

COMÉRCIO BRASIL – ÁFRICA: O GARGALO LOGÍSTICO TRANSATLÂNTICO

Leonardo Lins Scuire¹

Eueliton Marcelino Coelho Junior²

Paulo Teixeira Ribeiro³

RESUMO

O artigo propõe reflexão sobre os entraves do comércio exterior entre o Brasil e os países da costa oeste do continente africano, sobretudo com referência aos aspectos logísticos que obstruem o potencial de comércio destas nações. São abordados temas de cunho geopolítico e econômico, que exercem influência nas relações comerciais dos países do Hemisfério Sul do Oceano Atlântico. Também é demonstrado o contexto histórico da aproximação entre estas nações, sob a ótica da ciência das Relações Internacionais. Contudo, todos os tópicos apresentados neste estudo aplicam-se à conjuntura do comércio internacional de bens e serviços.

Palavras chaves: Transatlântico. Costa Oeste. África Subsaariana. Logística

ABSTRACT

The article proposes reflection on the foreign trade barriers between Brazil and the countries belonging to the west coast of Africa, especially those obstacles related to logistical aspects that bottleneck the trade potential of these nations. The study addresses geopolitical issues as well as those of economic nature that influence on trade relations involving all countries located in the Southern Hemisphere of the Atlantic Ocean. It is also shown the historical context of the liaison built between these nations from the perspective of International Relations. Moreover, all topics presented in this article are analysed focusing on the pattern of international trade.

Keywords: Transatlantic. West Coast. Sub-Saharan Africa. Logistics

¹ Graduando do curso de Comércio Exterior pela Faculdade de Tecnologia do Estado de São Paulo (FATEC)

² Graduando do curso de Ciência da Computação pela Universidade de São Paulo (USP)

³ Professor dos cursos de graduação de Comércio Exterior e de Gestão Empresarial na FATEC-ZL

INTRODUÇÃO

Sabe-se que a aproximação entre a América do Sul – sobretudo o Brasil – e o continente africano é notada pela histórica semelhança étnico-cultural entre seus povos. Entretanto, o que mais caracteriza a viabilidade de comércio entre estes dois continentes é a proximidade geográfica observada em nível planisférico. Isto posto, entende-se que só resta uma razão para o comércio exterior do Brasil com os países do oeste da África ser tão pouco expressivo: a dificuldade de transporte intercontinental entre a costa leste brasileira e a costa oeste africana (CHAVES, SECCO e MACÊDO, 2006).

Na seara do comércio internacional, o fluxo comercial é fortemente influenciado pela estrutura logística da qual os países dispõem. Por outro lado, a demanda de bens e serviços está diretamente relacionada ao custo do transporte que, por sua vez, é um dos principais fatores que determina o preço final das mercadorias. Em outras palavras, o investimento em transporte aumenta o fluxo de comércio, assim como o crescimento comercial incita o investimento na estrutura logística (KEDDI, 2007).

Não tão longe da nossa época, nem tão pouco nos apegando a um passado que muitos de nós gostaríamos que não tivesse existido, cabe mencionar que a rota de navegação transatlântica da África ao Brasil era bem mais fluxo-ativa na época que precede o século XX, uma vez que o “comércio” era mais lucrativo. O lucrativo tráfico de escravos atraía enormes quantidades de navios – conhecidos como navios negreiros – para esta rota transatlântica (PENHA, 2011).

Compreende-se que, através da demanda comercial, se pode estimular a navegação entre estes dois continentes do hemisfério sul, reduzindo assim o altíssimo custo do frete que encarece as mercadorias. O problema com essa estratégia é que ela não pode ser implementada pela simples Lei da Oferta e Demanda que advêm da iniciativa privada, haja vista que a infraestrutura portuária dos países europeus e asiáticos se encontra “anos-luz” adiante da sul-americana e da africana; sem contar o fato de que as grandes empresas marítimas preferem concentrar suas frotas onde já há grande fluxo de comércio. Esta carência de transporte marítimo faz com que a competitividade dos produtos brasileiros seja radicalmente diminuída no continente africano – e vice-versa –, principalmente quando estes estão concorrendo com os

produtos da Europa e da Ásia, os quais dispõem de grandes vantagens logísticas (OLIVEIRA, 2007).

Para se ter uma ideia da discrepância na relação custo-distância das rotas Brasil-África e Brasil-Europa, basta compararmos os valores do fretamento de contêineres de Santos (São Paulo) para Roterdã (Holanda) com o fretamento do mesmo contêiner de Suape (Pernambuco) para Conacri (República da Guiné). Se o frete de Santos a Roterdã, que é a rota mais longa, custar USD 2,500.00, o frete da rota de Suape a Conacri, que por sua vez compreende menos de um terço da distância, custará o dobro do valor, ou seja, em torno de USD 5,000,00. A propósito, já que estamos tratando de comparações de fretamentos nestas rotas, cabe lembrar que a agilidade no tempo dos agendamentos de cargas também não se equipara (CARDOSO, 2013).

