais se repete nas exclusivamente realizadas através do modal rodoviário, com exceção de que o Brasil, em todos os anos da análise é o país a estar na posição de vantagem, obtendo os superávits. O ponto fora da curva é apresentado na fronteira do Chuí e Chuy, onde

o Uruguai é o detentor da posição de vantagem na comercialização, sendo o país superavitário durante todos os anos do período.

A análise gráfica, elaborada no último seguimento do capítulo, proporciona uma interação de maior profundidade com os dados a respeito do comércio através do Chuí e Chuy; deixando claro que muito além de servir como uma aduana de entrada e saída de mercadorias, a fronteira é uma das principais fronteiras terrestres de entrada de bens uruguaios no Brasil, o que é visto nos recorrentes déficits comerciais para a balança comercial brasileira, atingindo o valor acumulado no período da análise, de 1.759 bilhões de déficit para o Brasil.

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os resultados da pesquisa realizada é pertinente, sendo de caráter preciso, quanto à relevância das relações comerciais bilaterais realizadas entre o Brasil e o Uruguai. No decorrer dos capítulos descobrimos e compreendemos de que forma se iniciou e como evoluiu as relações entre os países, até chegarmos no período exclusivamente analisado, que expõe as perspectivas do comércio exterior entre eles.

As decorrências da análise se apresentam de forma clara e preponderante, quanto à superioridade do Brasil perante o Uruguai em suas relações comerciais nos últimos anos, fato que anteriormente não se exibia de tal contorno, em que havia certa igualdade quanto à relação comercial praticada. O avanço das exportações brasileiras de forma exponencial se deu na última década, saindo de um período de certa estagnação, em que era eventualmente superado pelas uruguaias, passando a ser abundantemente superior, atingindo valores recordes, que apenas refletem a superioridade do mercado e da indústria nacional brasileira.

A magnitude da superioridade do Brasil é percebida ainda mais claramente nas comercializações realizadas através do modal rodoviário, o que demonstra a importância do setor para a economia nacional e que embora seja amplamente difundido, apresenta grande precariedade, como a sua alta dependência por parte da economia brasileira. No que se refere a números, o setor rodoviário, tanto nacional, quanto o voltado para o comércio exterior, apresentam bons resultados, sendo esse um importante segmento para o comércio exterior brasileiro realizado com os países da América Latina.

A relevância brasileira sobre a uruguaia se encerra quando a relação entre os países é centralizada na fronteira do Chuí, tendo o país castelhano a predominância nos valores arrecadados e pesos transportados, sendo muito superior ao Brasil, que durante todo o intervalo acumulou déficits comerciais. O fato de o Uruguai ser tão superior nas relações através do município impressiona pela razão de o Brasil apresentar grande relevância no total das comercializações, o que torna factível a dependência da fronteira para a balança comercial uruguaia, sendo está responsável por quase 1/3 das exportações para o Brasil. Nesse ínterim, os resultados da pesquisa

figuram o comércio através do município como contraponto ao exercido pelo Brasil, sendo a fronteira muito mais uma porta de entrada do que de saída para o comércio exterior brasileiro.

As fronteiras brasileiras são os pontos geográficos mais afastados dos grandes centros urbanos e industriais brasileiros, o que as tornam muitas vezes algo “desprezível” quando analisado o comércio exterior brasileiro. As relações comerciais praticadas pelo país chamam a atenção para os centros industriais, agrícolas e portuários, devido ao fato de o país possuir uma alta dependência das commodities na sua balança comercial e sua indústria ser amplamente centralizada, o que torna os demais fatores do comércio, como as fronteiras, algo superlativo nas análises das relações comerciais brasileiras.

Com o intuito de analisar a sua utilização e dimensionar a importância da participação das fronteiras Brasil-Uruguai no comércio exterior brasileiro é que a presente monografia se objetivou. A sua realização teve como propósito ainda contribuir para o estudo do comércio brasileiro de forma diversificada, abordando aspectos relativos do comércio, como o comércio exclusivamente rodoviário com o Uruguai e a utilização das fronteiras como mecanismos de ingresso e egresso de bens e serviços.

O desígnio da monografia é realizado através do dimensionamento da importância da fronteira do Chuí para o comércio exterior dos países, o que contribui para o discernimento do grau de participação da fronteira em questão, do comércio exterior brasileiro e de que forma esse comércio ocorre na região. Com o objetivo concluído, é possível visualizar novas perspectivas de estudos acerca das demais fronteiras quanto a sua importância e relevância, de que forma o comércio ocorre e como ele impacta a sociedade na fronteira.

