



**UNIVERSIDADE FEDERAL DA FRONTEIRA SUL
CAMPUS DE CERRO LARGO
MESTRADO EM DESENVOLVIMENTO E POLÍTICAS PÚBLICAS**

PEDRO AUGUSTO FRANÇOIS BELLINASSO

**AS ATIVIDADES RELACIONADAS AO COMÉRCIO EXTERIOR E O
DESENVOLVIMENTO LOCAL – UM ESTUDO EM PORTO XAVIER – RS**

CERRO LARGO

2020

PEDRO AUGUSTO FRANÇOIS BELLINASSO

**AS ATIVIDADES RELACIONADAS AO COMÉRCIO EXTERIOR E O
DESENVOLVIMENTO LOCAL – UM ESTUDO EM PORTO XAVIER – RS**

Dissertação de mestrado, apresentada para o Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento e Políticas Públicas da Universidade Federal da Fronteira Sul, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Desenvolvimento e Políticas Públicas.

Orientador: Prof. Dr. Benedito da Silva Neto

CERRO LARGO
2020

Bibliotecas da Universidade Federal da Fronteira Sul - UFFS

Bellinaso, Pedro Augusto François
AS ATIVIDADES RELACIONADAS AO COMÉRCIO EXTERIOR E O
DESENVOLVIMENTO LOCAL: UM ESTUDO EM PORTO XAVIER - RS /
Pedro Augusto François Bellinaso. -- 2020.
97 f.:il.

Orientador: Doutor Benedito da Silva Neto

Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal da
Fronteira Sul, Programa de Pós-Graduação em
Desenvolvimento e Políticas Públicas, Cerro Largo, RS,
2020.

1. Comércio Exterior. 2. Porto Xavier. 3.
Desenvolvimento. 4. Intervenientes no comércio exterior.
5. Aduana. I. Silva Neto, Benedito da, orient. II.
Universidade Federal da Fronteira Sul. III. Título.

PEDRO AUGUSTO FRANÇOIS BELLINASSO

**AS ATIVIDADES RELACIONADAS AO COMÉRCIO EXTERIOR E O
DESENVOLVIMENTO LOCAL – UM ESTUDO EM PORTO XAVIER – RS**

Dissertação de mestrado apresentado para o Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento e Políticas Públicas (PPGDPP) da Universidade Federal da Fronteira Sul como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Desenvolvimento e Políticas Públicas.

Este trabalho de conclusão foi defendido e aprovado pela banca em:

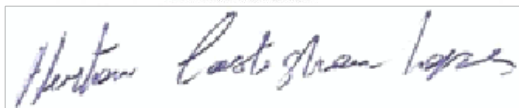
11 / 09 / 2020

BANCA EXAMINADORA

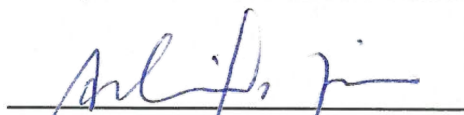


Prof. Dr. Benedito Silva Neto – Universidade Federal da Fronteira Sul (UFFS)

Orientador



Prof. Dr. Herton Castiglioni Lopes – Universidade Federal da Fronteira Sul (UFFS)



Prof. Dr. Arlindo Jesus Prestes de Lima – Universidade Federal de Santa Maria
(UFSM)

AGRADECIMENTOS

A minha mãe, Mara François, pelo apoio incondicional. Ao meu pai, João Alberto Bellinaso, pelas conversas e auxílio desde a seleção até o final do trabalho. A minha namorada, Isadora Schlabitx Canabarro Cunha, pela compreensão e incentivo. Ao orientador, Benedito Silva Neto, pela persistência e paciência ao repassar seu conhecimento. Aos entrevistados, por compartilharem suas histórias e informações de forma aberta e atenciosa e pela compreensão às restrições impostas nesse momento.

RESUMO

A pesquisa teve como objetivo identificar o impacto dos intervenientes no comércio exterior na geração de valor e desenvolvimento do município de Porto Xavier, RS. O referencial teórico, baseado no materialismo histórico, foi elaborado a partir de uma ontologia do ser social centrada no trabalho, o qual é o elemento fundante do processo de agregação de valor. Os procedimentos adotados para o levantamento dos dados se basearam nos princípios da Análise-Diagnóstico de Sistemas Agrários. Por meio de entrevistas, dados estatísticos e a literatura sobre o tema, estudou-se o desenvolvimento histórico do município e os processos de geração de valor vinculados aos intervenientes no comércio exterior locais. Os resultados mostram que as características de município de fronteira são marcantes no povo e na história do município de Porto Xavier. As trocas internacionais, formais e informais, permeiam a sua história. Os setores de importação e exportação, transporte internacional e prestação de serviços aduaneiros possuem um relativo desenvolvimento no município, com diversas empresas vinculadas às atividades, sendo responsáveis por uma parte substancial do valor adicionado municipal. Identificou-se que os intervenientes no comércio exterior foram importantes para o desenvolvimento do município, impactando o seu processo histórico de formação e representam parte significativa da produção e massa salarial do município. Por fim, constatou-se que a precária estrutura do recinto alfandegado e o fato da passagem ser feita por meio de balsas limita o desenvolvimento das atividades dos intervenientes, sendo a construção de uma ponte internacional, com um recinto alfandegado contíguo, uma solução possível de ser adotada pelo poder público.

Palavras-chave: Comércio Exterior. Porto Xavier. Desenvolvimento. Intervenientes no comércio exterior. Aduana.

ABSTRACT

The research aimed to identify the impact of the foreign trade players in the generation of value and development of the Porto Xavier, RS, municipality. The theoretical framework, based on the historical materialism, was elaborated from an ontology of social being centered on labor, which is the founding element of the added value process. The data collection procedures were based on the Analysis-Diagnosis of Agricultural Systems principles. Through interviews, statistical data and the literature on the subject, the historical development of the municipality and the processes of value creation linked to local foreign trade players were studied. The results show that the characteristics of a border municipality are remarkable in the people and history of the municipality of Porto Xavier. The sectors of import and export, international transportation and custom services provision have a relative development in the municipality, with several companies linked to the activities, which are responsible for a substantial part of the municipal added value. It was identified that foreign trade players were important for the development of the municipality, impacting its historical formation process and representing a significant part of the municipality's production and wages. Finally, it was found that the precarious structure of the customs area and the fact that the passage is made by ferries limits the foreign trade players activities development, being the construction of an international bridge, with an adjoining customs area, a possible solution that could be adopted by the government.

Keywords: Foreign Trade. Porto Xavier. Development. Foreign trade players. Customs.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Mapa de localização de Porto Xavier/RS.....	31
Figura 2 – Visão aérea do Ponto de Fronteira Alfandegado de Porto Xavier.....	60

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Distribuição do Valor Adicionado Bruto por setor.....	42
Tabela 2 – Admissões e desligamentos – Estivadores.....	54
Tabela 3 – Síntese dos valores obtidos nas entrevistas.....	80
Tabela 4 – Massa salarial dos trabalhadores vinculados ao comércio exterior em Porto Xavier.....	84

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Produto Interno Bruto de Porto Xavier de 2002 a 2017 - em R\$ 1.000,00.....	43
Gráfico 2 – Importações em Porto Xavier – Toneladas.....	46
Gráfico 3 – Importações de cebola - período de 1997 a 2019 – Toneladas.....	47
Gráfico 4 – Comparação entre o número de caminhões-trator em Porto Xavier e Microrregião de Cerro Largo.....	50
Gráfico 5 – Cinco ocupações com mais profissionais em Porto Xavier e seus salários – 2019.....	52
Gráfico 6 – Comparativo do saldo de admissões e demissões - Porto Xavier x Restante da Microrregião de Cerro Largo.....	53
Gráfico 7 – Comparativo entre importações de cebola (toneladas) e número de estivadores contratados.....	55
Gráfico 8 – Massa salarial em Porto Xavier em R\$ 1.000 – 2017.....	82

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	12
2 REFERENCIAL TEÓRICO E METODOLÓGICO	15
2.1 TRABALHO E VALOR	15
2.1.1 Riqueza, Valor e Preço	16
2.1.2 A agregação de valor	17
2.1.3 O cálculo econômico na perspectiva da reprodução social	20
2.2 DESENVOLVIMENTO DESIGUAL	22
3 METODOLOGIA	24
3.1 O MÉTODO ADSA E A ADAPTAÇÃO DE SEUS PRINCÍPIOS	255
4 CARACTERIZAÇÃO GERAL DE PORTO XAVIER	29
4.1 A FAIXA DE FRONTEIRA	29
4.2 O MUNICÍPIO DE PORTO XAVIER	31
5 AS ATIVIDADES RELACIONADAS AO COMÉRCIO EXTERIOR NA FORMAÇÃO HISTÓRICA DO MUNICÍPIO	33
6 SITUAÇÃO ATUAL DA ECONOMIA MUNICIPAL	41
6.1 ANÁLISE DO PRODUTO INTERNO BRUTO (PIB) E VALOR ADICIONADO BRUTO (VAB)	41
6.2 IMPORTAÇÕES REALIZADAS PELAS EMPRESAS DE PORTO XAVIER	45
6.3 TRANSPORTE DE CARGAS	48
6.4 SITUAÇÃO DO MERCADO DE TRABALHO EM PORTO XAVIER	51
7 O VALOR AGREGADO DOS SETORES RELACIONADOS AO COMÉRCIO INTERNACIONAL	56
7.1 PROCEDIMENTOS E INTERVENIENTES NO COMÉRCIO EXTERIOR	56
7.1.1 O despacho aduaneiro	58
7.1.2 O ponto de fronteira alfandegado de Porto Xavier	59
7.1.3 Os intervenientes no comércio exterior	61

7.2 O VALOR AGREGADO GERADO PELA ATIVIDADE DE IMPORTAÇÃO DE CEBOLA	63
7.3 O VALOR AGREGADO GERADO PELA ATIVIDADE DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGAS	69
7.4 O VALOR AGREGADO GERADO PELAS DEMAIS ATIVIDADES	72
7.4.1 Despachantes aduaneiros	72
7.4.3 Serviços públicos	78
7.5 ANÁLISE DO VALOR AGREGADO GERADO PELAS ATIVIDADES DOS INTERVENIENTES	79
7.6 ANÁLISE DA MASSA SALARIAL TOTAL DE PORTO XAVIER E SUA VINCULAÇÃO COM O COMÉRCIO EXTERIOR	81
8 CONCLUSÕES	85
REFERÊNCIAS	88
APÊNDICE A – Cálculo do Valor Agregado – Importadores de Cebola (2019)	95
APÊNDICE B – Cálculo do Valor Agregado – Despachantes Aduaneiros (2019)	96
APÊNDICE C – Cálculo do Valor Agregado – ASSIMPEX (2019)	97

1 INTRODUÇÃO

O Brasil é um dos países mais desiguais do mundo, segundo o Relatório Global de Desenvolvimento Humano do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PROGRAMA..., 2017, p. 8). No interior do país identifica-se que as regiões de fronteira são notadamente pouco desenvolvidas. Na região sul, a zona de fronteira compreende um quarto do território e da população, correspondendo a pouco mais de um décimo de seu Produto Interno Bruto (PIB) (DE LIMA; EBERHARDT, 2010, p. 135).

Os municípios da região de fronteira possuem experiências de desenvolvimento diversas. A produção e o mercado de trabalho de Porto Xavier diferenciam-se dos demais municípios de sua microrregião, demonstrando uma influência maior do setor de serviços em detrimento da agropecuária (INSTITUTO..., 2020a). Um dos fatores que diferencia o município de Porto Xavier é a existência de um recinto alfandegado¹ e de diversas empresas que atuam no comércio exterior, seja com importação e exportação de mercadorias, transporte internacional ou serviços de apoio a essas atividades. Destaca-se no município as atividades de transporte internacional de cargas e importação de produtos agrícolas, especialmente a cebola argentina.

A importância das trocas internacionais sempre esteve presente no município de Porto Xavier, seja pela presença do comércio fronteiriço com a Argentina ou pelas trocas internacionais formais, marcadas pela presença de órgãos governamentais de fiscalização e controle, desde o início do século XX. A abertura comercial realizada na década de 1990 e a integração com o Mercosul, que tem como objetivo ampliar a dimensão dos mercados nacionais através da integração regional, acelerando os processos de desenvolvimento econômico com justiça social (BRASIL, 1991), permitiram o incremento da importação de mercadorias, especialmente a importação de cebola argentina. Esse fato, somado ao empreendedorismo dos empresários locais, levou à instalação de diversos intervenientes no comércio exterior em Porto Xavier. Esses intervenientes são as pessoas físicas e jurídicas, privadas e públicas,

¹ Área onde é possível realizar operações de importação e exportação de mercadorias, inclusive bagagem de viajantes internacionais (BRASIL, 2009a).

que atuam no comércio exterior, podendo-se citar como exemplo os exportadores, importadores, transportadores, depositários e despachantes aduaneiros (PORTAL..., 2019). Constatada a existência desses intervenientes, entende-se relevante compreender o impacto que têm no desenvolvimento do município, identificando se as suas atividades geram valor no local.