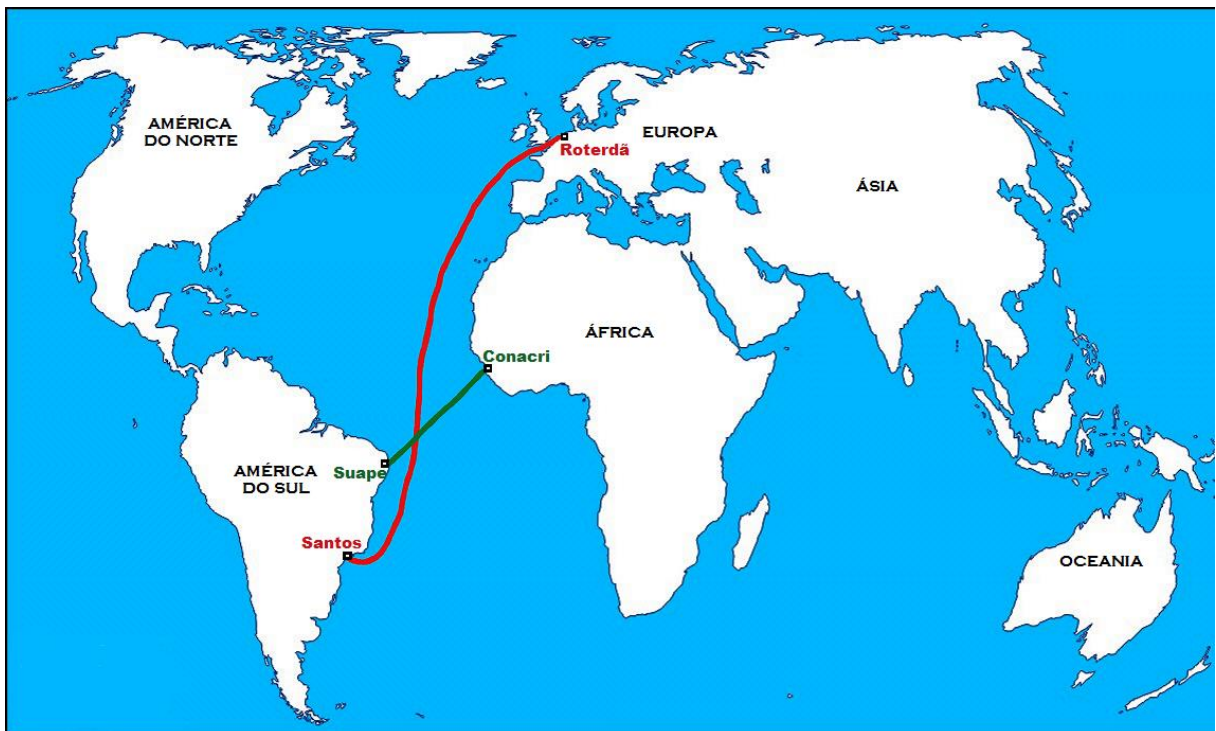


Figura 1: ilustra a comparação da distância entre as rotas Santos-Roterdã e Suape-Conacri
Fonte: elaboração própria a partir do *website* www.cool2bkids.com, 2016

A INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE

De acordo com Keedi (2007b, p. 24), “Mormente em nosso país onde, sabidamente, este item sempre engrossou as fileiras do famigerado Custo Brasil, também alimentado pela nossa conhecida incompetência logística, devido a péssima matriz de transporte que temos e problemas de infra-estrutura”. Não aquém da polêmica infraestrutura portuária brasileira, a estrutura dos portos do oeste africano é tão precária quanto a do restante deste extenso continente do hemisfério sul. Contudo, assim como o comércio exterior brasileiro depende de alguns poucos portos de média capacidade para escoar e recepcionar mercadorias, a África também é dependente de alguns portos espalhados de forma equilátera em grandes distâncias para atender a demanda comercial africana. Destes poucos portos; quais sejam: Durban (África do Sul), Cape Town (África do Sul), Tanger (Marrocos), Port Said (Egito) e Mombasa (Kenia); o único do oeste da África que tem capacidade para mais de 900.000 TEUs é o Porto Luanda (Angola). O restante destes portos está disperso ao redor do Sul, Oeste e Norte deste continente. A posição geográfica destes portos é justificada pelas rotas estratégicas que atendem os países europeus e asiáticos, haja vista que estes são responsáveis pela porção majoritária do comércio exterior que as nações africanas praticam, superando até mesmo as quantidades comercializadas entre a própria vizinhança africana.