A principal contribuição do presente trabalho assim se deseja, é provocar o interesse quanto à magnitude das fronteiras para o comércio exterior dos países, como também para a relação política entre eles nas fronteiras conjuntas: fronteiras estas percebidas como um mecanismo de integração entre os mesmos, servindo para

aproximar as relações e os próprios estados, sendo este um dos limites do presente trabalho.

As principais limitações encontradas para a realização da monografia foram de caráter diverso, sendo o primeiro o social, em que seria possível analisar aspectos ligados ao impacto da fronteira e do comércio sobre a sociedade local e de que forma uma atuação mais presente do estado, em configuração de investimento ou controle, poderia impactar a fronteira social entre os países.

A falta de dados comparativos relacionados a outras fronteiras, também se apresentou como um limite para o presente trabalho, devido ao tempo limitado de realização da pesquisa e a indisponibilidade de dados estatísticos históricos na curta e longa duração, os quais possibilitariam novas possibilidades de análises.

A impossibilidade de avanço sobre novos problemas (devido ao tempo de investigação) também serviu como um limite para a realização do estudo, visto que uma abordagem mais ampla dos dados estatísticos poderia ter sido realizada ou até mesmo pesquisas de campo voltadas para os agentes que atuam na área do comércio exterior na fronteira ou ainda elaboração de questionários ou entrevistas, visando diagnosticar o impacto efetivo dos efeitos do comércio exterior na vida das pessoas atuantes na área, residentes ou não da região. A realização de um estudo voltado diretamente para o setor rodoviário, viabilizando figurar a relação das empresas e dos sujeitos atuantes nas relações comerciais, como os caminhoneiros e as transportadoras, possibilitaria avançar numa melhor compreensão, mas estamos cientes que haveria a necessidade de um prazo mais alongado para a sua execução. Os limites de avanços do presente trabalho, se apresentam como possibilidades de novos estudos que venham a completar o que está sendo realizado, o que tornaria as pesquisas futuras igualmente interligadas, possibilitando a junção dos trabalhos realizados.

A realização de uma pesquisa visando abordar as demais fronteiras do estado do Rio Grande do Sul se apresentou de forma muito factível, uma vez que embora sejam fronteiras, cada uma possui suas próprias idiossincrasias, o que complementaria o presente estudo e abria novas perguntas para trabalhos futuros.

Além de abordar as demais fronteiras com o Uruguai, a realização de pesquisas sobre as fronteiras com a Argentina, seria imensamente interessantes e deveras significativa devido ao fato de a Argentina ser o principal parceiro comercial do Brasil na América Latina.

Tal como foi vislumbrado anteriormente, o comércio exterior rodoviário, faz o uso das fronteiras, mas os frutos advindos da sua realização são muito pouco destinados as fronteiras ou as rotas comerciais, sendo quase que em sua totalidade designados ao ponto de partida e ao destino final, obtendo esses extremos as maiores vantagens e ganhos de comércio. Com base nisso, um estudo voltado a diagnosticar de que forma ou razão seria possível distribuir esses ganhos de comércio de maneira mais uniforme, possibilitando a geração de desenvolvimento de infraestrutura, comércio e sociedade nos pontos afastados dos grandes centros urbanos e industriais, seria salutar para a presente monografia, de maneira a ampliar a sua pesquisa.

A dicotomia entre o próprio comércio e a fronteira é muito antiga e o estudo das relações entre os países através de uma, nos proporcionou visualizar esse fato. A realização de um estudo abordando uma fronteira propiciou o estudo de no mínimo três sujeitos: os dois estados e a própria fronteira; o estudo desse tipo de analogia é importante para embasar a compreensão das relações internacionais dos países, das relações comerciais e das relações sociais que surgem como fruto desse advento.