Em pesquisa exploratória sobre o tema, não foram localizados estudos que analisam a geração de valor dos intervenientes no comércio exterior. Os estudos sobre o comércio exterior, em regra, analisam os fluxos de mercadorias ou a logística internacional. Desse modo, o presente estudo procura responder a seguinte questão: os intervenientes no comércio exterior presentes no município de Porto Xavier impactam o desenvolvimento local, gerando valor no município?

A partir dessa problemática, o estudo busca identificar a influência que os intervenientes no comércio exterior, localizados no município de Porto Xavier, exercem sobre o seu desenvolvimento. O foco da pesquisa se dará no valor que esses intervenientes geram em suas atividades, utilizando-se da perspectiva do materialismo histórico, especialmente em sua versão lukacsiana, que permite analisar a geração de valor a partir do trabalho, considerado como elemento fundante do ser social (LUKÁCS, 1979).

Desse modo, o objetivo geral da pesquisa é identificar qual o impacto dos intervenientes no comércio exterior na geração de valor e desenvolvimento local, em Porto Xavier, tendo como objetivos específicos:

- 1) Compreender o desenvolvimento de Porto Xavier em seu caráter histórico;
- 2) Investigar os processos de geração de valor e a historicidade dos intervenientes no comércio exterior localizados no município de Porto Xavier;
- 3) Identificar a relevância dos intervenientes do comércio exterior no desenvolvimento local.

A situação do município de Porto Xavier é propícia para realizar um estudo nesse sentido. Trata-se de um município com uma pequena população, estimada de 10.246 habitantes em 2019 (INSTITUTO..., 2020a), na qual estão localizadas 27 empresas que realizaram operações de comércio exterior (BRASIL, 2020a) e também 27 empresas habilitadas ao transporte internacional no ano de 2019 (AGÊNCIA..., 2020a), bem como 732 veículos transportadores habilitados ao transporte rodoviário internacional de cargas vinculados a essas empresas (AGÊNCIA..., 2020b).

Para contemplar os objetivos propostos, o trabalho inicia-se com a apresentação do referencial teórico e metodológico utilizado (Capítulo 2). O estudo baseia-se na ontologia do ser social, que tem o trabalho como elemento fundamental, assim como na categoria do desenvolvimento desigual, de acordo com a perspectiva do materialismo histórico, elaborada pelo filósofo húngaro György Lukács. A metodologia adotada é uma adaptação do método ADSA (Análise-diagnóstico de Sistemas Agrários), proposto por Marc Dufumier, apresentada no Capítulo 3.

Nos Capítulos 4 e 5 apresenta-se uma breve análise sobre as características gerais da faixa de fronteira, do município de Porto Xavier e da microrregião em que está localizado (microrregião de Cerro Largo). Também realizou-se uma sintética análise do histórico de ocupação e povoação do território da região onde o município está localizado.

O Capítulo 6 analisa a situação atual da economia municipal, identificando os setores mais importantes para a formação do Valor Adicionado Bruto (VAB), comparando-os com o da microrregião de Cerro Largo. Ainda, aborda os setores de importação de cebola argentina, transporte de cargas e dados sobre o mercado de trabalho municipal.

Os processos gerais e locais do comércio exterior são explicados no Capítulo 7, que também comporta a análise e cálculos da agregação de valor realizada pelos intervenientes do comércio exterior baseados no município. As informações sobre os processos dos intervenientes foram obtidos por meio de entrevistas realizadas de janeiro a julho de 2020. Por fim, apresenta-se as considerações finais.

O autor foi instado a realizar a pesquisa pela sua experiência pessoal e profissional no setor e município de Porto Xavier, onde atuou como Auditor-Fiscal na Inspeção da Receita Federal do Brasil nos anos de 2015 a 2018, tendo chefiado a unidade no período de 10 de março de 2017 a 03 de novembro de 2018.

A realização do presente estudo aprofunda o conhecimento sobre os intervenientes no comércio exterior em Porto Xavier, buscando identificar as suas características e quais aspectos de sua operação impactam o desenvolvimento e a geração de valor do município.

2 REFERENCIAL TEÓRICO E METODOLÓGICO

O presente capítulo apresenta o referencial teórico que sustenta o trabalho, abordando aspectos da ontologia do ser social e o papel fundamental do trabalho. A discussão sobre esses temas é essencial para identificar a relação entre a geração de valor pelo trabalho e o desenvolvimento. Como o desenvolvimento não segue uma linha retilínea, não sendo homogêneo entre as regiões e municipalidades, é válida a identificação de como se dá a agregação de valor das unidades produtivas do município estudado.

Ademais, será discutido o conceito de valor e apresentado o cálculo econômico utilizado para estimar o valor agregado gerado pelas atividades estudadas.

2.1 TRABALHO E VALOR

O trabalho é o processo ontológico fundamental da formação do ser humano enquanto ser social. Essa é a base em que se funda a ontologia do ser social proposta por Lukács (1979). Lessa (2015, p. 14) esclarece que, para Lukács, existem três esferas ontológicas distintas, as quais podem ser entendidas em um processo evolutivo.

O ser inorgânico que, acima de tudo, não possui vida. Seu processo de transformação, sua evolução, nada mais é senão um movimento pelo qual algo se transforma num outro algo distinto. A pedra se converte em terra, a montanha em vale, a força mecânica em calor, etc.

Para o autor, a essência do ser inorgânico é o incessantemente tornar-se outro mineral. Já os seres biológicos demonstram processos de auto-organização com maior grau de complexidade, sendo que “ao longo do seu processo de evolução, os seres biológicos se adaptam ao seu ambiente, de forma a se preservar, ou mesmo se multiplicar como espécie” (SILVA NETO, 2017, p. 28). Desse modo, o ser biológico tem como essência a reprodução, repor a vida.

Por fim, o ser social particulariza-se dos anteriores pela “incessante produção do novo, através da transformação do mundo que o cerca de maneira conscientemente orientada, teleologicamente posta” (LESSA, 2015, p. 16). O ser social distingue-se dos seres inorgânicos e biológicos pela presença da consciência. Essa consciência é exteriorizada pelo trabalho, onde o ser social, através de sua

subjetividade, com seus conhecimentos e habilidades, é confrontado com a objetividade a ela externa, à sua causalidade (LESSA, 2015). É o momento, portanto, em que a subjetividade do ser social mobiliza processos causais presentes na natureza para atuar sobre um objeto, transformando-o em algo concreto e útil.

Cabe salientar que a simples realização do trabalho não é suficiente para distinguir o ser biológico do ser social, mas sim a prática do trabalho consciente, conforme observa Marx (1867).

O que distingue o pior arquiteto da melhor abelha é que ele figura na mente sua construção antes de transformá-la em realidade. No fim do processo do trabalho aparece um resultado que já existia antes idealmente na imaginação do trabalhador (Marx, 1867, p. 127)

Nesse mesmo sentido Silva Neto (2017, p. 28) coloca que é o trabalho consciente que distingue os seres humanos dos demais seres biológicos e proporciona um processo evolutivo à Humanidade, “com o mais alto grau de complexidade ontológica”.

2.1.1 Riqueza, Valor e Preço

A riqueza pode ser considerada como tudo aquilo que é útil, ou desejável, pelo ser social (SILVA NETO, 2016b). Com efeito, o valor de uso, utilidade, não pode ser concebido no domínio dos seres inorgânicos e biológicos, mas somente com a avaliação de um sujeito, o ser social, cuja gênese encontra-se no processo de trabalho. Nessa mesma toada, Silva Neto (2017) esclarece que os objetos aos quais é atribuída utilidade não se restringem aos produzidos pelo trabalho do ser social, mas também aos gerados diretamente pelos sistemas naturais, os denominados recursos naturais. Portanto, a soma desses produtos, criados pela ação humana e gerados pela natureza, constituem a riqueza.

Silva Neto (2017) pontua que o processo de trabalho, ao longo da história, torna-se cada vez mais complexo, acentuando o seu caráter social e fomentando trocas entre os diferentes produtores, sendo essas trocas baseadas no próprio trabalho.

Com o trabalho assumindo a base objetiva sobre a qual se efetuam as trocas surge, assim, o “valor”, correspondente ao trabalho abstrato, ou seja, a fração

do trabalho, indistinta em relação a sua qualidade, socialmente necessário à produção. O valor, portanto, de forma distinta da riqueza, decorre exclusivamente do caráter social do trabalho (SILVA NETO, 2017, p. 33).

Assim, considera-se o valor como a fração do trabalho social despendida para a criação do produto. Entretanto, não é todo o trabalho que se caracteriza como valor, mas somente o que é socialmente necessário para a produção de um bem ou prestação de um serviço, propiciando a reprodução social. Conforme Silva Neto (2016b), a necessidade do trabalho depende da existência de uma demanda efetiva pelo produto ou pelas condições materiais em que é realizado, com especial atenção à sua produtividade e a quantidade de recursos que requer.

O preço, por sua vez, é formado a partir de riquezas e valores. É por meio dos preços que “o aspecto qualitativo da riqueza, que requer que esta seja consumida em quantidades determinadas, pode se conciliar com o aspecto quantitativo do valor, o qual permite que as riquezas sejam trocadas no interior das sociedades” (SILVA NETO, 2016b, p. 28). Ou seja, ele permite a circulação dos produtos gerados pelo trabalho do ser social, o qual pode, ou não, ter agregado riquezas geradas pela natureza. Cabe salientar que, em uma economia de mercado, o preço não necessariamente precisa ter uma relação direta com a quantidade de valor agregado pelo processo produtivo.

O foco do presente estudo encontra-se no valor gerado pelo trabalho do ser social. Desse modo, não será aprofundada a discussão sobre a diferenciação entre riquezas, valores e preços, bem como os problemas relativos à formação de preços em uma economia de mercado, especialmente no que diz respeito aos seus aspectos matemáticos². O próximo item detalha, de forma breve, como ocorre a agregação de valor em um sistema.

2.1.2 A agregação de valor

O valor agregado corresponde ao equivalente monetário do tempo de trabalho socialmente necessário à produção. Sua natureza monetária implica que ele é obtido a partir dos preços (SILVA NETO, 2018). Em termos macroeconômicos, o valor agregado corresponde “a todo o trabalho realizado em determinado período,

² Conforme discutido em Silva Neto (2020, p. 45-123).

independentemente dele ser dedicado à geração de produtos de consumo final ou meio de produção” (SILVA NETO, 2020, p. 227). Ou seja, em uma visão completa da sociedade o valor agregado é igual a renda, sendo a base material para a sua reprodução social. Assim, o valor agregado gerado por uma unidade de produção isolada corresponde à sua contribuição para essa reprodução (SILVA NETO, 2016b, p. 50).

Já do ponto de vista microeconômico é preciso distinguir a unidade de produção de seu meio externo (SILVA NETO, 2020, p. 227). Assim, em uma unidade de produção, o valor agregado corresponde ao valor total nela gerado, subtraído do valor agregado dos insumos e equipamentos que ela emprega nos seus processos produtivos. Na prática, o valor agregado é calculado utilizando-se dos preços dos produtos e insumos. Em uma explicação sintética pode ser entendido como a diferença entre o valor monetário total da produção, diminuído dos valores monetários totais dos meios de produção e dos recursos naturais (SILVA NETO, 2018). Nessa escala que o valor agregado adquire seu real significado, representado pelo trabalho diretamente realizado no processo produtivo (trabalho vivo), descontando o trabalho indireto aplicado nos meios de produção (trabalho morto) (SILVA NETO, 2020, p. 228). Desse modo, tem-se que o valor agregado não corresponde à remuneração do empreendedor, na medida em que, a partir do valor agregado, devem também ser remunerados outros agentes econômicos que participam da produção, direta ou indiretamente.