No outro lado do Atlântico – mas não muito longe – a situação é parecida. A infraestrutura portuária do Brasil deixa a desejar em vários critérios, tais como: a quantidade e localização de estruturas portuárias, a modernização das estruturas existentes, a capacidade e agilidade de movimentação de cargas, entre outras. Contudo, a infraestrutura portuária não opera só com o transporte marítimo transatlântico; ela depende de toda a cadeia logística para funcionar, ou seja, para que haja uma fluência de transporte que se enquadre nos padrões internacionais, é necessário que as estruturas ferroviária, rodoviária, aeroportuária e, sobretudo, a estrutura para a navegação de cabotagem, trabalhem em sincronia com os portos, tanto no Brasil como no oeste da África. É a partir deste ponto de confluência entre os modais de transportes que se pode começar a almejar uma maior capacidade e velocidade nas movimentações portuárias. Sem o devido investimento em todo o sistema de infraestrutura de transporte, é virtualmente impossível que o comércio exterior entre o Brasil e a África seja fomentado. Sabe-se, entretanto, que quaisquer

investimentos em infraestrutura nesta rota de comércio certamente serão repagos, uma vez que entendemos que o potencial de comércio entre estes dois continentes é bastante substancial. Além disso, compreende-se que toda a infraestrutura direcionada ao comércio no Atlântico pode também ser aprimorada para o uso no comércio exterior brasileiro tradicional. Ou seja, no uso nas transações comerciais com os Estados Unidos e com a Europa (CARDOSO, 2013).

O COMÉRCIO BRASIL-ÁFRICA

Embora tenha havido um aumento de mais da 400% das exportações brasileiras para o continente africano na última década, se observarmos a relação das exportações do Brasil para o resto do mundo, veremos que este aumento é irrisório – considerando o enorme potencial – quando visto em números percentuais. A África absorveu somente 4% da produção exportável brasileira entre os anos 2010 e 2015. O Brasil, em contrapartida, não comprou nem 3% do total das exportações dos países do oeste da África (PEDUZZI, 2015).

Este estudo sugere que o principal motivo por esta participação pouco substancial do Brasil no comércio com os seus vizinhos transatlânticos, não se deve aos fatores econômicos desses países; também não se deve aos fatores tarifários ou burocráticos, nem tão pouco aos fatores qualitativos ou quantitativos de seus produtos, e sim ao oneroso custo logístico para transportar as mercadorias entre estas nações tão próximas. Em outras palavras, mais uma vez frisamos: As mercadorias são boas e baratas, mas o frete é caro (MAGALHÃES, 2015).

Observando os indicadores a seguir, pode-se concluir que há um enorme desvio de comércio do Brasil para os demais continentes que, geograficamente falando, se encontram muito mais afastados do Brasil do que a África, em especial para a Ásia. Isto indica que, além do potencial de gerar comércio entre brasileiros e africanos, ainda há um potencial de desvio de comércio exterior brasileiro para a África (LIMA, 2015).

	Valor (US\$ milhões)	Participação (%)
Ásia	73.513	32,7
América Latina e Caribe	46.045	20,5
- Mercosul	25.054	11,1
União Europeia	42.047	18,7
Estados Unidos	27.144	12,1
Oriente Médio	10.419	4,6
África	9.701	4,3
Europa Ocidental	4.583	2,0

Tabela 1: principais destinos das exportações do Brasil em 2014

Fonte: BRASIL *apud* LIMA (2015, p. 31)

	Valor (US\$ milhões)	Participação (%)
Ásia	71.168	31,1
União Europeia	46.713	20,4
América Latina e Caribe	37.578	16,4
- Mercosul	18.446	8,1
Estados Unidos	35.299	15,4
África	17.061	7,4
Oriente Médio	7.999	3,5
Europa Ocidental	3.961	1,7

Tabela 2: Principais origens das importações do Brasil em 2014

Fonte: BRASIL *apud* LIMA (2015, p. 32)

A agência Brasileira de Promoção de Exportações (Apex-Brasil), vem direcionando esforços para promover as relações comerciais Brasil – África através de vários incentivos, tais como a promoção de feiras comerciais, divulgação de oportunidades, disponibilidade de estudos detalhados para os empresários brasileiros e africanos, até mesmo participando na elaboração de projetos setoriais de cooperação. No entanto, por mais que esta agência se esforce, nenhuma dessas estratégias irá funcionar a médio e longo prazos até que se resolva o verdadeiro problema: o obstáculo do gargalo logístico entre os dois continentes (PEDUZZI, 2015).

OS INTERESSES EXTERNOS

É observado durante as rodadas de negociação da Organização Mundial do Comércio (OMC), que as tendências multilateralistas nem sempre encontram convergências entre países com infraestruturas muito distintas, visto que alguns países tendem a auferir mais vantagens que outros, devido às diferenças em infraestrutura, podendo as suas empresas oferecer melhores condições nas vendas e também obter melhores ofertas nas compras (THIRLWELL, 2013).