Nossa impressão a respeito da análise realizada, se baseia muito na ideia do que poderia ser e do que realmente ocorre. Durante todos os capítulos pudemos visualizar a relação entre os países, a forma como se deu as suas criações e o início de suas interações e através disso criamos todo um cenário factível para a existência de boas relações e obtenção de ganhos para as duas partes. O que realmente nos é apresentado não chega a ser uma relação profunda como poderia ser, em que uma troca de comércio e interações seriam realmente gratificante para os países. Ao revés nos é apresentado uma relação de certa forma de dependência do Uruguai e de certa forma um certo descaso brasileiro, em que o comércio “ocorre por ocorrer”, a questão da falta de uma aduana unificada e do efetivo de funcionários, serve como evidencia,

não havendo um incentivo ou busca por melhorar isso, fato que é visto pela queda das importações brasileiras ou flutuação da balança nos períodos anteriores a análise.

Nossa ponderação com o término desta monografia é que o comércio entre os países, ocorre de forma espontânea, por ser conveniente para o Uruguai negociar com o Brasil, em que não há grandes buscas por estreitar as relações, melhorar ou simplificar as negociações, como mecanismo para fomentar as negociações. A impressão que fico é que, assim como as cidades fronteiriças surgiram como conveniência da divisa territorial, o comércio entre eles é fruto da proximidade geográfica e dos adventos ocorridos no passado.

A presente pesquisa se apresentou com o princípio de tentar redefinir a importância da fronteira para o comércio dos países, o que de acordo com nossa análise é possível, deixando abertos os horizontes para novas pesquisas avançar sobre os dados e as indagações aqui elencadas, que podem servir como forma de complemento e ampliação para os resultados apresentados.



## REFERÊNCIAS

- AMATO, Fabio. **Balança comercial registra em 2014 primeiro déficit desde 2000.**, 2015. Disponível em: <[g1.globo.com/economia/noticia/2015/01/balanca-comercial-registra-em-2014-primeiro-deficit-desde-2000](http://g1.globo.com/economia/noticia/2015/01/balanca-comercial-registra-em-2014-primeiro-deficit-desde-2000)>. Acesso em 28/08/2019.
- BAKLANOFF, Eric. **Os Problemas Econômicos do Uruguai, em Perspectiva Histórica: O Declínio do Primeiro "Welfare State" da América do Sul**, 1970.
- BARBOSA, Lessa. **Rio Grande do Sul, prazer em conhecê-lo**. 3ª ed. Porto Alegre: Editora AGE, 2000.
- BBC. **A greve dos caminhoneiros: a cronologia dos 10 dias que pararam o Brasil**, 2018. Disponível em: <<https://www.bbc.com/portuguese/brasil-44302137>>. Acesso em 21/04/2019.
- BISSETO, Cíntia de Jesus Soares. **As relações entre Brasil e Uruguai no alvorecer do século XXI**. Dissertação (Mestrado) - Curso de Geografia, Instituto de Geociências e Ciências Exatas, "Júlio de Mesquita Filho", Rio Claro, 2018. Disponível em: <<https://repositorio.unesp.br/handle/11449/154250>>. Acesso em 22/09/2019.
- CALEIRO, João. **Quem vai pagar a conta do acordo dos caminhoneiros**. G1, 2018. Disponível em: <<https://exame.abril.com.br/economia/quem-vai-pagar-a-conta-do-acordo-dos-caminhoneiros/>>. Acesso em 20/04/2019.
- CÂMARA DE INDÚSTRIAS DO URUGUAI. **Balança comercial de bens do Uruguai**. CIU, 2018. Disponível em: <[ciu.com.uy/innovaportal/file/38979/1/balanza-comercial-de-bienes-del-uruguay---2017.pdf](http://ciu.com.uy/innovaportal/file/38979/1/balanza-comercial-de-bienes-del-uruguay---2017.pdf)>. Acesso em 28/08/2019.
- CARMO, Miguel. **O comercio exterior brasileiro completa 200 anos**, 2008. Disponível em <[administradores.com.br/artigos/mdic-200-comercioexterno-brasileiro](http://administradores.com.br/artigos/mdic-200-comercioexterno-brasileiro)> Acesso em 10/10/2019.
- CESAR, Guilhermino. **Primeiros cronistas do Rio Grande do Sul 1605-1801**. 3ª ed. Porto Alegre: Editora da Universidade, 1998.
- CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY. **América do Sul: Uruguai**. Disponível em <[cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/uy](http://cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/uy)>. Acesso em: 17/10/2019.
- CNT. **O transporte atual**, 2019. Disponível em: <[cnt.org.br](http://cnt.org.br)>. Acesso em 10/08/2019.
- COSTA, Darci. O Uruguai e os próximos vinte anos. In: PINTO FILHO, Henrique da Silveira Sardinha et al (Ed.) **Brasil-Uruguai: os próximos 20 anos**. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2011.