Continuando a análise, Silva Neto (2016b) coloca que o valor agregado gerado pela produção não é totalmente apropriado pelo empreendedor, sendo dividido com diversos outros agentes econômicos que participaram ou têm ingerência impositiva sobre o processo produtivo, como bancos (juros), o Estado (impostos), trabalhadores contratados (salários) e ao proprietário dos bens de capital (aluguel ou arrendamento). Silva Neto (2020, p. 229-230) coloca que existem algumas questões delicadas quanto ao cálculo e distribuição do valor agregado em uma unidade de produção. Uma delas diz respeito aos impostos. Em geral eles são considerados uma apropriação pelo Estado de parte do valor agregado na unidade de produção. Todavia, as atividades públicas também agregam valor, seja em questões de infraestrutura, como de prestação de serviços públicos. Ocorre que o valor gerado nessas atividades não possui uma relação direta com as demandas específicas da unidade produtiva. Por

esse motivo os impostos acabam sendo considerados na repartição do valor agregado e não na sua formação, como, de um ponto de vista conceitual, seria mais correto.

A agregação de valor na produção, em relação ao sistema em que ela está inserida e sob uma ótica de valor como o trabalho realizado pelo ser social, ocorre por meio de três processos básicos, que são expressos pela geração de valor agregado direto, indireto e induzido.

O valor agregado direto é a quantidade efetiva que o produtor despende com os trabalhadores que realizarão a produção, podendo ser constituído de salários, pró-labores e demais gratificações ao trabalhador. Ou seja, é o valor diretamente gerado pelo trabalho do ser social.

Por sua vez, o valor agregado indireto representa o valor despendido na produção dos insumos e na transformação da produção, ou seja, é o valor agregado na cadeia produtiva. Pode-se citar aqui a produção de embalagens, matérias-primas e gastos em logística. São produtos e serviços intermediários que, em seu processo produtivo próprio, utilizaram-se do trabalho do ser social, agregando valor.

Silva Neto (2020, p. 228) aponta ainda que os meios de produção consumidos na produção, matérias-primas, são denominados de “consumo intermediário”, apresentando um papel transitório e diretamente proporcional à quantidade produzida, sendo facilmente identificável ao valor que agregam à produção. Todavia, existem equipamentos que não se esgotam em um ciclo produtivo, não sendo possível estabelecer uma relação direta entre o custo desses bens e a quantidade produzida. Nesses casos tais custos são considerados como “fixos”, e denominados de “depreciação”, sendo apropriados proporcionalmente à perda de valor sofrida pelo meio de produção em cada ciclo. Ocorre que muitas vezes esses ativos são utilizados em atividades diversas, não sendo possível alocar a depreciação diretamente a um produto, gerando uma não linearidade no cálculo.

Por fim, deve-se atentar que o valor gerado por uma atividade produtiva não se restringe à renda que ela gera diretamente e indiretamente no processo, mas inclui também a renda induzida pelo efeito que essa atividade em questão exerce sobre a demanda agregada (SILVA NETO, 2017, p. 146).

Analisando-se um sistema, a criação de valor na produção de uma unidade específica gerará um aumento indireto na cadeia de produção e induzido na geração de valor em outros setores do sistema. Portanto, o valor agregado induzido não está

relacionado diretamente ao produto, mas sim aos fluxos de renda que ele gera no sistema.

Considerando um município como o sistema, pode-se citar como exemplo de impacto o aumento das exportações municipais decorrentes da agregação de valor do produto vendido (considerando-se que o produto seja exportado) e o aumento no consumo agregado devido ao dispêndio da renda dos trabalhadores assalariados em serviços e bens vendidos localmente. Ainda, cabe ressaltar que o lucro corresponde à parte do valor agregado apropriada pelos agentes econômicos que não se envolvem no processo de trabalho (SILVA NETO, 2016b).

2.1.3 O cálculo econômico na perspectiva da reprodução social

Silva Neto (2016b) apresenta uma fórmula para um cálculo econômico na perspectiva da reprodução social. A primeira etapa de uma análise econômica de um sistema de produção é realizada por meio do cálculo do valor agregado e da renda da unidade de produção como um todo. Essa análise objetiva identificar a capacidade de o sistema de produção contribuir para a reprodução da sociedade (medida pelo valor agregado) e a “sua capacidade de assegurar as condições materiais para reprodução social do agricultor (medida pela renda)” (SILVA NETO, 2016b, p. 75). Como o presente estudo adapta a metodologia exposta por Silva Neto para a área da agroecologia, aqui será utilizado o termo “agente produtor” em substituição ao termo agricultor.

O valor agregado de um sistema de produção é definido como:

$$VA = PB - CI - D$$

Onde

VA = Valor Agregado.

PB = produção bruta (valor monetário total).

CI = Consumo Intermediário (valor monetário dos bens e serviços consumidos durante o ciclo de produção).

D = Depreciação de equipamentos e instalações.

A depreciação de uma máquina, equipamento ou instalação corresponde à perda do seu valor monetário ao longo do tempo. A expressão geral que descreve o cálculo da depreciação é “ $Dt = dV/dt$ ” (SILVA NETO, 2016b, p. 69).

Onde

D_t = depreciação no ano “t”

dV/dt = derivada do valor monetário no momento da aquisição em relação ao tempo.

A depreciação descrita pela expressão acima é a estimada para um ano específico, por isso denominada instantânea. Em regra, inicia com valores altos e decresce rapidamente, tendendo a zero, quando o bem em questão atinge um valor residual constante.

Silva Neto (2016b, p. 70) pontua que o cálculo da depreciação na perspectiva da reprodução social não deve ser baseado no seu valor em determinado ano, mas em valor médio, que é constante e pode ser calculado por:

$$D_m = (V_o - VR) / VU$$

Onde

D_m = depreciação média;

V_o = valor no momento da aquisição (ano zero);

VR = Valor residual

VU = Vida útil do equipamento.

A vida útil de uma máquina, em uma perspectiva de reprodução social, deve ser entendida em relação com o calendário de trabalho do agente produtor. Caso o uso seja intensivo e não seja possível ao agente suportar paradas de produção devido a avarias no equipamento, a vida útil tenderá a se extinguir mais rapidamente do que em um calendário de trabalho mais flexível. Essas situações devem ser conhecidas ao se realizar o estudo do sistema produtivo.

Silva Neto (2016b, p. 75) pontua que, a partir da distribuição do valor agregado pode-se calcular, para cada sistema de produção, a remuneração dos diferentes agentes que participam direta ou indiretamente da produção.

$$RA = VA - J - S - T - I$$

Onde

RA = Renda do agente produtor

VA = Valor agregado

J = juros pagos ao agente financiador

S = Salários pagos a trabalhadores

T = Arrendamentos ou aluguéis

I = Impostos e taxas pagas ao Estado

Silva Neto (2016b) pontua, ainda, que a reprodução social da unidade produtiva somente seria viável se a renda do agente produtor for igual ou maior que o custo de oportunidade de seu capital próprio e da sua mão-de-obra. O que excedesse esses custos de oportunidade seria considerado o lucro.

A formulação acima exposta foi utilizada a fim de calcular a agregação de valor nas atividades dos intervenientes do comércio exterior locais, conforme detalhado no transcorrer do trabalho.

2.2 DESENVOLVIMENTO DESIGUAL

Lukács aduz que Marx não nega ter descoberto uma "legalidade no decurso do desenvolvimento econômico, uma tendência que, em determinadas circunstâncias, se faz valer obrigatoriamente" (LUKÁCS, 1979, p. 113). Todavia, não se caracterizaria em uma norma universal, numa espécie de caminho geral, imposto a todos os povos, independente das circunstâncias históricas que se encontrem, que chegariam a finalmente a uma formação econômica que asseguraria "o desenvolvimento mais integral do homem", conforme o autor.

Seguindo esse raciocínio, Lukács indica que Marx relata não ser possível definir sociedades como simples ou desenvolvidas, sendo necessário compreender as suas respectivas concretizações históricas. Certos eventos, quando vistos após o fato, podem ser notados como lógicos e capazes de comparação com outros eventos análogos, sendo possível, inclusive, indicar certas tendências gerais futuras com base nas tendências universalmente conhecidas até o momento atual. Todavia, isso "traduz-se em algo falso tão logo se queira transformá-la numa 'filosofia da história' de base lógica" (LUKÁCS, 1979, p. 117-118).

O desenvolvimento, portanto, não se dá de maneira lógica e linear, sendo conduzido por diversas progressões e regressões. Lukács (1979, p. 134) afirma quanto a desigualdade do desenvolvimento.

Desigualdade do desenvolvimento significa, "simplesmente", que a grande linha de evolução do ser social — a crescente sociabilidade de todas as categorias, vínculos e relações — não pode se explicitar em linha reta, segundo uma "lógica" racional qualquer, mas se move em parte por vias travessas (deixando mesmo atrás de si alguns becos sem saída) e, em parte, fazendo com que os complexos singulares, cujos momentos reunidos formam o desenvolvimento global, encontrem-se individualmente numa relação de não-correspondência. Mas esses desvios da grande linha do desenvolvimento global (sujeito a leis) dependem todos, sem exceção, de

circunstâncias ontologicamente necessárias. Por isso, quando são estudados e esclarecidos adequadamente, têm de vir à tona a legalidade, a necessidade de cada um desses desvios; só que sua análise deve abordar os fatos e as relações ontológicas reais (LUKÁCS, 1979, p. 134).

Em que pese a não linearidade do processo e a existência de alguns "becos sem saída", a tendência da sociedade é o desenvolvimento de suas relações e da produção. Ao analisar a obra de Lukács, Silva Neto identifica três observações importantes ao tratar sobre as relações entre o desenvolvimento das forças produtivas e da sociabilidade humana.

A primeira é sobre a natureza não teleológica desse processo. Neste sentido, o autor afirma que todas as transformações nas relações entre os seres humanos entre si e com a natureza que o orientam na direção da sociabilidade têm como base fundamental mudanças na realidade econômica. Embora passando por estagnações e mesmo retrocessos, a tendência geral do desenvolvimento das forças produtivas é a de provocar o avanço da sociabilidade. Em segundo lugar, reforçando o caráter não teleológico deste processo, o autor salienta que nem todas as formações sociais possuem a mesma tendência de desenvolvimento das forças produtivas. O autor cita casos em que muitas formações sociais, como as baseadas no modo de produção asiático e as sociedades escravocratas da antiguidade, chegaram a verdadeiros becos sem saída que só foram superados após longos períodos de estagnação e ainda assim por meio da sua substituição por formações sociais distintas. A terceira observação feita por Lukács é a de que o caráter não teleológico dos avanços da sociabilidade é reforçado pelo fato de que a sua realização concreta ocorre por avanços das forças produtivas que estão em permanente contradição com tal objetivo (SILVA NETO, 2017, p. 37).

Têm-se, portanto, que o desenvolvimento não ocorre de uma forma homogênea e retilínea. Em uma análise regional, verifica-se que o município de Porto Xavier detém características singulares em relação aos municípios de sua região, especialmente devido à presença de empresas e estruturas vinculadas ao comércio exterior.

3 METODOLOGIA

Esse capítulo apresenta os princípios metodológicos que orientaram o desenvolvimento da pesquisa, bem como os procedimentos adotados nas sucessivas etapas do trabalho.

Segundo Tonet (2013), a problemática do conhecimento pode ser abordada por dois pontos de vista: gnosiológico ou ontológico. O autor explicita que a gnosiologia é o estudo da problemática do conhecimento, sendo o conhecimento o objeto a ser estudado, assim como poderia ser qualquer outro objeto. Tem-se, assim, que o ponto de vista da abordagem gnosiológica se dá no objeto. Com isso, a primeira pergunta formulada ao utilizar a abordagem gnosiológica seria: “quais as regras e os procedimentos para conhecer a realidade” (TONET, 2013. p. 14).

A ontologia, por sua vez, é o estudo do ser, ou seja, “a apreensão das determinações mais gerais e essenciais daquilo que existe” (TONET, 2013, p. 12). Desse modo, o ponto de vista na abordagem ontológica se dá no ser. Esse ponto de vista implica a subordinação do sujeito ao objeto, sendo ele o elemento central. Assim, “não cabe ao sujeito criar – teoricamente – o objeto, mas traduzir, sob a forma de conceitos, a realidade do próprio objeto” (TONET, 2013, p. 14). Por fim, Tonet coloca que a abordagem ontológica pode ser feita, por um lado, a partir de uma visão metafísica, fenomenológica ou existencialista, ou, por outro lado, a partir de uma perspectiva histórico-materialista.

A partir do exposto, o estudo apresentado é fundado no materialismo histórico, proposto originalmente por Marx e Engels. Essa abordagem coloca o ser social como figura central, sendo o trabalho considerado o processo ontológico fundamental de sua formação, conforme descrito nos itens anteriores. Segundo Tonet (2013, p. 68, essa abordagem enfoca a historicidade e sociabilidade do ser social.