Com viés na procura de similaridades e convergências de interesses fora desta relação bilateral Brasil-África, este estudo possibilita que vejamos, sob a perspectiva sul-americana, um grande potencial de parceria com alguns dos vizinhos do Cone-Sul, considerando que os argentinos e uruguaios se beneficiariam de uma boa infraestrutura de escoamento ao longo da costa leste da América do Sul. Quanto ao benefício para o Brasil nesta parceria, além do investimento conjunto em boas instalações portuárias, pode-se dizer que, se houver incentivo à navegação de cabotagem destes três países, o Cone-Sul conseguiria canalizar quantidades de produtos e gerar demanda com frequência suficiente para atrair companhias marítimas dispostas a operarem assiduamente nesta rota. Isto reduziria o custo do transporte e solidificaria a qualidade e agilidade da logística, aumentando substancialmente a competitividade das empresas brasileiras que pretendem ampliar seus mercados para dentro das fronteiras africanas. Desta mesma forma, o mercado brasileiro pode se tornar interessante para os africanos, uma vez que haja este tipo de iniciativa do outro lado do Atlântico. Neste tocante, estamos tratando de inúmeros benefícios mútuos, tanto para a América do Sul quanto para a África (SANTOS, 2013).

É notório que, historicamente, o Brasil possui muito mais aproximação com a África do que possuem os seus vizinhos Argentina e Uruguai. Desta forma, é natural que seja de maior interesse dos brasileiros tomar a iniciativa de dispor mais recursos para este tipo de investimento. Pensa-se, portanto, que em caso de possíveis negociações do Ministério das Relações Exteriores (MRE) com os países do oeste da África, seria interessante para o Brasil cogitar um convite aos “*hermanos*” para comporem a mesa de debate.

Cumprе salientar que, se por um lado há aqueles que têm interesse em ver esta relação comercial prosperando e até mesmo tirarem proveito dela, por outro há

aqueles que certamente não desejam que isto ocorra. Como dito anteriormente, a China é o principal parceiro comercial da grande maioria dos países africanos, logo, não se espera que o “Gigante” asiático dê a sua bênção ao “matrimônio comercial” dos africanos com os sul-americanos. Neste sentido, não se espera que a forte influência estatal chinesa sob suas companhias marítimas aprecie a presença de porta-contêineres chineses coletando cargas em *hub-ports* na América do Sul e as levando direto para a África. O mais provável é que o governo chinês dificulte o acesso de suas agências marítimas à esta rota e ainda ameace os países africanos com barreiras comerciais, atitude esperada de qualquer país que tenha seus mercados externos ameaçados por competidores.

Os países europeus que possuem mercados na África também não apoiariam a ideia do fomento comercial Brasil-África. Contudo, mesmo que as frotas navais chinesas, ou holandesas que sejam, não participassem da “jogada”, ainda há um mundo de alternativas disponíveis. Ponderando como as oportunidades neste setor podem ser estratégicas, observemos o caso da companhia marítima sul-coreana Hanjin, uma das maiores do mundo que, em setembro de 2016, declarou insolvência, inclusive evitando atracar metade dos seus navios em países que sediavam credores das suas dívidas – como é o caso dos Estados Unidos da América –, pois a gigante marítima temia que seus navios fossem confiscados em penhora das suntuosas dívidas. Digamos que fosse intuito desta companhia procurar mercados alternativos para continuar gerando receita, sem ter que estacionar metade da sua imensa frota de porta-contêineres e graneleiros; nesta situação hipotética, a rota Brasil-África seria uma opção viável e segura. Até mesmo o governo sul-coreano apoiaria a ideia, uma vez que seus fundos de aporte aparentam ser a única salvação da Hanjin. Assim como o governo sul-coreano pretende que a frota desta empresa continue atravessando os oceanos e mares mundo afora, os governos sul-americanos e africanos também têm interesse em vê-la atravessando o “atalho” do oceano atlântico a um custo “*win-win*”, e para tal, estes governos podem prover concessões à Hanjin em prol do fomento do comércio exterior entre seus países. A propósito, esta companhia não encontraria, nem no Cone-Sul, nem no oeste africano, credores das suas dívidas demandando o confisco de qualquer navio (BBC, 2016).

Em se tratando dos estadunidenses, tudo indica que seja de interesse de Washington que se tenham navios mercantes operando a todo vapor nesta rota do

hemisfério sul; não para salvar os navegadores sul-coreanos, nem tão pouco para evitar a apreensão de navios dos tigres asiáticos em seus luxuosos portos, mas sim em virtude de algo bem mais significativo para o interesse nacional norte-americano: o desvio da dominância econômica chinesa nesta região africana (KORYBKO, 2016).

Tem-se notado, desde o século passado até a atualidade, que os norte-americanos não medem esforços para incentivar o desenvolvimento de regiões globais inteiras pelo simples detrimento de potências que ameaçam a hegemonia do “sonho americano”. A exemplo disso, podemos observar a recente pré-disposição dos Estados Unidos em investir “pesado” na infraestrutura logística da Índia. Para Korybko (2016) *“It is easy to see how in such a situation things might get so bad that India – contrary to its own long-term interests – might decide to accept whatever deal it was offered by the US and turn its back on the BRICS entirely”*. Portanto, não é nenhuma novidade que os estadunidenses estejam vendo os chineses não mais como parceiros comerciais estratégicos; pelo contrário, eles os veem como principais competidores pela dominância econômica global. Isto posto, presume-se que uma forma alternativa dos Estados Unidos da América verem a dissipação da influência chinesa sobre os países do oeste da África – além do apoio incerto de uma instável União Europeia – seria através do estreitamento das relações comerciais da África com os países da Costa Atlântica. Para tanto, nada mais tangível que a proposta deste estudo, ou seja, o fortalecimento do comércio da África com a América do Sul. Além do mais, o *transatlantic trade partnership* (TTP) aparenta ser “a menina dos olhos” dos estadunidenses nos últimos encontros do grupo para discutir o acordo. Segundo Korybko (2016), *“It is not inconceivable that in that case India could become a bridge between a US-sponsored TTIP in western Eurasia and a US sponsored TPP in eastern Eurasia, with India forming the link in some sort of southern ‘rimland alliance’ against Russia and China”*.