COSTA, Wanderley Messias da. O Brasil e a América do Sul: cenários geopolíticos e os desafios da integração. **Confins**, n.7, 2009. Disponível em: <jornal.openedition.org>. Acesso em: 24/11/2019.

DEPARTAMENTO AUTÔNOMO DE ESTRADAS DE RODAGEM. **Rodovias do Rio Grande do Sul**. 2019, DAER. Disponível em < daer.rs.gov.br>. Acesso em 10/10/2019.

DOS SANTOS, Ana Rosa. **A organização social das fronteiras**, 2006. Disponível em: <funag.org.br>. Acesso em 16/11/2018.

DORNEL, Julio. **Costumes de Chuy. Monumento histórico cumprindo 134 anos**. 2013. Disponível em: <elblogdejuanjopereyra.blogspot.com>. Acesso em 12/06/2019.

EL PAIS. **Aumento de investimentos no setor automotivo brasileiro**, 2019. Disponível em: <elpais.com> Acesso em 27/08/2019.

FEDERASUL. **Free Shops, infraestrutura e ST pautam reunião de integração**. 2019. Disponível em: <https://www.federasul.com.br/freesshops-infraestrutura-e-st-pautam-reuniao-de-integracao/>. Acesso em 20/08/2019.

FEDERASUL. **Brasil amplia acordo automotivo com o Uruguai**. 2015. Disponível em <https://www.federasul.com.br/brasil-amplia-acordo-automotivo-com-o-uruguai/>. Acesso em 20/08/2019.

FLEURY, Paulo Fernando. **Perspectivas para a logística brasileira**, 2000. Editora Atlas, 1ª edição.

FLORES, Mariana Flores da Cunha Thompson. Visões da Cisplatina: a criação do Estado Oriental. **Aedos - Revista do Corpo Discente do Programa de Pós-graduação em História da Universidade Federal do Rio Grande do Sul**, Porto Alegre, v.2, n.3p.122, 2009. n.Semestral. Disponível em: <https://www.seer.ufrgs.br/aedos/article/view/10581>. Acesso em 21/08/2019.

FREITAS, Eduardo; PAIVA, Emília. **Diversificação e sofisticação das exportações: uma aplicação do Product space aos dados brasileiros**, 2015. Disponível em: <ren.emnuvens.com.br/ren/article/view/192/170>. Acesso em 18/10/2019.

GIAMBIAGI, Fabio. **Economia Brasileira Contemporânea**. 2ª ed. 2011. Editora Elsevier, Rio de Janeiro.

GUARINELLO, Norberto Luiz. **Ordem, Integração e Fronteiras no Império Romano**., 2010. Disponível em: <revistas.usp.com.br> Acesso em 12/09/2019.

HAESBAERT, Rogerio. **Território e multe/transterritorialidade em tempos de insegurança e contenção**. Rio de Janeiro: Editora Bertrand Brasil, 2014.

HEINSFELD, Adelar. **História do pensamento geográfico ocidental**. Rio de Janeiro: Editora Clube de autores, 2012.

IBGE. **Cidades, Panorama econômico**. 2019. Disponível em: <idades.ibge.gov.br>. Acesso em 18/10/2019.

Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **Fronteiras do Brasil diagnóstico e agenda de pesquisa para política pública**. 2017, volume 2. Disponível em: <[http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/livros/livros/170628\\_frenteiras\\_do\\_brasil\\_volume2.pdf](http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/livros/livros/170628_frenteiras_do_brasil_volume2.pdf)>. Acesso em 12/09/2019.

ITAMARATY. **República oriental do Uruguai**, 2018. Disponível em: <[itamaraty.gov.br/pt-BR/ficha-pais/5417-republica-oriental-do-uruguai](http://itamaraty.gov.br/pt-BR/ficha-pais/5417-republica-oriental-do-uruguai)>. Acesso em 30/08/2019.

ITAMARATY. **As fronteiras do Brasil**. 2019. Disponível em: <[Itamaraty.gov.br](http://itamaraty.gov.br)>. Acesso em 14/10/2019.