Levando em consideração as questões colocadas anteriormente, serão utilizados princípios adaptados do método ADSA (análise-diagnóstico de sistemas agrários), originalmente criado para analisar situações de desenvolvimento rural. Esta escolha justifica-se pelo fato da ADSA se basear em uma análise dos processos de trabalho centrada na geração e na distribuição do valor agregado, assim como na análise dos processos históricos que determinam o desenvolvimento local.

3.1 O MÉTODO ADSA E A ADAPTAÇÃO DE SEUS PRINCÍPIOS

O método ADSA, criado por Marc Dufumier, propõe que a análise da situação seja feita por etapas sucessivas, "começando por níveis de percepção vastos e globais" e finalizando com níveis menores e particulares. Coloca ainda que "as informações levantadas em cada um dos níveis de trabalho devem ser logo interpretadas e relativizadas à luz dos fenômenos já evidenciados nas etapas anteriores" (DUFUMIER, 2010, p. 60). Esse enfoque sistêmico é compatível com a abordagem ontológica.

Portanto, conforme aponta Garcia Filho (1999), em cada etapa do estudo os fenômenos serão interpretados e confrontados com as análises das etapas anteriores e, ao fim, criadas hipóteses que devem ser verificadas na etapa seguinte. Assim, será construída progressivamente uma síntese aprofundada da realidade observada.

Dufumier também advoga pela relevância da análise histórica das relações e transformações sociais e técnicas, de modo a destacar o encadeamento lógico dos acontecimentos que levaram às situações atuais. O autor pontua que o "essencial é poder assinalar as coerências ou contradições que aparecem na evolução conjunta das variáveis ecológicas, técnicas e socioeconômicas, sem esquecer também as suas relações com as mudanças políticas e culturais" (DUFUMIER, 2010, p. 61). O método entende como essencial não se pretender, em um primeiro momento, quantificar os fenômenos ainda não conhecidos em profundidade. A análise por etapas, iniciando do global e indo para as realidades particulares, deve permitir a elaboração de análises qualitativas e lógicas anteriores a uma eventual análise quantitativa (DUFUMIER, 2010, p. 61).

A partir dessa premissa, o estudo apresentado foi realizado no município de Porto Xavier, localizado no estado do Rio Grande do Sul. Tendo como base o princípio de que a análise deve ser feita de forma progressiva, partindo-se do global para o particular, inicialmente foi traçado um panorama com características da região de fronteira, onde o município de Porto Xavier está inserido, bem como delineado o histórico de desenvolvimento e ocupação do município e sua região. Ao realizar esse levantamento deu-se especial atenção aos intervenientes do comércio exterior em Porto Xavier, destacando a participação dos intervenientes locais nas operações de importação e transporte de cargas. Nessa etapa foram utilizados dados primários, oriundos de entrevistas, e secundários, disponíveis em bancos de dados públicos,

especialmente do Ministério da Economia e Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), bem como estudos acadêmicos anteriores.

Após realizou-se uma pesquisa bibliográfica em dissertações, teses, livros, artigos e periódicos científicos relacionados ao tema, tendo como foco desenvolvimento, geração de valor e dinâmicas do comércio exterior.

Tomando como base os conhecimentos acumulados pelas etapas anteriores foram realizadas entrevistas com intervenientes no comércio exterior localizados na cidade de Porto Xavier, buscando verificar onde e como se dão as suas atividades, a geração de valor e o seu processo histórico de formação. Conforme orienta o método ADSA, as entrevistas foram realizadas com "testemunhas privilegiadas", as quais foram previamente identificadas e possuem conhecimento e experiências sobre as atividades objeto do estudo. Trataram-se, portanto, de "entrevistas de qualidade", relativamente informais, com questões semiabertas formuladas aos participantes (DUFUMIER, 2010, p. 74). A metodologia aponta que as entrevistas podem ser feitas individualmente ou em pequenos grupos, sendo desejável começar solicitando explicações sobre como e em que condições foram dados os primeiros passos da atividade estudada, devendo ser prestada especial atenção às relações de causa e efeito na cronologia dos acontecimentos relatados, dispensando grande atenção às ligações relacionadas a fenômenos de ordem ecológica, técnica e socioeconômica. Ao analisar unidades de produção complexas, Silva Neto (2016b) aponta que não se deve tentar obter o "máximo" de informações, mas sim que a entrevista obedeça a uma lógica que assegure seu foco na análise técnico-econômica do sistema.

Com isso, a primeira etapa da entrevista deve ser dedicada a uma breve discussão da história da constituição da unidade de produção. Em seguida o entrevistado será indagado sobre a disponibilidade dos principais recursos necessários, como conhecimento, capital e mão-de-obra. Em relação à mão-de-obra, deve-se obter informações suficientes para estimar o número de "Unidades de Trabalho", tempo de trabalho em tempo integral, ou seja, em torno de 200 horas mensais. Só então passa-se a obter as informações sobre os meios de produção, insumos, equipamentos e rendimentos obtidos. Por fim, entende ser preferível arriscar-se a obter informações insuficientes, sendo necessário realizar entrevistas complementares, do que obter informações sem saber a sua finalidade (Silva Neto, 2016b). Por isso entrevistas para diferentes tipos de unidades de produção

demandam dados diferentes, o que impossibilita a utilização de questionário pré-concebido para as entrevistas.

Desse modo, foram feitas entrevistas semiestruturadas e individuais. A amostra foi dirigida, buscando realizar entrevistas com sujeitos que possibilitassem analisar a diversidade dos fenômenos observados. Dufumier aponta ser difícil a análise de sistemas complexos a partir de um número muito grande de unidades de produção, por isso normalmente os trabalhos são realizados em amostras relativamente restritas, definidas ao realizar as etapas anteriores do estudo, buscando abranger a totalidade dos grupos identificados (DUFUMIER, 2010, p. 93-94). Assim, o tamanho da amostra foi decidida com base na complexidade e diversidade desses fenômenos e grupos, verificadas durante a pesquisa e na própria execução das entrevistas. Foram solicitados dados referentes ao ano de 2019, devido a ser o mais recente no momento do início da execução das entrevistas.

Nos meses de janeiro, fevereiro e março de 2020 foram realizadas entrevistas com o Secretário Municipal de Desenvolvimento, Turismo e Mercosul, do município de Porto Xavier, o qual atuava como professor de história no município, e também forma entrevistados despachantes aduaneiros que prestam serviços e possuem contato direto com todas as empresas importadoras do município. Com essas entrevistas obteve-se informações sobre as operações das empresas, tanto como importadoras como no transporte internacional, que balizaram a seleção do restante da amostra. Além dos atores citados, também foi entrevistado o presidente da Cooperativa dos Transportadores de Cargas Rodoviárias do Rio Uruguai (COOTRARIU).

Com base nas informações fornecidas pelos entrevistados, identificou-se 24 empresas com atividades de importação de cebola no ano de 2019. Essas empresas foram divididas em três grupos: pequeno, médio e grande porte. Dessas, 12 empresas possuem um volume pequeno de importações, variando de 5 a 25 caminhões por ano. Cada carga equivale a 1400 sacas de cebola, ou 28 toneladas. Como o volume importado por essas empresas foi estimado em menos de 5% do total e os seus processos de trabalho divergirem dos importadores com maior volume, optou-se por não entrevistar representantes de empresas desse grupo. Dentre as organizações restantes, foram identificadas seis empresas de médio porte, com volumes estimados em 90 a 200 cargas, e seis de grande porte, com volumes estimados em 250 a 500 cargas. Foram realizadas entrevistas com representantes de duas empresas de médio

porte e três de empresas de grande porte; todavia não foi possível obter os dados de uma das empresas de grande porte. As quatro empresas cujos representantes foram entrevistados representam 36,76% do total de importações de cebola no ano de 2019 em Porto Xavier.

Inicialmente as entrevistas seriam realizadas presencialmente, todavia a sua execução coincidiu com o período da emergência sanitária relacionada ao vírus “COVID-19”. Desse modo, três entrevistas foram realizadas por telefone e duas pessoalmente. Cabe salientar que identificou-se uma maior dificuldade de contato com os entrevistados devido ao fato das entrevistas necessitarem serem realizadas por meio eletrônico. Além dessas dificuldades, a “safra” de cebola de 2020 (período de março a junho, no qual as empresas importam cebolas), foi muito rentável, havendo também dificuldades de contato devido à carga de trabalho dos entrevistados. Por fim, parte dos entrevistados estava na Argentina no momento do início da emergência sanitária e evitou retornar ao país pela impossibilidade de regressar para a zona produtora.

Por fim, ao realizar as entrevistas identificou-se que a atividade de transporte é muito heterogênea. Os atores são muito diversos, com caminhoneiros autônomos e empresas que atuam com caminhões próprios, agregados e com logística. As rotas e custos de combustível e manutenção também são muito variáveis, dependendo fortemente da oferta do mercado. Desse modo, não foi possível obter dados suficientes para realizar o cálculo do valor agregado desse setor.

4 CARACTERIZAÇÃO GERAL DE PORTO XAVIER

O município de Porto Xavier está umbilicalmente ligado às trocas entre países, especialmente com a Argentina. A sua característica de município de fronteira é marcante em seu povo, comércio e na ligação que possui com o comércio internacional de mercadorias. O presente capítulo demonstra as características da região da faixa de fronteira e a localização e características gerais do município de Porto Xavier.

4.1 A FAIXA DE FRONTEIRA

A faixa de fronteira é resultado de um processo histórico fundado na preocupação do Estado com a garantia de sua soberania e independência nacional desde o período colonial (KRÜGER et al., 2017). Todavia, somente foi definida a conformação territorial do que seria a faixa de fronteira no ano de 1979, por meio da lei nº 6.634, sendo reiterada a sua função estratégica de segurança territorial. Essa normativa estabeleceu a necessidade de autorização do Conselho de Segurança Nacional para a realização de determinadas atividades e transações de terras por estrangeiros em uma faixa interna de 150 quilômetros de largura, paralela à linha divisória terrestre do território nacional (BRASIL, 1979). Essas disposições demonstram a preocupação com a segurança e soberania do país, predominante na época e mantém-se presente, tendo sido inclusive inseridas na Carta Maior.

Porém, essas preocupações têm alicerçado discussões sobre o desenvolvimento regional, na perspectiva de que para haver segurança, faz-se necessário o fortalecimento de outros aspectos da faixa de fronteira, como a geração de emprego e renda (BRASIL, 2010). Krüger et al. (2017) apontam que a faixa de fronteira foi objeto de políticas públicas desde a década de 1980, todavia, somente em 2004, a faixa de fronteira foi definida como área especial de planejamento para a promoção de políticas públicas desenvolvimentistas.

Essa mudança de visão fica clara ao analisar o projeto Calha Norte, do Ministério da Defesa. O projeto Calha Norte iniciou com uma atuação especificamente relacionada à defesa e soberania do território nacional, voltada especialmente à resguardar os interesses econômicos sobre as “reservas naturais estratégicas do país” (BRASIL, 2018). Entretanto, desde o ano de 1999 o projeto tem como um de

seus objetivos "promover a ocupação e o desenvolvimento ordenado e sustentável da região amazônica" (BRASIL, 2018).

Nesse mesmo sentido foi criado, no ano de 2009, o Programa de Promoção do Desenvolvimento da Faixa de Fronteira (PDFF) (BRASIL, 2009b), na esteira do Plano Nacional de Desenvolvimento Regional (PNDR). Devido à grande extensão territorial e à diversidade cultural e de desenvolvimento, o PDFF dividiu a faixa de fronteira em três arcos: sul, central e norte.

O município de Porto Xavier está localizado no arco sul, que compreende a Faixa de Fronteira dos Estados do Paraná, de Santa Catarina e do Rio Grande do Sul. Embora com importantes diferenciações intrarregionais, trata-se do espaço com a mais intensa influência do legado socioeconômico e cultural europeu ao longo da Faixa, e aquele mais intensamente afetado pela dinâmica transfronteiriça decorrente do projeto de integração econômica promovida pelo Mercosul (BRASIL, 2009b). Apesar de apresentar uma melhor situação em comparação aos outros arcos, a faixa de fronteira da região sul compreende um quarto do território e população da região, correspondendo a pouco mais um décimo de seu Produto Interno Bruto (DE LIMA; EBERHARDT, 2010, p. 135).