Com as propostas supramencionadas postas em prática, percebe-se que as circunstâncias abririam espaço para gigantescas companhias marítimas americanas e sul-coreanas operarem nesta rota. Sendo estes dois países parceiros estratégicos, logo, não teriam dificuldades em compartilhar este mercado de serviços de transporte. Não se descarta, porém, a possibilidade de ampliação da presença das empresas americanas nos mercados africanos e sul-americanos através de operações triangulares dos EUA à América do Sul e desta à África.

Cumpra salientar que a história afro-americana transcorre, de certa forma, com aspectos similares à afro-brasileira; portanto, as similaridades culturais que são notadas entre os brasileiros e os africanos também são observadas, em menor escala, entre os norte-americanos e estes povos da costa oeste da África. Apontadas estas semelhanças, conclui-se que o comércio triangular entre os países do Atlântico-Sul e os Estados Unidos não encontraria demasiadas dificuldades para se concretizar, bem como contribuiria para um aumento significativo do fluxo comercial nessa rota transatlântica.

Não é objetivo deste artigo, contudo, sugerir que os governos sul-americanos, sobretudo o brasileiro, e os governos africanos façam parcerias ou pactos com qualquer país para atraírem investimento em infraestrutura e serviços, nem tão pouco é intenção deste trabalho questionar a participação destes países em disputas entre polos de poder. Cabe a este estudo, somente avaliar as opções mais viáveis para o Brasil atingir o objetivo de estabelecer uma sólida relação comercial entre as empresas brasileiras e africanas. No entanto, sabe-se que o Cone-Sul e o oeste da África, por força própria, não dispõem de recursos fartos; portanto, qualquer que seja a estratégia empregada, ela deve ser eficaz e consistente para sobreviver às transições de governos e aos tempos de crise econômica.

AS MOTIVAÇÕES DO COMÉRCIO BRASIL-ÁFRICA

Os objetivos que motivam os países a praticarem o comércio entre si podem ser os mais diversos imagináveis. Todavia, de maneira geral, eles podem ser classificados em três tipos: os objetivos a curto, médio e longo prazo. Para avaliarmos as vantagens que os sul-americanos podem obter com o fomento do comércio com seus vizinhos transatlânticos, devemos primeiramente associar os benefícios que esta relação pode trazer a ambos os lados.

Se pensarmos nas necessidades urgentes que estes países devem priorizar, é claro que o bem-estar das suas populações vem em primeiro plano, mas o bem-estar do povo só é alcançável com algumas condições típicas, tais como: estabilidade econômica, acesso aos aprovisionamentos essenciais, segurança alimentar, entre outras. Para que isso ocorra, ou o país deve ser absolutamente autossuficiente em

tudo ou ele deve praticar o comércio exterior com outros países que o complementem; como a primeira opção é praticamente utópica, só resta o comércio internacional como instrumento de garantia das condições supracitadas.

Toda a costa oeste da África carece de desenvolvimento e estrutura que garantam às suas populações os seus aprovisionamentos básicos. Não longe da situação africana, a parte do Brasil que se localiza mais próxima da África, ou seja, a costa nordeste brasileira, também enfrenta enormes dificuldades com infraestrutura precária e baixo nível de desenvolvimento. Desta maneira, compreende-se que o comércio exterior entre o Brasil e a África traria desenvolvimento, sobretudo para o Nordeste brasileiro, que por sua vez seria uma região estratégica para fortalecer o comércio com os Estados Unidos e com o oeste da Europa, assumindo que houvesse o devido investimento na infraestrutura logística nesta região, é claro.

Um outro ponto notado em estudos econômicos, é que a complementaridade entre países é identificada com mais frequência nas nações que possuem nível tecnológico equiparável. Com esta afirmação, supõe-se que é provável que as indústrias brasileiras e africanas de baixo grau tecnológico obtenham mais sucesso na tentativa de explorar mercados externos entre si do que na tentativa de adentrar mercados desenvolvidos já na “primeira viagem”. Ou seja, o comércio entre estes dois continentes do hemisfério sul é uma alternativa viável para as suas indústrias se desenvolverem e se internacionalizarem em primeiro plano. Desta forma, estas empresas se tornariam aptas a, posteriormente, se aventurarem frente-a-frente à pesada concorrência dos grandes mercados desenvolvidos. Ademais, sabe-se que as empresas das nações desenvolvidas tendem a procurar nos países emergentes mercados para produtos que já estão obsoletos ou ultrapassados em seus próprios países, o que vem ocorrendo em um intervalo de tempo cada vez menor. Cientes do despejo dessas tecnologias que acontece na América do Sul e na África, os governos destes países podem muito bem considerar acordos comerciais que reservem os bens de capitais para uso na produção e comercialização de produtos entre eles mesmos, em detrimento da “válvula de escape” das economias desenvolvidas. Para Chaves, Secco e Macêdo (2006, p. 382), “Esta amostragem de países emergentes coincide também no funcionamento em todos eles de importantes mercados de capitais, em vários casos capazes de inquietar o sistema na sua globalidade”.