JARDIM, Denise Fagundes. **Famílias palestinas no extremo sul do Brasil e na diáspora: experiências identitárias e aduaneiras**, 2007. Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S010483332007000200009&script=sci\\_abstract&tlng=pt](http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S010483332007000200009&script=sci_abstract&tlng=pt)>. Acesso em 14/10/2019.

JERMYN, Leslie. **Uruguai: culturas do mundo**. New York: Marshall Cavendish, 1999.

KEEDI, Samir; MENDONÇA, Paulo C. **Transportes e Seguros no Comércio Exterior**. São Paulo: Editora Aduaneiras, 2000.

KEEDI, Samir. **Logística de transporte internacional: Veículo prático de competitividade**. 2. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2004.

LUDOVICO, Nelson. **Logística Internacional**. 3° ed. Editora Saraiva: São Paulo, 2013.

MDIC. **Comexstat, estatísticas do comércio exterior brasileiro**, 2019. Disponível em: <[comexstat.mdic.gov.br](http://comexstat.mdic.gov.br)>. Acesso em 15/09/2019.

MELAZZI, Gustavo. **Mitos e realidades da atual economia uruguaia**, 2013. Montevideú, Editora Trilce.

MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA, COMÉRCIO EXTERIOR E SERVIÇOS. **200 anos do comércio exterior brasileiro**. 2008, MDIC. Disponível em: <[mdic.gov.br/componente/contente/article?](http://mdic.gov.br/componente/contente/article?)>. Acesso em 20/10/2019.

MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA, COMÉRCIO EXTERIOR E SERVIÇOS. **Exportações, importações e balança comercial-Parceiro: Uruguai**. 2019, MDIC. Disponível em: <[mdic.gov.br/balanca](http://mdic.gov.br/balanca)>. Acesso em 20/10/2019.

MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA, COMÉRCIO EXTERIOR E SERVIÇOS. **Exportações em 2018, alcançam maior valor dos últimos 5 anos**. Disponível em: <[mdic.gov.br/index.php/exportacoes-em-2018-alcancam-o-maior-valor-dos-ultimos5-anos](http://mdic.gov.br/index.php/exportacoes-em-2018-alcancam-o-maior-valor-dos-ultimos5-anos)>. Acesso em 25/08/2019.

MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO SOCIAL. **Integração das fronteiras**. 2019, MIDES. Disponível em: <[gub.uy/ministerio-desarrollo-social/](http://gub.uy/ministerio-desarrollo-social/)>. Acesso em 14/09/2019.

MINISTÉRIO DE TRANSPORTE E OBRAS PÚBLICAS. **Anuário estatístico de transporte**. 2016, MTOP. Disponível em: <[mtop.gub.uy/anuário-estadístico-de-transporte-2016](http://mtop.gub.uy/anuário-estadístico-de-transporte-2016)>. Acesso em 10/08/2019.

MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES. **Uruguai e Brasil: excursão fronteiriça à integração cultural**. 2011. Disponível em: <<https://www.gub.uy/ministerio-relaciones-exteriores/comunicacion/noticias/uruguay-y-brasil-gira-fronteriza-de-integracion-cultural>>. Acesso em 20/10/2019.

MORINI, C. Junior, E.I; De Santa L.A; Piavam Serafim M; **Indicadores de desempenho da Aduana do Brasil: em busca de uma abordagem equilibrada**. 2015. Disponível em: <[scielo.com.br/pdf/gpv22](http://scielo.com.br/pdf/gpv22)>. Acesso em 12/09/2019.

MRREE. **Relações internacionais do Uruguai**, 2018. Disponível em: <[gub.uy/ministerio-relaciones-exteriores](http://gub.uy/ministerio-relaciones-exteriores)>. Acesso em 25/08/2019.

NORATO, J. **Política econômica no Uruguai 1968-1984**. Crescimento e exclusão, Montevideo: Editora Banda, 2001.

OLESKER, Daniel. **A ditadura e seus interesses econômicos**. Montevideu: Editora Brecha, 2018.

OLESKER, Daniel. **Tendencias recientes de la economía uruguaya**, Montevideo, 1983. Montevideu: Editora Brecha.