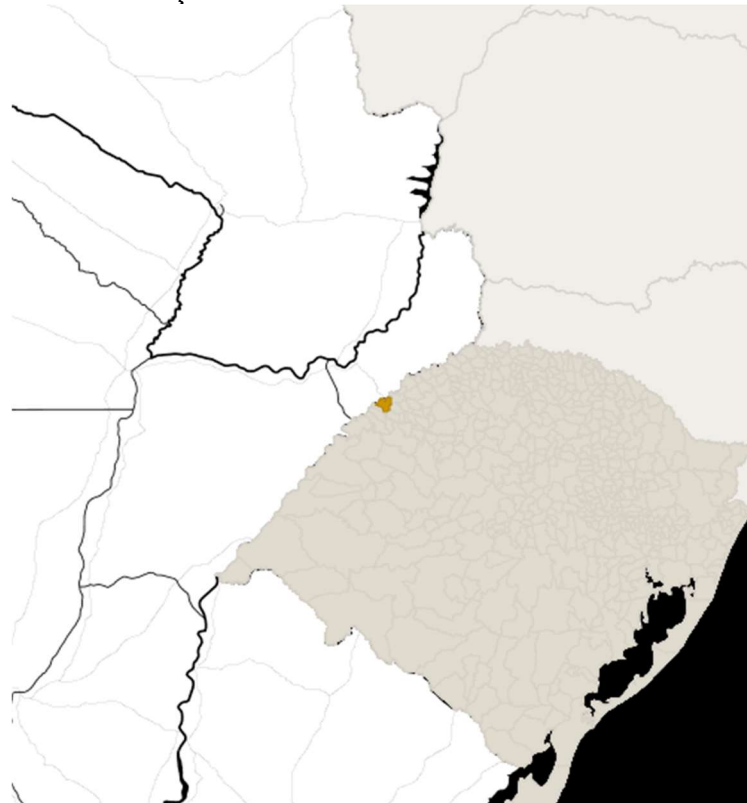
Na esfera estadual, o plano de desenvolvimento e integração da faixa de fronteira do estado do Rio Grande do Sul, PDIF/RS (2012), mostra que as regiões norte, noroeste, onde está localizado o município de Porto Xavier, e sul do Rio Grande do Sul apresentam históricos problemas de baixo dinamismo econômico e evasão populacional. Da mesma forma as províncias argentinas de Misiones e Corrientes, com as quais o Rio Grande do Sul faz divisa, são pouco povoadas e possuem baixa dinamicidade econômica, representando menos de 6% da população argentina (RIO..., 2012).

A faixa de fronteira consiste em uma região pouco desenvolvida em nível nacional e estadual. O município de Porto Xavier não foge dessa dinâmica, apresentando indicadores econômicos e sociais que deixam a desejar.

4.2 O MUNICÍPIO DE PORTO XAVIER

O município de Porto Xavier localiza-se na fronteira do Brasil com a Argentina, tendo uma cidade gêmea³ na Argentina, San Javier, e faz divisa com três municípios do estado do Rio Grande do Sul. De acordo com informações do relatório Brasil em Síntese, do IBGE (INSTITUTO..., 2020a), o município de Porto Xavier possui uma população estimada de 10.246 pessoas, em 2019, em um território de 281,929 quilômetros quadrados. O índice de desenvolvimento municipal está em trajetória ascendente, passando de 0,490, em 1991, para 0,616, em 2000, e 0,723, em 2010. O município localiza-se no noroeste do Rio Grande do Sul, fazendo divisa com a cidade de San Javier, na Argentina, Porto Lucena, São Paulo das Missões e Roque Gonzales, conforme demonstrado na Figura 1.

Figura 1 – Mapa de localização de Porto Xavier/RS.



Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2020a.

³ Art. 1º Serão considerados cidades-gêmeas os municípios cortados pela linha de fronteira, seja essa seca ou fluvial, articulada ou não por obra de infraestrutura, que apresentem grande potencial de integração econômica e cultural, podendo ou não apresentar uma conurbação ou semi-conurbação com uma localidade do país vizinho, assim como manifestações "condensadas" dos problemas característicos da fronteira, que aí adquirem maior densidade, com efeitos diretos sobre o desenvolvimento regional e a cidadania (BRASIL, 2014).

Conforme classificação do IBGE (INSTITUTO..., 2020a), o município pertence à Mesorregião do Noroeste Rio-grandense, a qual abrange desde Passo Fundo, no leste, passando por Cruz Alta, mais ao centro, e chegando até Cerro Largo, no oeste. Como é uma região bastante extensa e com municípios muito díspares em tamanho, foram feitas comparações preferencialmente no âmbito Microrregional, especialmente com a Microrregião de Cerro Largo, a qual Porto Xavier faz parte conjuntamente com 10 outros municípios: Caibaté, Campina das Missões, Cerro Largo, Guarani das Missões, Mato Queimado, Roque Gonzales, Salvador das Missões, São Paulo das Missões, São Pedro do Butiá e Sete de Setembro.

Os municípios da microrregião de Cerro Largo são de pequeno porte, sendo que o menor, Sete de Setembro, possui 1.970 habitantes, e o maior, Cerro Largo, 14.133 habitantes. No total a população estimada da região, em 2019, é de 64.171 habitantes (INSTITUTO..., 2020a).

Essa região do Rio Grande do Sul foi colonizada tardiamente por descendentes de indígenas, caboclos e por colonos europeus que chegaram ao Brasil no início do século XIX (INSTITUTO..., 2020a). Esses fatos geraram uma área de colonização mista, baseada em pequenas propriedades rurais pouco estruturadas, conforme será melhor detalhado no próximo capítulo.

5 AS ATIVIDADES RELACIONADAS AO COMÉRCIO EXTERIOR NA FORMAÇÃO HISTÓRICA DO MUNICÍPIO

O município de Porto Xavier localiza-se na região noroeste do Rio Grande do Sul, na área denominada de região das Missões. Essa região é marcada por conflitos, com uma mentalidade de ocupação que foi voltada à expansão territorial portuguesa e a segurança nacional. É comum dividir a história da ocupação rio-grandense em duas unidades com características físicas, socioeconômicas e culturais distintas: a área de campo, ocupada por grandes fazendeiros, fundadas no sistema de sesmarias, e a área de mata, ocupada por colonos, sendo resultado do processo migratório europeu (MANTELLI, 2006).

Essa análise, embora em termos gerais verdadeira, não comporta a intrincada formação histórica da região missioneira. Ela não leva em consideração o período de ocupação unicamente indígena que culminou com a entrada dos jesuítas no dia 3 de maio de 1626. Neste ano, após várias tentativas de passar o rio Uruguai, os padres Roque Gonzáles e Afonso Rodrigues fundam a Redução Jesuítico-Guarani de São Nicolau, sendo depois forçados a abandoná-la devido a ataques de bandeirantes paulistas (OLIVEIRA; SAUSEN, 2013). A partir do ano de 1682, os jesuítas espanhóis reiniciam a construção de reduções indígenas, no que ficou conhecido como os “Sete Povos das Missões”. A experiência foi consolidada em 1706, com a fundação do último deles, Santo Ângelo Custódio (ROTTA, 2007) e findou em 1768, com a expulsão dos jesuítas por tropas portuguesas e espanholas, marcando o final do ciclo Jesuítico-Guarani (OLIVEIRA; SAUSEN, 2013).

O fim do projeto jesuíta gerou um processo “de exclusão que acabou por produzir a desagregação das comunidades nativas e sua dispersão pela região” (ROTTA, 2007, p. 171). Os indígenas buscaram empregos como peões de estância, em expedições de coleta de erva mate, ou se mantiveram em uma vida nômade, acabando perdendo seus referenciais culturais e de organização social. Ocorreu ainda um processo de miscigenação que intensificou a perda das referências socioculturais, segundo o autor.

Oliveira e Sausen (2013) assinalam esse período como de abandono, caracterizado por uma ocupação espanhola e portuguesa conflituosa. Zarth (1997, p. 17) pontua que a região foi em grande parte conquistada dos castelhanos por milicianos gaúchos em 1801, quando tomaram de assalto o território das antigas

reduções jesuíticas. Portanto, após a conquista das missões houve lutas entre caudilhos uruguaios e rio-grandenses até a década de 1820, despovoando e instabilizando a região (ZARTH, 1997, p. 17). O autor aponta ainda que a condição de fronteira era um objeto de grande preocupação para o governo brasileiro e gaúcho, pois “a guerra parecia sempre eminente”, fato que iria ser comprovado no decorrer daquele século.

O referido autor aduz que a primeira fase de apropriação efetiva da terra na região do planalto rio-grandense, da qual a região missioneira faz parte, iniciou-se na década de 1820, com a ocupação dos campos nativos e a formação de estâncias pastoris, as quais possuíam um forte apelo militar. A concretização dessas estâncias expulsou os indígenas locais, que foram encurralados nas densas florestas que “demandam as margens do rio Uruguai”, as quais foram deixadas de lado pelos fazendeiros em um primeiro momento (ZARTH, 1997, p. 28).

Rotta (2007, p. 175) argumenta que esse processo de exclusão foi “empurrando” essa população desalojada para as últimas reservas de terras públicas ou para as matas de difícil acesso, que, neste momento, não interessavam aos militares-estancieiros. O autor expõe ainda que a necessidade de registro instituída pela “Lei de Terras”, de 1850, agravou essa situação. Junto a esse movimento, Zarth (1997) aponta a instituição de uma frente extrativista que avançou sobre essas áreas florestais em busca de erva-mate. A coleta ocorria em terras públicas e particulares, sendo realizada por pequenos agricultores de subsistência que não haviam se tornado proprietários das terras e dos ervais que ocupavam.

O fim das terras de campos possíveis de incorporação pelos estancieiros iniciou, por volta da década de 1860, um processo de apropriação das áreas de mato em que a população indígena e cabocla havia se refugiado, gerando uma “série de conflitos entre os usurpadores e os coletores de erva-mate que até então não possuíam propriedade jurídica de seus roçados e dos ervais” (ZARTH, 1997, p. 28). O autor afirma ainda que essa apropriação de terras obrigou os camponeses pobres a se deslocarem para áreas inóspitas e ainda devolutas, ou tornarem-se peões, substituindo a mão-de-obra escrava, e propiciou a venda futura dessas terras aos colonos imigrantes que, desde 1824, vinham se multiplicando na província.

A colonização do território missioneiro ocorreu a partir do final do século XIX, com a instalação de imigrantes de “origem alemã oriundos das chamadas colônias velhas gaúchas, estabelecidas desde 1824 nas cidades circunvizinhas à região

metropolitana de Porto Alegre” (NIERDELE; WEZS, 2009). Os colonos praticavam uma agricultura familiar, em um sistema de policultura-pecuária, sendo a produção voltada quase que exclusivamente ao consumo próprio, excetuando-se a venda de “banha”, gordura animal suína (NIERDELE; WEZS, 2009). Assim, Zarth argumenta que em 1890, com a vinda dos colonos europeus e das colônias velhas inaugura-se uma nova fase na ocupação da região, “uma etapa que trouxe grandes contingentes demográficos para as inúmeras colônias oficiais e particulares que se criaram nas áreas de mato, valorizando as terras e incrementando o comércio” (ZARTH, 1997, p. 29). A ideia de proteção ao território nacional pela ocupação manteve-se sempre presente nesse período, inclusive sendo criada uma colônia agrícola militar nas margens do rio Uruguai, a partir da divisão de lotes urbanos e rurais, destinados a soldados do exército. Essa colônia era “uma espécie de colonização agrícola desenvolvida por homens fardados”, observa o autor. No entanto, a experiência acabou não sendo exitosa e a colônia foi transformada em civil, em 1913 (ZARTH, 1997, p. 57).

Tem-se então que a região missioneira faz parte da área mais recentemente colonizada do Rio Grande do Sul, tendo recebido principalmente descendentes de antigos colonos de origem europeia. Nessas colônias preponderou povoamento misto, embora encontrem-se manchas de concentração formada espontaneamente ora de alemães, ora de italianos, ora de poloneses (MANTELLI, 2006).

Polacinski et. al. (2014, p. 35) resumem bem a situação, apontando que o cenário agrário missioneiro teve sua formação iniciada por grandes propriedades no início do século XIX e, com a entrada de colonizadores europeus no início do século XX, boa parte das áreas foi dividida em colônias, “iniciando um novo modelo a partir da agricultura familiar”. O esgotamento da fertilidade natural dos solos, a queda acentuada da produção e dos preços dos produtos agrícolas, somado à redução do tamanho das terras devido ao processo sucessório iniciaram uma crise no modelo, a partir dos anos 1940 (NIERDELE; WEZS, 2009). Os autores colocam ainda que a região sofreu transformações a partir da intervenção estatal e do capital externo, após os anos de 1960-70, visando o aumento de produção e produtividade, principalmente pela mecanização e introdução massiva de insumos químicos e de inovações biológicas.