A OMC fundamenta sua atuação com base na política de incentivo a eliminação de barreiras comerciais – tarifárias e não tarifárias – ao comércio internacional, justamente porque esta é a maneira mais prática para que os produtos e serviços dos “quatro cantos do mundo” alcancem todos os locais, a um custo mais acessível às pessoas de todas as classes sociais (BANCO MUNDIAL, 2016). Este órgão tem como princípio primário o livre comércio entre os países, pois detêm plena ciência de que este é o melhor caminho para se difundir o desenvolvimento e erradicar a pobreza ao redor do globo, sendo que o acesso aos produtos e serviços que outrora seriam inacessíveis ou caríssimos no mercado interno, acabariam por se tornar acessíveis ao povo (FMI, 2001). Todos os governos sul-americanos e africanos têm estas duas prioridades em pauta, ou seja, discutem meios viáveis de se desenvolver e acabar com a miséria. Não obstante, o que torna as nações em desenvolvimento do hemisfério sul resistentes à abertura comercial e ao livre comércio são as ameaças às quais estas economias ficam expostas ao abrirem seus mercados aos países desenvolvidos (BALASSA, 1984). Isto se dá por força do nível de desenvolvimento das empresas estrangeiras estar em um patamar muito mais avançado que o das empresas locais; em virtude desta ameaça, faz-se necessário o protecionismo para que não haja concorrência predatória nos setores frágeis das economias emergentes. Tem-se nesta vertente dois polos em conflito: se por um lado a abertura comercial traz vantagens a curto prazo para o povo, por outro, as empresas locais e os setores estratégicos são afetados a médio e longo prazos.

Em relação as ameaças às produções locais dos países em desenvolvimento, já que destacamos que estas são majoritariamente oriundas dos países desenvolvidos, percebe-se aí mais um motivo para o fomento do comércio entre países com um nível similar de desenvolvimento estrutural e tecnológico. Isto posto, compreende-se que o estágio de desenvolvimento dos países da América do Sul e da África encontra-se aproximadamente no mesmo patamar, sobretudo a África do Sul, que, além de se nivelar ao Brasil nos graus de desenvolvimento tecnológico e estrutural, ainda possui uma democracia em fase similar de implementação. Conforme à análise de dados da OMC realizada por Low, Osakwe e Oshikawa (2016, pag 83, tradução nossa), foi concluído que “ a África do Sul é, de longe, a maior geradora de comércio intra-África, sendo responsável por cerca de 30% do total das exportações e por mais de 50% do total de manufaturas exportadas em 2014”. Cabe ainda

mencionar que a maior economia do continente africano compõe o BRICS, grupo que o Brasil faz parte. Entretanto, somente um membro deste grupo parece tirar proveito da íntegra desta relação intra-bloco, uma vez que a China é responsável, também, pela maior parcela do comércio exterior praticado pela África do Sul.

Outro ponto que pede atenção neste estudo é a dificuldade que os povos africanos têm em encontrar convergências em seus interesses regionais. Entende-se que na época que o oeste da Europa redesenhou o mapa do continente africano inteiro, acabou-se por separar tribos ao meio e também apor tribos inimigas circunscritas pelas mesmas fronteiras limítrofes, pois os colonizadores europeus dividiram os territórios de acordo com a sua conveniência, sem se importarem com a demografia da região. Isto fez com que os conflitos e divergências entre as nações africanas perdurassem até os dias de hoje, dificultando assim a integração dos povos africanos a nível regional, sobretudo a integração comercial (PENHA, 2011).

O comércio interno da África tem permanecido consistentemente mínimo comparado com o seu comércio intercontinental. O modelo de exportações africanas continua sendo fortemente influenciado pela ligação histórica com o resto do mundo, visto que mais de 80 por cento das exportações dos países africanos ainda é destinada a mercados fora do continente. (UNITED NATIONS, 2010, p. 506, tradução nossa)

Destacamos, porém, que os governos africanos têm se esforçado para romper este paradigma fronteiriço; a prova disso se deu em março de 2016, com a celebração do acordo da Zona Tripartida de Livre Comércio (TFTA), que reúne 26 países do continente africano, o que faz deste um momento oportuno para as nações do Cone-Sul cogitarem o multilateralismo com os países desta área de livre comércio.