- OLIVEIRA, Paula. **A cidadania é para todos. Direitos, deveres e solidariedade.** 2019. Disponível em: <[oab.org.br/subs/santoanastacio/institucional/artigos/a-cidadania-e-para-todos.Direitos-deveres-e](http://oab.org.br/subs/santoanastacio/institucional/artigos/a-cidadania-e-para-todos.Direitos-deveres-e)>. Acesso em 20/10/19.
- ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO COMÉRCIO. **Uruguai e OMC.** OMC, 2019. Disponível em: <[wto.org/indexsp.htm](http://wto.org/indexsp.htm)>. Acesso em 27/08/2019.
- ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **O Brasil na ONU.** ONU, 2019. Disponível em: <<http://www.br.undp.org/content/brazil/pt/home/>>. Acesso em 12/10/2019.
- OTTA, Lu Aiko. Burocracia trava o comércio exterior, 2018. Disponível em: <<https://economia.estadao.com.br/noticias/geral,burocracia-trava-comercio-exterior0>>. Acesso em 10/10/2019.
- PADRON, Alvaro. **Mercosul, novos atores, novas agendas,** 2007. Montevideu: Editora Brecha.
- PENTA-TRANSACTION. **Estatísticas de comercio exterior online,** 2019. Disponível em: <[v5.penta-transaction.com](http://v5.penta-transaction.com)>. Acesso em 19/10/2019.
- PIMENTA, Mauricio Lima. **Custos logísticos na economia brasileira,** 2006. Disponível em: <[professorricardo.tripod.com/artigo\\_24.pdf](http://professorricardo.tripod.com/artigo_24.pdf)>. Acesso em 10/04/2018.
- PIMENTA, Rosângela. **Brasil República.** Disponível em: <[brasilrepublica.com](http://brasilrepublica.com)>. Acesso em 11/08/2019.
- PRADO, Fabrício Pereira. Colônia do Sacramento: a situação na fronteira platina no século XVIII. **Horiz. antropol.** Porto Alegre, v.9, n.19, p.79-104, julho 2003. Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S010471832](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S010471832)>. Acesso em: 20/08/2019.
- PRADO, Fabrício Pereira. **A Colônia do Sacramento – o extremo sul da América Portuguesa.** Porto Alegre: Editora porto alegre, 2002.
- Prefeitura do Chuí. **Breve Histórico do município,** 2019. Disponível em <[chui.rs.gov.br](http://chui.rs.gov.br)>. Acesso em 18/10/2019.
- RODRIGUES, Homero Suaya Vasques. **Recado aos Mergulhões, Vol.1,** Santa Vitória do Palmar: Editora própria, 2010.
- SANTOS, Ana Rosa. **A organização social das fronteiras,** 2006. Disponível em <[repositorio.unb.br/handle/10482/3342](http://repositorio.unb.br/handle/10482/3342)>. Acesso em 16/10/2019.
- SANTOS, Eduardo dos; SANTOS, Luís Cláudio Villafañe G. Cooperação na fronteira Brasil Uruguai: um novo paradigma? **Revista política externa,** São Paulo, SP, v. 14, n. 1, jun./jul./ago. 2005.

SIMÕES, Antonio José Ferreira. **Brasil e Uruguai sob o signo da solidariedade e do pragmatismo**. In: PINTO FILHO, Henrique da Silveira Sardinha et al (Ed.). **Brasil-Uruguai: os próximos 20 anos**. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2011.

SPALDING, Walter. **Construtores do Rio Grande**. 1969, 3 volume. Acesso em 12/09/2019.

TESSARI, Gustavo Rosolen. Integração Regional, Fundos Estruturais e Estabilidade Institucional no MERCOSUL: a criação do FOCEM. **Perspectivas**, São Paulo, v. 42, p. 115- 137, jul./dez. 2012.

VIEIRA, Eurípides Falcão. **Rio Grande, geografia física, humana e econômica**. Porto Alegre: Editora Sagra, 1983.

WORLD BANK. **Porcentagem comercial do PIB dos países**, 2018. Disponível em: <datos.bancomundial.org/indicador/NE.TRD.GNFS.ZS>. Acesso em 20/08/2019.