Na região das Missões, esse período também é caracterizado pela especialização no binômio trigo-soja e por uma integração crescente dos

agricultores a empresas agroindustriais, bancos e cooperativas. Essas e outras mudanças consolidaram uma dinâmica de desenvolvimento agroindustrial exportador amplamente dependente do desempenho de cultivos de alto valor comercial nos mercados internacionais de commodities agrícolas. Além disso, reproduziu-se uma situação de intensa externalização das unidades de produção, significando um aumento expressivo da dependência a recursos externos à unidade produtiva, e resultando em gradativa perda do controle por parte dos agricultores sobre a base de recursos necessária à sua reprodução econômica, social e cultural (NIERDELE; WEZS, 2009, p. 79).

Desse modo, o município de Porto Xavier, localizado na região missioneira, sofreu influências da base histórica da região. O entrevistado 1, Secretário Municipal de Desenvolvimento, Turismo e Mercosul do município, aduz que o povoamento da região onde agora é Porto Xavier se iniciou na época jesuítica, quando o local era sede da chamada estância branca, parte da redução de San Javier. Após o final da povoação jesuíta o local foi abandonado, sendo que o repovoamento iniciou-se com pessoas que necessitavam morar em uma região fronteira, notadamente pessoas com problemas criminais, foragidos, que poderiam “cruzar o rio” caso fosse necessário, e que sobreviviam com atividades de comércio e contrabando com a Argentina. A população cresceu e Porto Xavier foi tornado distrito em 1886, com o nome de São Francisco Javier, e povoamento, onde agora está situada a cidade de Porto Xavier, foi elevada à categoria de vila (PORTO..., 2020).

No final do Século XIX começou a colonização da região por descendentes de imigrantes de europeus, notadamente alemães oriundo de Lajeado, Estrela e Novo Hamburgo, descendentes de imigrantes italianos da Serra Gaúcha, que se assentaram onde hoje é o distrito do Rincão Vermelho, e de descendentes de imigrantes oriundos de outros países, em menor número. O Entrevistado 1 ainda aponta que a região de Porto Xavier não recebeu quantitativos relevantes de imigrantes vindos diretamente da Europa. A colônia que foi instituída era denominada “Colônia Guarani”, possuindo vários núcleos. O núcleo Uruguai, onde agora estão localizados os municípios de Porto Xavier e Porto Lucena, desenvolveu-se mais facilmente que os núcleos Cerro Azul, atual Cerro Largo, e Comandaí, atual Guarani das Missões, devido às facilidades logísticas do local. Enquanto a produção dos outros núcleos necessitava ser carregada por mulas até a estação férrea de Cruz Alta, para então serem enviadas a Porto Alegre, a produção do núcleo Uruguai era transportada pelo rio até São Borja, Itaqui ou Uruguaiana. Todavia, as trocas mais significativas ocorriam com as cidades fronteiriças argentinas que já existiam naquela época, como

San Javier, Concepción de la Sierra, Apósteles, entre outras. Coloca ainda que as embarcações eram feitas em um estaleiro no núcleo de Cerro Azul e que o comércio era baseado em produtos como cachaça, rapadura, melado, erva-mate e banha de porco.

Em 1926 houve a criação da Mesa de Rendas Alfandegadas em Porto Xavier (PORTO XAVIER, 2020), com o objetivo de, segundo o Entrevistado 1, coibir o contrabando que ocorria na região. O entrevistado assinala que o contrabando de farinha de trigo e pneus, especialmente na época da II Guerra Mundial até a década de 1960, era muito presente na região. Com efeito, coloca que a instituição de um corpo de fuzileiros navais em Porto Xavier, no ano de 1946, ocorreu para coibir essa prática e para evitar que os “gendarmes” argentinos, espécie de força policial do país vizinho, entrassem no território brasileiro em perseguição aos contrabandistas. Segundo o Entrevistado 1, o comércio e o contrabando estão no “DNA do fronteiriço”.

O Entrevistado 1 registra que, em paralelo, a atividade comercial fronteiriça também se desenvolveu, focando em turistas argentinos que vinham fazer compras no Brasil. Essa informação coaduna com a de Oliveira e Sausen (2013), que assinalam que as trocas com a Argentina eram comuns nos portos da região, identificando-se que desde a metade do Século XX “ônibus levavam os brasileiros e movimentavam centenas de pessoas”, sendo que almoços, transporte e o comércio formiga fomentavam a economia dos locais de fronteira. Desse modo, o Entrevistado 1 assinala que foram criadas lojas comerciais de porte significativo em Porto Xavier, com esses comerciantes atuando no comércio fronteiriço e na expedição da produção local, como fumo, enviado a Santo Ângelo, e suínos, remetidos até o frigorífico em São Luiz Gonzaga.

A atividade comercial fronteiriça é muito dependente do câmbio, favorecendo ora um país, ora outro. Conforme assinala o Entrevistado 1, quando ocorreu uma grande desvalorização do peso argentino, no final da década de 1970, o movimento que “ia a dois mil argentinos aqui por dia, do dia para a noite não tinha mais ninguém”.

No ano de 1966 Porto Xavier foi oficialmente tornado município (PORTO..., 2020) e em 1968 a Receita Federal iniciou suas atividades em Porto Xavier. O Entrevistado 1 coloca que na década de 1970 já haviam produtos sendo exportados para a Argentina por Porto Xavier, como bobinas metálicas, automóveis, que passavam rodando, e fogões. As exportações eram realizadas sob os efeitos dos normativos da Associação Latino-Americana de Livre Comércio (ALALC). Essas

informações de produtos exportados na década de 1970 e início da década de 1980 também foi corroborada pelos Entrevistados 4 e 5, despachantes aduaneiros.

As importações de produtos da Argentina iniciaram-se com a “Seneal”, empresa cujo proprietário era o Sr. Sérgio Becker, no início dos anos 1980. Em seguida outros comerciantes locais e funcionários da empresa iniciaram seus próprios negócios de importação de cebola, inclusive produzindo cebola na Argentina com a finalidade de exportação. Segundo o Entrevistado 1, foi um processo muito rápido e em 10 anos a cidade já estava com diversas empresas importadoras de cebola, sendo que o ano de 1994 foi muito profícuo em volume de produtos importados. Ainda, o entrevistado registra que em um ano de frustração de safra na região produtora tradicional, no sul da Argentina, os importadores foram buscar cebolas em outros locais, como Mendoza, na Argentina, e em locais no Chile. De acordo com o entrevistado, essa diversificação geográfica impulsionou a importação de outros produtos pelas empresas, tais como batata, alho e feijão.

O empresário que foi pioneiro na importação de cebolas era filho de “um comerciante que possuía dois estabelecimentos na cidade, sendo um próximo à praça principal e um junto ao porto, para vender aos argentinos”. O Entrevistado 1 pontua ainda que outros comerciantes locais ou descendentes de comerciantes voltaram-se à importação da cebola e, posteriormente, ao comércio internacional de outros produtos e ao transporte internacional de cargas, “devido à crise cambial, que afetou o comércio fronteiriço”. O Entrevistado 1 assinala que houve comerciantes que transformaram seus armazéns comerciais em locais para estocar e beneficiar cebolas importadas da Argentina. Cita que, além desses comerciantes e descendentes, funcionários das empresas importadoras acabaram fundando suas próprias empresas. Com efeito, todos os importadores entrevistados eram descendentes de comerciantes ou ex-funcionários de outras empresas importadoras, com exceção de uma empresa, que iniciou as operações na última década, e teve origem no transporte internacional de cargas.

No início as empresas importadoras não trabalhavam com transporte. O Entrevistado 1 aponta que, novamente, a “Seneal” foi pioneira em adquirir caminhões para transporte de suas mercadorias, sendo seguida pelas outras empresas. Elas utilizavam-se dos lucros obtidos com as importações de cebola para adquirir caminhões. Os caminhões eram empregados prioritariamente para o transporte da cebola, sendo aproveitados em outras atividades no restante do ano. Ressalta ainda

que o transporte sempre esteve presente em Porto Xavier, com esses mesmos comerciantes, ou seus ascendentes, transportando a produção rural local para centros próximos.

Além disso, observa que a existência de uma empresa que possuía uma usina de cana-de-açúcar em Porto Xavier, “Alpox”, produziu uma relação simbiótica de mão-de-obra com o comércio de cebola. Primeiro por propiciar trabalho temporário para um contingente de trabalhadores nos meses de julho a novembro, muitos dos quais trabalhavam no processo de beneficiamento da cebola, nos meses de março a junho. Ocorre ainda que no final da década de 1980, quando o movimento de aquisição de caminhões iniciou-se, a Alpox contava com aproximadamente 50 caminhões em atividade. Esses caminhões foram usados para o transporte de cebola no que chamavam de “cruze”, quando a carga era transbordada em San Javier, cidade fronteiriça, e somente passava o rio nesse veículo. A existência dessa atividade com caminhões também serviu para fornecer mão-de-obra capacitada de motoristas para os veículos adquiridos pelos importadores. O Entrevistado menciona que as aquisições de caminhões mantiveram-se em ritmo forte até 2009, momento em que existiam três empresas com frotas de aproximadamente 50 caminhões, e diversas outras com frotas menores, em torno de 10 caminhões. A partir de 2009 o número de caminhões registrados entrou em um período de estagnação. Os entrevistados apontam que isso ocorreu por problemas trabalhistas, de gestão da frota e devido à crise econômica de 2008, que diminuiu a oferta de fretes. Nesse período muitas empresas venderam os veículos aos seus próprios motoristas, inclusive auxiliando-os na obtenção de financiamento. Isso criou um grande contingente de caminhoneiros autônomos no município.

Identificou-se ainda que os lucros obtidos com a importação de cebola capitalizaram os empresários locais e incentivaram outras atividades nos últimos anos, como uma grande criação de matrizes de suínos, de gado e a instalação de uma loja franca de fronteira terrestre, a ser inaugurada no final de 2020.

A pauta de comércio exterior do município também foi se diversificando. A cebola manteve-se como o principal produto de importação durante todo o período, conforme são unânimes em afirmar todos os entrevistados. Todavia, informam que nos anos 1990 já ocorriam importações de batata em grande quantidade e exportações de fertilizantes. Os entrevistados também citam o comércio de outros produtos, principalmente vegetais, tais como frutas, feijão, farinha de trigo, tomates,

alho, milho, canola, painço, alpiste, erva-mate, girassol, partes e peças para a “John Deere”, e exportações de utensílios para cozinha, móveis e pisos cerâmicos. Cabe salientar que reconhecem que essa diversificação está intensificando-se nos últimos anos, com as empresas importadoras locais ampliando suas pautas e as empresas de transporte internacional “puxando” cargas para passarem no Porto Internacional de Porto Xavier.

No que se refere à mão-de-obra, o Entrevistado 1 aponta que nos “últimos 10 anos” houve um forte declínio da mão-de-obra utilizada no corte da cana-de-açúcar, a qual foi substituída por maquinário. Isso estaria gerando um problema de falta de empregos no município, com os trabalhadores temporários tendo que se sustentar somente com os trabalhos na cebola. Cita que na época de utilização intensiva dessa mão-de-obra pessoas de municípios da região, tais como Pirapó, Roque Gonzales, Porto Lucena e São Nicolau, mudaram-se para o município para trabalhar nessas atividades. O Entrevistado aponta também que parte dessas pessoas voltaram-se ao transporte após o fim dos trabalhos temporários na cana-de-açúcar. Atualmente, uma parcela dos trabalhadores temporários desloca-se para o estado de São Paulo ou para a região de Vacaria (RS) após o mês de junho, a fim de trabalhar no beneficiamento de cebolas nacionais e na colheita da maçã, respectivamente.

A história de Porto Xavier está fortemente vinculada à sua localização geográfica, especialmente no fato de sua identidade como um município localizado na faixa de fronteira. O comércio “cruzando o rio” está presente no município desde sua origem, sendo que nas últimas décadas os empresários locais voltaram-se ao comércio e transporte internacional. Esse fato foi potencializado pelas condições de mão-de-obra presentes no município.