Notou-se, ao longo dos séculos, que o comércio internacional aproxima os povos. Portanto, assume-se que se houvesse um grande fluxo comercial nesta região do atlântico, haveria também, por consequência, integração local entre os países africanos. Segundo Iqbal e Khan (1997, p.1, tradução nossa), em estudo realizado para o FMI, “engajamentos regionais impulsionam a liberalização do comércio e geram suporte mútuo entre seus membros no esforço em promover reformas que apoiem as economias africanas frente aos desafios do ambiente globalizado”. Esta cooperação local poderia contribuir para a ruptura das divergências e para a implementação de políticas integracionistas; políticas estas que visassem o

investimento conjunto na infraestrutura do transporte terrestre até os portos, sobretudo na navegação de cabotagem na costa oeste africana. Por conseguinte, é evidente que o Brasil se beneficiaria desta cooperação regional dos africanos, pois faria uso da infraestrutura e participaria do fluxo comercial.

No sentido da aproximação étnico-cultural, o Brasil tem tido, nas últimas décadas, diversos avanços nas políticas de combate à discriminação racial, o que tem posicionado os afrodescendentes brasileiros em camadas sociais mais economicamente ativas. Neste cenário, um país que tem sua população composta por mais de 50% de afrodescendentes certamente traz conforto aos africanos em relação a realização de negócios com seus empresários. Além disso, sabe-se que o Brasil tem uma dívida histórica com a África, portanto, não há nada mais justo que fomentar o comércio e o desenvolvimento para reparar o dano causados no passado, qual seja:

[...] as dificuldades de centralizar o fluxo comercial Brasil – África, demonstraram que esse comércio era condicionado, não pela economia metropolitana, mas sim pela economia brasileira. Em face da decadência portuguesa na navegação e no comércio, os colonos brasileiros decidiram tomar a iniciativa de incrementar o comércio atlântico, que acabaria controlado por eles a partir dos portos de Salvador e do Rio de Janeiro, absorvendo todo o comércio e navegação de Angola, com exclusão de Portugal. Os próprios **navios negreiros**, gradativamente, passaram a ser fabricados no Brasil. (PENHA, 2011, p. 37, grifo nosso)

Todavia, é interessante notar que o “reparo” do dano através do estímulo ao comércio geraria benefícios mútuos, pois ambos os lados desta relação transatlântica obteriam diversas vantagens nas trocas comerciais.

Embora haja diversas razões – concretas ou subjetivas – para estes dois continentes dispensarem esforços no estabelecimento de uma sólida relação comercial entre seus países, a motivação mais evidente, como já mencionado anteriormente neste estudo, é a aproximação geográfica.

A METODOLOGIA EMPREGADA NO ESTUDO

Foram estudadas bibliografias de fontes nacionais e internacionais, com avaliações criteriosas de diferentes pontos de vista dos autores de obras clássicas e

contemporâneas. Todas as fontes consultadas versam sobre a ciência das relações exteriores e sobre a logística com foco direcionado ao interesse principal do trabalho. Os conceitos e definições foram expressos da forma mais fiel possível à literatura analisada. Foram realizados diversos cruzamentos de dados e comparações de índices e indicadores oriundos de fontes de épocas distintas, desde documentos históricos até relatórios atuais. Embora algumas obras consultadas tenham sido publicadas na forma física, a maior parte das fontes foram acessadas por via eletrônica, como *e-books* e arquivos PDF. Contudo, o comércio exterior entre o Brasil e a África ainda não é muito expressivo, por isso, a literatura sobre o tema é relativamente escassa.

CONCLUI-SE

A temática abordada no artigo tem sido discutida por muitos estudiosos do assunto, no entanto, as conclusões se canalizam para uma mesma problemática, qual seja, a falta de estrutura logística é o principal obstáculo que tem freado o enorme potencial de comércio entre a costa oeste da África e a Costa leste da América do Sul (SANTOS, 2013).

Temos conhecimento de muitas opções das quais os governos dispõem para estimular o comércio nesta rota transatlântica do hemisfério sul, tais como: Acordos de Cooperação Mútua (ACM), Acordos multilaterais de preferências tarifárias que abranjam as regiões sugeridas, negociações conjuntas nas rodadas da OMC que conduzam ao aumento do comércio nesta rota, desburocratização de procedimentos aduaneiros e alfandegários, uniformidade e padronização de normas e regulamentos, concessões às empresas marítimas para estimular a alocação das frotas, concessões a operadores portuários privados, entre tantas outras. Entretanto, o que realmente precisa ser feito para desobstruir de vez este gargalo logístico transatlântico é o investimento em infraestrutura. Portanto, espera-se que todos os países beneficiários do aumento no fluxo comercial desta rota sul-transatlântica contribuam de alguma forma com o investimento necessário para que o projeto prospere. Contudo, não se pode esperar que as cooperações sejam acordadas de forma confluyente entre todas as nações desta região do globo. Isto posto, entende-se que o Brasil e os demais interessados devem tomar iniciativas sem depender da fidelidade de todos os outros

beneficiários. Ademais, a vantagem de se investir em infraestrutura logística é que esta tem cunho extremamente estratégico para o fortalecimento de outras rotas. Portanto, se algum país se ausentar do projeto – seja devido a forças exógenas, seja por falta de recursos ou até mesmo por virtude de transições governamentais –, o investimento individual na estrutura interna de cada país pode ser continuado e dificilmente será perdido, visto que este transcende as instabilidades temporárias e perdura através das gerações.