**ANEXO 1**

- 1828** – Assinada, no Rio de Janeiro, Convenção de Paz formalizando a Independência do Uruguai
- 1830** – Aprovada oficialmente a Constituição Uruguaia, após ratificação por Brasil e Argentina
- 1854** – Brasil intervém no Uruguai para apoiar o colorado Venancio Flores
- 1857** – Assinado, no Rio de Janeiro, Tratado de Comércio e Navegação entre o Brasil e o Uruguai
- 1864** – Esquadra brasileira é enviada ao Uruguai para exigir reparação aos pecuaristas do Rio Grande do Sul
- 1864** – O governo uruguaio rompe relações diplomáticas e tropas brasileiras invadem o Uruguai
- 1865** – José Maria da Silva Paranhos assina Acordo de Paz com as facções em luta no Uruguai
- 1865** – Colorados derrotam blancos com o apoio brasileiro, adotando uma política pró-Império
- 1865** – Argentina, Brasil e Uruguai assinam o Tratado da Tríplice Aliança contra o Paraguai
- 1889** – Reconhecimento pelo Uruguai do regime republicano no Brasil
- 1909** – Concessão unilateral pelo Brasil do condomínio da Lagoa Mirim e do Rio Jaguarão
- 1963** – Acordo para a Criação de uma Comissão Mista para Aproveitamento da Lagoa Mirim
- 1975** – Brasil e Uruguai concluem, em Rivera, Tratado de Amizade, Cooperação e Comércio
- 1991** – Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai firmam o Tratado para a constituição do MERCOSUL
- 2004** – Acordo para Permissão de Residência, Estudo e Trabalho a Nacionais Fronteiriços
- 2005** – Presidente Luiz Inácio Lula da Silva participa da posse do presidente Tabaré Vázquez (março)
- 2005** – Presidente Tabaré Vázquez faz visita de Estado ao Brasil (abril)
- 2006** – Presidente Tabaré Vázquez faz visita oficial ao Brasil (março)
- 2006** – Bilateralização do Acordo sobre Residência para Nacionais do MERCOSUL (março)
- 2006** – Presidentes Luiz Inácio Lula da Silva e Tabaré Vázquez encontram-se em Porto Alegre (setembro)
- 2007** – Presidente Luiz Inácio Lula da Silva faz visita de trabalho ao Uruguai (fevereiro)
- 2007** – Presidente Luiz Inácio Lula da Silva anuncia a abertura de representações do Banco do Brasil e do BNDES no Uruguai (dezembro)
- 2008** – Visita do Chanceler Gonzálo Fernández a Brasília (maio)
- 2009** – Visita do Presidente Tabaré Vázquez a Brasília (10 de março)
- 2010** – Presidente Luiz Inácio Lula da Silva participa da posse do Presidente José Mujica
- 2010** – Visita do Presidente José Mujica a Brasília (março)
- 2010** – Visita do Presidente Luiz Inácio Lula da Silva a Montevideu (4 de maio) [Declaração à imprensa]
- 2010** – Encontro entre os Presidentes Luiz Inácio Lula da Silva e Mujica em Santana do Livramento/Rivera (30 de julho)