6 SITUAÇÃO ATUAL DA ECONOMIA MUNICIPAL

A análise da atual situação econômica do município é imprescindível para compreender o quão significativa é a geração de valor pelos intervenientes do comércio exterior, bem como quais os setores que são mais relevantes para o município. O primeiro item irá apresentar os dados do Produto Interno Bruto (PIB) e do Valor Adicionado Bruto (VAB) elaborados pelo IBGE (INSTITUTO..., 2020b). Entendeu-se necessário explicitar alguns pontos da metodologia dos estudos a fim de melhor compreender os dados apresentados.

Analizou-se também os dados de emprego do município, verificando as características incomuns das contratações na cidade. E, por fim, foram abordados os setores de importação e transporte de cargas, devido à sua importância para a economia municipal e para o presente trabalho.

6.1 ANÁLISE DO PRODUTO INTERNO BRUTO (PIB) E VALOR ADICIONADO BRUTO (VAB)

Seguindo a análise dos dados do IBGE (INSTITUTO..., 2020b), o PIB per capita do município de Porto Xavier é de R\$ 14.556,10, de um total de produção interna municipal de mais de R\$ 150 milhões. O PIB per capita de Porto Xavier é o menor de sua microrregião e o 487º dos 497 municípios do Rio Grande do Sul. O PIB dos outros municípios da microrregião variam de R\$ 24.414,54 (Campina das Missões) a R\$ 45.546,26 (Cerro Largo), com o município de Roque Gonzales descolando-se dos restantes, R\$ 106.579,64, devido à influência da atividade de geração de eletricidade (INSTITUTO..., 2020b). Os números de Valor Adicionado Bruto total, por setor, e comparados com a região estão dispostos na Tabela 1. Os dados são referentes ao ano de 2017 e não incluem os valores relativos a impostos constantes no PIB.

Tabela 1 – Distribuição do Valor Adicionado Bruto por setor.

Localidade	Porto Xavier	%	Microrregião de Cerro Largo	%
VAB (x1000)	146.635	100,00	2.436.614	100,00
Agropecuária (x1000)	21.791	14,86	488.370	20,05
Indústria (x1000)	6.045	4,12	780,151	32,01
Serviços – exclusive Administração, defesa, educação e saúde públicas e seguridade social (x1000)	70.789	48,27	827.328	33,96
Administração, defesa, educação e saúde públicas e seguridade social (x1000)	48.010	32,75	340.764	13,98

Fonte: Elaborado pelo Autor, 2020.

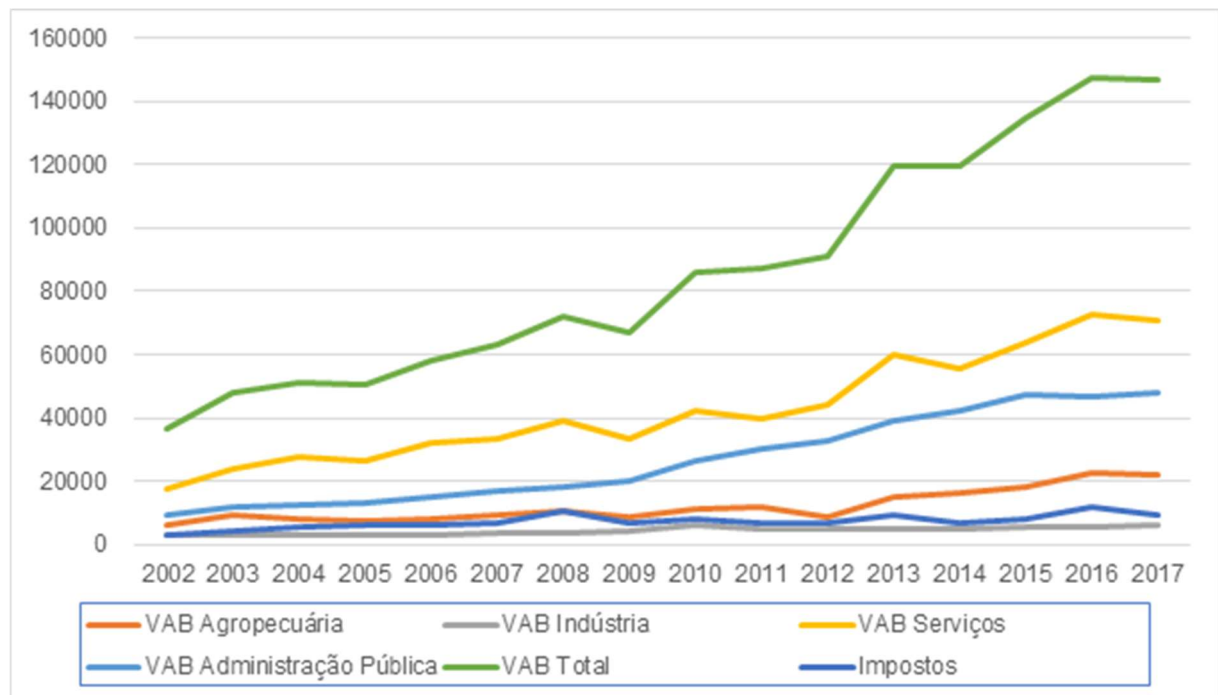
A atividade que possui maior relevância no município é a de “demais serviços”, seguido por “administração, defesa, educação e saúde públicas e seguridade social” e “comércio e reparação de veículos, automotores e motocicletas” (INSTITUTO..., 2020b). Na microrregião somente nos municípios de Cerro Largo, Porto Xavier e Roque Gonzales a agricultura não apresenta um valor adicionado expressivo em relação aos outros setores. Isso ocorre por diferentes motivos. O município de Cerro Largo tornou-se um centro comercial microrregional a partir do qual se desmembraram vários municípios, restando uma zona rural relativamente pequena. Foi o próprio desenvolvimento da agricultura que, ao proporcionar a formação de núcleos secundários de urbanização, ao lado de um desenvolvimento do comércio impulsionado pelo seu caráter microrregional, o responsável pela expressão econômica relativamente menor da agricultura em Cerro Largo (SILVA NETO, 2016a). Em Roque Gonzales a presença de uma usina hidrelétrica infla os dados de produção do município. No caso de Porto Xavier, porém, Silva Neto (2013) aponta que a expressão econômica secundária da agricultura deve-se principalmente à ocupação desordenada do seu território, o que foi agravado pelas condições fisiográficas pouco favoráveis à produção agrícola.

De acordo com a metodologia proposta pelo IBGE (INSTITUTO..., 2019a), a atividade denominada “demais serviços” engloba todos os serviços, exceto os referentes à “administração, defesa, educação e saúde públicas e seguridade social” e “comércio e reparação de veículos automotores”. Ou seja, as três atividades com

maior relevância na adição de valor em Porto Xavier são referentes ao setor de serviços.

O Produto Interno Bruto de Porto Xavier vem em uma crescente desde o ano de 2002.

Gráfico 1 – Produto Interno Bruto de Porto Xavier de 2002 a 2017 - em R\$ 1.000,00.



Fonte: Elaborado pelo Autor, 2020.

Da análise do Gráfico 1 verifica-se que o Produto Interno Bruto de Porto Xavier aumentou de forma consistente no período analisado, com destaque para o aumento do Valor Adicionado Bruto vinculado à Administração Pública. A administração pública é composta pelos servidores municipais, sendo realizado um rateio entre todos os municípios da federação dos rendimentos dos servidores estaduais e federais, tendo por base a população (INSTITUTO..., 2016).

Nota-se, ainda, um aumento nos últimos anos do VAB da Agropecuária, estando, todavia, ainda em um patamar bastante inferior ao setor de serviços e administração pública. Silva Neto (2014) aponta que a zona rural de Porto Xavier é constituída majoritariamente por pequenas propriedades, sendo que em grande parte dessas propriedades o sistema produtivo não é capaz de assegurar plenamente a reprodução social dos agricultores. A safra da cana-de-açúcar, iniciada no final de junho, e as atividades de beneficiamento de cebolas importadas da Argentina, que

ocorrem, em geral, de março a junho (BRASIL, 2020b), propiciam trabalho temporário e complementação de renda para os munícipes nos períodos de menor exigência de trabalho nas unidades de produção agropecuária.

A produção pecuária de Porto Xavier é baseada na criação de bovinos e suínos. Nas lavouras temporárias destaca-se a produção de mandioca, milho, soja em grão, milho forrageiro e, especialmente, cana-de-açúcar. Com efeito, de acordo com o Censo Agropecuário 2017 do IBGE, do total de 41.404 toneladas produzidas em lavouras temporárias em Porto Xavier, 23.650 toneladas eram de cana-de-açúcar (INSTITUTO..., 2020c). Verifica-se ainda que, além de Porto Xavier, a produção de cana-de-açúcar é relevante em Roque Gonzales, com 31.739 toneladas produzidas em 2017.

Essa situação se dá pela presença de uma usina de álcool no município, única no Rio Grande do Sul. A usina foi originalmente pertencente à empresa ALPOX S/A, sociedade que tinha como sócios majoritários um grupo de empresários e como sócios minoritários pequenos agricultores locais, notadamente descendentes de indígenas ou caboclos. A empresa iniciou a operação em 1987, tendo decretado falência em 1999. Atualmente a usina é operada pela Cooperativa dos Produtores de Cana de Porto Xavier, COOPERCANA, que assumiu a massa falida da “ALPOX S/A” (RAMBO, 2006).

O município possui um Porto Internacional, onde ocorre a passagem de passageiros e cargas provenientes ou destinadas ao exterior, estando habilitado para o comércio internacional. O fluxo de viajantes influencia o comércio fronteiriço e existem diversas empresas vinculadas ao comércio exterior localizadas no município.

A existência de empresas vinculadas ao comércio exterior também diferencia Porto Xavier dos outros municípios da Microrregião de Cerro Largo. O município possui 27 empresas que realizaram operações de importação e oito empresas que realizaram operações de exportação no ano de 2019. No total, Porto Xavier conta com 27 empresas com operações de comércio exterior nesse período, sendo que o restante da microrregião de Cerro Largo conta com somente quatro empresas que realizaram atividades vinculadas ao comércio, sendo três de Cerro Largo (uma agroindústria exportadora, uma empresa de fabricação de calçados e uma empresa varejista com operações de importação), e uma empresa de móveis em Salvador das Missões, que realizou operações de exportação (BRASIL, 2020a). Essas empresas

são destinatárias dos bens importados ou remetentes dos bens exportados, exercendo atividades como armazenamento e beneficiamento das cargas.

Identificou-se, adicionalmente, 732 veículos transportadores habilitados ao transporte rodoviário internacional de cargas, em 23 de maio de 2020 (AGÊNCIA..., 2020b), vinculados a 27 empresas habilitadas a realizar o transporte internacional de cargas na Agência Nacional de Transportes Terrestres (AGÊNCIA..., 2020a), em Porto Xavier, sendo que 17 delas estão autorizadas a trafegar em algum outro país. O restante da microrregião conta com somente três empresas habilitadas a realizar esse tipo de transporte, todas localizadas em Cerro Largo.

Desse modo, verifica-se que as atividades de importação, especialmente de cebolas argentinas, e de transporte de cargas são relevantes para o município, sendo tratadas separadamente nos próximos itens.