REFERÊNCIAS

BALASSA, Bela. **Trade Between Developed and Developing Countries: The Decade Ahead.** *Journal OECD Economic Studies*, OECD, Paris, n. 3, Ago. 1984. Disponível em: <<https://www.oecd.org/eco/growth/2501905.pdf>>. Acesso em: setembro de 2016.

BANCO MUNDIAL. **Ensuring that all People are Included in the Benefits of Trade.** World Bank. Disponível em: <<http://www.worldbank.org/en/news/opinion/2016/09/27/ensuring-that-all-people-are-included-in-the-benefits-of-trade>>. Acesso em: 7 de setembro de 2016.

BBC. **South Korean shipping giant Hanjin to enter receivership.** BBC News. Disponível em: <<http://www.bbc.com/news/business-37227560>>. Acesso em: 22 de setembro de 2016.

CARDOSO, Paulo. **As Relações Comerciais Brasil–África: A superação dos gargalos do comércio Brasil-Costa Oeste da África. Capítulo 2.** Comércio Exterior Descomplicado. Disponível em: <<https://comercioexteriordescomplicado.wordpress.com/2013/10/11/as-relacoes-comerciais-brasil-africa-a-superacao-dos-gargalos-do-comercio-brasil-costa-oeste-da-africa-capitulo-2/>>. Acesso em: 12 de setembro de 2016.

CHAVES, R.; SECCO, C.; MACÊDO, T. **Brasil / África: Como se o Mar Fosse Mentira**. p. 382. São Paulo: UNESP, 2006.

INTERNATIONAL MONETARY FUND, **Global Trade Liberalization and the Developing Countries**. International Monetary Fund. Disponível em: <<https://www.imf.org/external/np/exr/ib/2001/110801.htm>>. Acesso em: 02 de outubro de 2016.

IQBAL, Z.; KHAN, M. **Trade reform and Regional Integration in Africa**. p. 1 Washington: International Monetary Fund Publication Services, 1997.

KEEDI, Samir. **Logística, Transporte, Comércio Exterior e Economia em Conta Gotas**. 2 ed. p. 24. São Paulo: Aduaneiras, 2007.

KORYBKO, Andrew. **The Threat to Russia and China from India's New Pro-US Realignment**. The Duran. Disponível em: <<http://theduran.com/threat-russia-china-indias-new-pro-us-realignment/>>. Acesso em: 28 de setembro de 2016.

LIMA, Gislene Nogueira. **Análise das Relações Comerciais do Brasil com a África durante os governos de Fernando Henrique Cardoso (1995-2002) e Luiz Inácio Lula da Silva (2003-2010)**. Dissertação. Mestrado. 118p. Brasília. UNB, 2015.

LOW, P.; OSAKWE, C.; OSHIKAWA, M. **African Perspective on Trade and the WTO: Domestic Reforms, Structural Transformation and Global Economic Integration**. p. 83. Cambridge: Cambridge University Press, 2016.

MAGALHÃES, Marcos. **Brasil deve superar “Gargalo Logístico” para se aproximar da África, recomenda Embaixador**. Agência Senado. Disponível em:

<<http://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2015/03/19/brasil-deve-superar-gargalo-logistico-para-se-aproximar-da-africa-recomenda-embaixador>>. Acesso em: 4 de outubro de 2016.

OLIVEIRA, Carlos. **Modernização dos Portos**. São Paulo: Aduaneiras, 2007.

PEDUZZI, Pedro. **Parcerias com África podem ajudar Brasil a amenizar efeitos da crise, diz Apex**. Agência Brasil. Disponível em: <<http://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2015-10/parcerias-com-africa-podem-ajudar-brasil-amenizar-efeitos-da-crise-diz-apex>>. Acesso em: 15 de setembro de 2016.

PENHA, Eli Alves. **Relações Brasil – África e geopolítica do Atlântico Sul**. p. 37. Salvador: Edufba, 2011.

SANTOS, Maria Cláudia. **África Lusófona-Brasil: Custo elevado dos transportes trava intercâmbio comercial**. Voa Português. Disponível em: <<http://www.voaportugues.com/a/brazil-africa-economy/1649399.html>>. Acesso em: 22 de setembro de 2016.

THIRLWELL, Mark. **Saving Multilateralism: The G20, The WTO, and World Trade**. Low Institute for International Policy. Disponível em: <<http://www.lowyinstitute.org/publications/saving-multilateralism-g20-wto-and-world-trade-0>>. Acesso em: 25 de setembro de 2016.

UNITED NATIONS. **Assessing Regional Integration in Africa IV: Enhancing Intra-African Trade**, p. 506. Addis Ababa, 2010.