- 2010** – Presidente José Mujica participa da cerimônia de inauguração do Memorial Darcy Ribeiro, na Universidade de Brasília (dezembro)
- 2010** – Encontro entre os Presidentes Luiz Inácio Lula da Silva e Mujica à margem da Cúpula do Mercosul (dezembro)
- 2011** – Presidente José Mujica participa da posse da Presidenta Dilma Rousseff
- 2011** – Visita do Ministro Antonio de Aguiar Patriota a Montevidéu (18 de janeiro)
- 2011** – Presidente José Mujica, Ministro Antonio de Aguiar Patriota e Ministro Almagro participam de Encontro Empresarial Brasil-Uruguaí na sede da FIESP (14 de março)
- 2011** – Visita da Presidenta Dilma Rousseff a Montevidéu (30 de maio) [Atos adotados]
- 2011** – Visita do Chanceler Luis Almagro a Brasília (junho)
- 2011** – Visita do Ministro Antonio de Aguiar Patriota a Montevidéu (setembro)
- 2011** – Visita do Presidente José Mujica a Porto Alegre (novembro)
- 2011** – Encontro entre a Presidenta Dilma Rousseff e o Presidente José Mujica à margem do Encontro Iberoamericano em Comemoração ao Ano Internacional dos Afrodescendentes, em Salvador (19 de novembro)
- 2011** – Visita do Chanceler Luis Almagro a Brasília (21 de novembro)
- 2012** – Visita do Presidente José Mujica a Brasília (19 de abril)
- 2012** – Visitas do Presidente José Mujica a Brasília (julho)
- 2012** – Criação, pelos Presidentes Dilma Rousseff e José Mujica, do Grupo de Alto Nível Brasil – Uruguaí, GAN (31 de julho)
- 2012** – VIII Reunião de Alto Nível da Nova Agenda de Cooperação e Desenvolvimento Fronteiriço Brasil-Uruguaí (Porto Alegre, 13 e 14 de setembro)
- 2012** – Visita do Chanceler Luis Almagro ao Rio de Janeiro (5 de outubro)
- 2012** – Visita do Presidente José Mujica a Brasília (dezembro)
- 2013** – Visita do Chanceler Luis Almagro a Brasília (5 de julho)
- 2013** – Primeira Reunião Plenária do Grupo de Alto Nível Brasil – Uruguaí (GAN). Aprovação do "Plano de Ação para o Desenvolvimento Sustentável e a Integração Brasil – Uruguaí" (9 de julho). [Atos assinados]
- 2013** – Viagem da Presidenta Dilma Rousseff a Montevidéu, por ocasião da XLV Cúpula de Chefes de Estado do MERCOSUL e Estados Associados (11 e 12 de julho)
- 2013** – Visita do Ministro das Relações Exteriores Luiz Alberto Figueiredo Machado a Montevidéu (21 de outubro)
- 2013** – Visita do Presidente José Mujica a Brasília (10 de novembro)
- 2014** – Viagem do Ministro Luiz Alberto Figueiredo Machado a Montevidéu, por ocasião da segunda reunião plenária do Grupo de Alto Nível Brasil-Uruguaí (GAN) (16 de maio)
- 2014** – Encontro entre a Presidenta Dilma Rousseff e o Presidente José Mujica, em Brasília, à margem de reunião com os líderes do BRICS (julho)
- 2014** – Visita a Montevidéu do Vice-Presidente Michel Temer (23 de setembro)
- 2014** – Visita de trabalho do Presidente José Mujica a Brasília (novembro)
- 2015** – Visita do Presidente José Mujica a Brasília, por ocasião da posse da Presidenta Dilma Rousseff
- 2015** – Visita do Presidente José Mujica a Belo Horizonte (fevereiro)
- 2015** – Viagem do Ministro Mauro Vieira a Montevidéu, por ocasião da Reunião da Comissão reduzida de Chanceleres da União de Nações Sul-Americanas (UNASUL) sobre a situação na Venezuela (9 de fevereiro)
- 2015** – Viagem da Presidenta Dilma Rousseff ao departamento de Colônia para a inauguração do Parque Eólico Artilleros e a Montevidéu para a posse do Presidente do Uruguaí, Tabaré Vázquez (28 de fevereiro a 1º de março)



**2015** – Visita do Ministro de Relações Exteriores do Uruguai, Rodolfo Nin Novoa (16 de abril)

**2015** – Visita de Estado do Presidente do Uruguai, Tabaré Vázquez (21 de maio)

**2015** – Visita do Presidente Tabaré Vázquez a Brasília, por ocasião da XLVIII Cúpula do MERCOSUL (18 de julho)

**2015** – Visita dos Ministros uruguaios de Relações Exteriores, Rodolfo Nin Novoa, e de Indústria, Energia e Mineração, Carolina Cosse (9 de dezembro)

**2016** – O Secretário-Geral das Relações Exteriores, Embaixador Sérgio França Danese, conduz, juntamente com seu homólogo uruaio, Embaixador José Luis Cancela, a X Reunião de Alto Nível da Nova Agenda de Cooperação e Desenvolvimento Fronteiriço Brasil-Uruguai, em Brasília (18 e 19 de abril)

**2016** – Visita do ministro José Serra a Montevidéu, ocasião em que é recebido pelo Presidente Tabaré Vázquez e mantém encontro de trabalho com a Chanceler Rodolfo Nin Novoa (5 de julho)

**2017** – Visita ao Brasil do ministro de Relações Exteriores da República Oriental do Uruguai, Rodolfo Nin Novoa (Brasília, 29 de março)

**2018** – Visita do presidente da República e do ministro de Relações Exteriores do Brasil ao Uruguai para participar da LIII Cúpula de Chefes de Estado do Mercosul e Estados Associados e LIII Reunião Ordinária do Conselho do Mercado Comum (17 de dezembro)

**2019** – Visita ao Brasil do ministro das Relações Exteriores da República Oriental do Uruguai, Rodolfo Nin Novoa (Brasília, 7 de junho)