6.2 IMPORTAÇÕES REALIZADAS PELAS EMPRESAS DE PORTO XAVIER

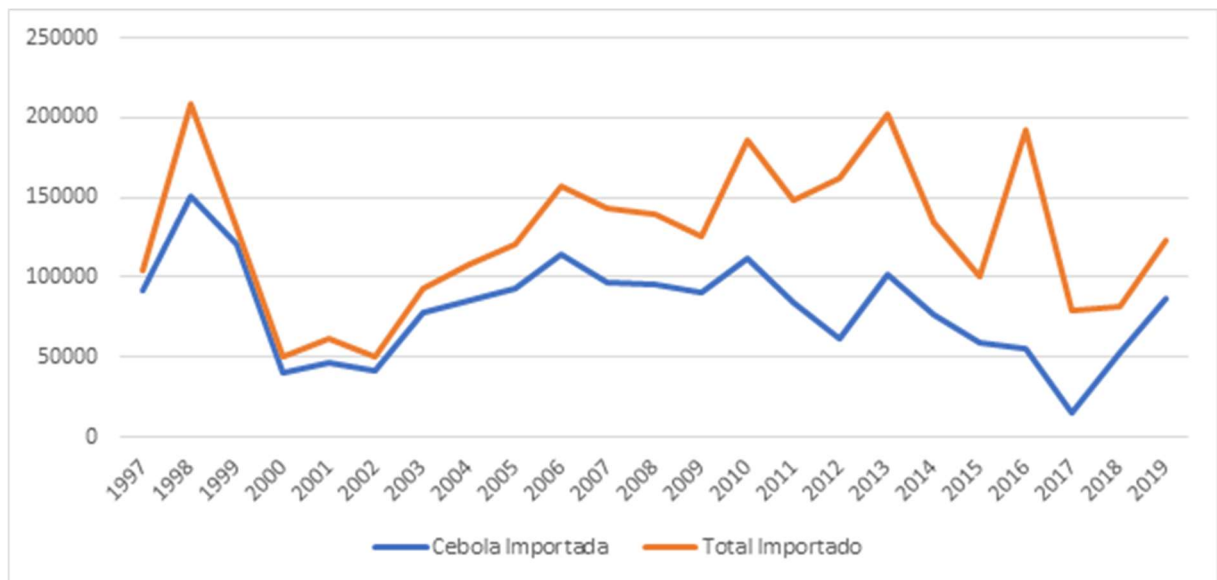
A partir da abertura econômica, em 1990, os produtos importados começaram a competir com maior relevância no mercado interno brasileiro. Essa situação foi exponencializada pela instituição do Plano Real, e a consequente sobrevalorização cambial pós 1994. Nesse sentido, houve um aumento expressivo nas importações de cebola na década de 1990. Osaki (2003) aponta que houve três marcos nesse período: a abertura econômica, em 1990; a formação e consolidação do Mercosul, culminando na extinção das tarifas alfandegárias em 1995; e a desvalorização cambial da moeda brasileira, em 1999. No período as importações de cebola passaram de valores irrelevantes, em 1990, para 499.600 toneladas nos anos de 1997 e 1998, o que representava em torno de 22% do total produzido no País. Cabe ressaltar que 96% das importações no período de 1990 a 2000 foram originárias da Argentina (OSAKI, 2003).

As empresas de importação de cebolas, por serem empresas atacadistas de produtos agropecuários, são computadas na atividade de “comércio, manutenção e reparação de veículos automotores e motocicletas”, pela metodologia do IBGE. Essa atividade faz parte do setor de serviços que, conforme exposto no Gráfico 1, representa o maior Valor Agregado Bruto no município de Porto Xavier. Os dados desse setor são obtidos tendo por base “as estatísticas do valor das saídas de mercadorias declarado pelas empresas às Secretarias Estaduais de Fazenda”

(INSTITUTO..., 2016, p. 19) sendo que a atividade por elas desempenhada é a descrita no Código Nacional de Atividades Econômicas (CNAE) “46.33-8”, comércio atacadista de hortifrutigranjeiros (INSTITUTO..., 2020d).

Ao analisar o fluxo de mercadorias das empresas de comércio exterior porto-xavierenses é fácil identificar a predominância das importações de cebola. Essas importações correspondem a um elevado percentual do total realizado no recinto alfandegado do município, conforme o Gráfico 2. Os dados sobre o comércio exterior foram obtidos na ferramenta COMEXSTAT (BRASIL, 2020b).

Gráfico 2 – Importações em Porto Xavier - Toneladas



Fonte: Elaborado pelo Autor, 2020.

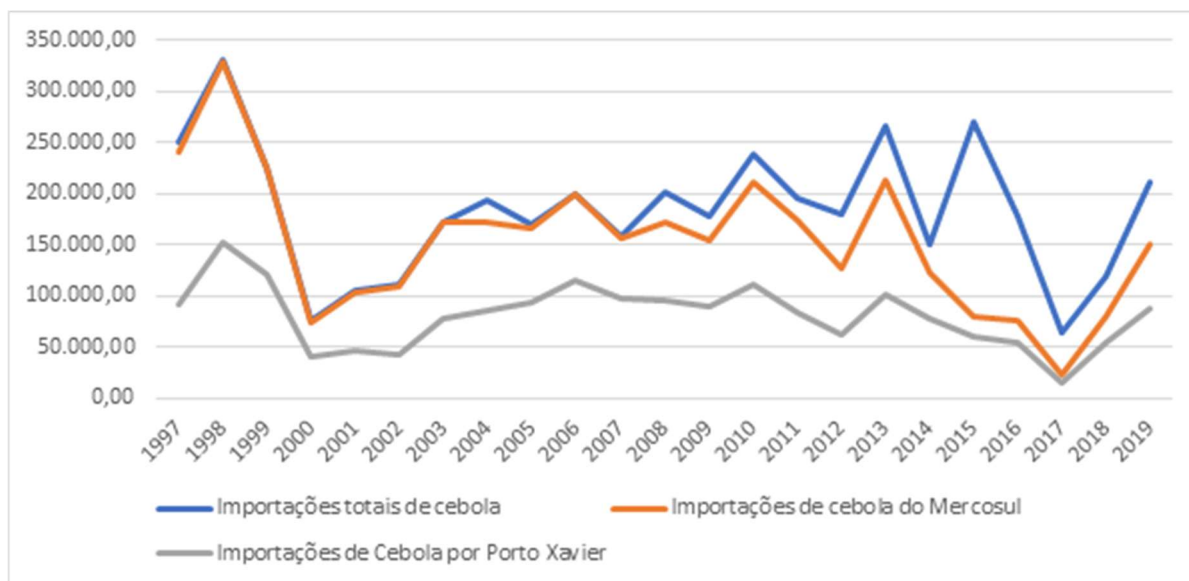
Da análise do Gráfico 2 nota-se a relevância da cebola no total de mercadorias importadas pelo recinto alfandegado de Porto Xavier. Cabe ressaltar que mais de 90% dos produtos importados são classificados na seção da Nomenclatura Comum do Mercosul⁴, “Produtos do Reino Vegetal”, notadamente cebola, batata, feijão, milho, canola, alho e farinha de trigo. Nos produtos que não estão presentes na seção II destacam-se os motores para máquinas utilizadas na agricultura (BRASIL, 2020b).

Os fatores apontados como determinantes para o aumento das importações de cebola, segundo Osaki (2003), foram a abertura econômica, a isenção das tarifas de importação e a sobrevalorização cambial da moeda brasileira. Com efeito, quando o

⁴ A Nomenclatura Comum do Mercosul é um sistema ordenado que permite, pela aplicação de regras e procedimentos próprios, determinar um único código numérico para uma dada mercadoria, representando-a (BRASIL, 2020c).

câmbio flutuante foi adotado houve uma queda no volume importado. Todavia, as importações de cebola do Mercosul, após a queda do início dos anos 2000, mantiveram-se em patamares relativamente estáveis até o ano de 2014, onde constata-se um acentuado declínio.

Gráfico 3 – Importações de cebola - período de 1997 a 2019 – Toneladas.



Fonte: Elaborado pelo Autor, 2020.

Pela análise do Gráfico 3 verifica-se que no ano de 2015 houve uma entrada relevante de cebola de outros países, especialmente da Holanda, o qual exportou para o Brasil 125 e 79 mil toneladas nos anos de 2015 e 2016, respectivamente. Nos anos posteriores as importações desse país mantiveram-se em um patamar próximo a 30 mil toneladas.

Nos anos de 2015, 2016 e 2017 as importações de cebola da Holanda foram maiores que as importações oriundas da Argentina, que contribuiu com 79, 74 e 23 mil toneladas do total importado pelo Brasil nesse mesmo período. Nos anos de 2018 e 2019 a Argentina retomou o protagonismo, com 80 e 150 mil toneladas importadas, respectivamente.

Independentemente dessa situação verifica-se uma queda absoluta dos números de importação nos últimos dois anos, tendo o montante total diminuído de 270 mil toneladas, no ano de 2015, para 64 mil toneladas, em 2017, com uma retomada para 210 mil toneladas em 2019. O valor de 2017 consiste no menor número

da faixa analisada, estando distante da média aritmética do período, de 184 mil toneladas.

Por fim, nota-se que os importadores de Porto Xavier apresentaram um forte declínio em suas atividades. Entretanto, houve uma aproximação entre o total importado do Mercosul e o montante importado por Porto Xavier, o que pode indicar a resiliência dos importadores locais. Ademais, nota-se uma recuperação nos últimos dois anos.

Os importadores entrevistados elencaram como motivos para a diminuição das importações de cebola o aumento e pulverização da produção de cebola no Brasil, reduzindo o período em que havia falta do produto no Brasil; o aumento da importação de cebola europeia, que conta com subsídios de produção e fretes mais baratos; e o aumento das exigências e taxas fitossanitárias na Argentina. Salienta-se que a maior produção nacional de cebola foi apontada como fator determinante por todos os entrevistados, os quais assinalam ser inviável competir com o produto nacional, sendo necessário ocorrer uma falta da mercadoria no mercado interno, devido a problemas na produção, para conseguirem trabalhar no período. Por fim, nota-se que esse período mais difícil concentrou o mercado nos seis atores mais estruturados, os quais possuem mais de dois terços do mercado.

Todos os entrevistados das empresas importadoras também atuam no setor de transporte de cargas. Com efeito, somente uma das empresas tem a importação atualmente como a sua principal atividade. A atuação no setor de transporte possibilita manterem-se ativas o ano todo, com um fluxo de caixa suficiente para a sua manutenção, mitigando a incerteza e sazonalidade da atividade de importação.

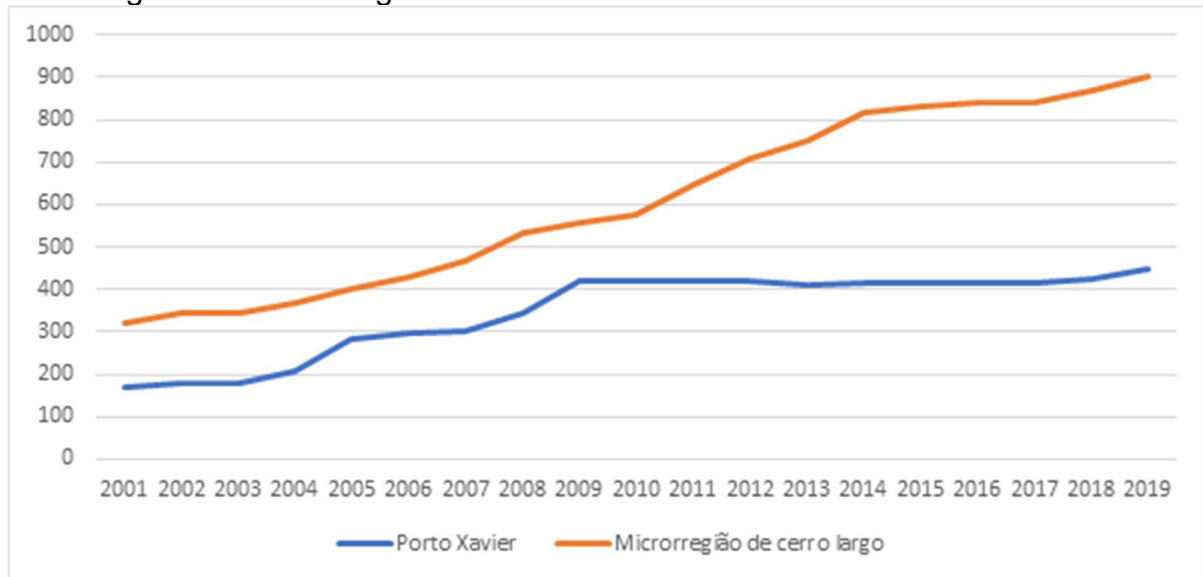
6.3 TRANSPORTE DE CARGAS

O setor de transporte nacional e, especialmente, internacional de cargas é significativo para a economia local. O número de motoristas com carteira assinada em 2018, 123, equivalem a aproximadamente 9,11% – 1350 empregos no total – da força de trabalho formal do município, conforme informações constantes no sítio virtual de Informações para o Sistema Público de Emprego e Renda (ISPER), o qual se utiliza, entre outras bases, de informações do Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (CAGED), tendo ambos migrado do Ministério do Trabalho e Emprego, extinto, para o Ministério da Economia (BRASIL, 2020d). Além dos

motoristas contratados, a Cooperativa dos Transportadores de Cargas Rodoviárias do Rio Uruguai (COOTRARIU) possui 222 caminhoneiros autônomos vinculados, contando com 217 caminhões habilitados ao transporte internacional. Somando esse número de autônomos encontra-se um total de 340 caminhoneiros em Porto Xavier, o que seria equivalente a 21,69% das ocupações, caso sejam considerados conjuntamente com o restante dos empregos formais.

O número de caminhões registrados no município de Porto Xavier, comparado com a microrregião de Cerro Largo, também chama atenção para essa vocação do município. Cabe salientar que o Gráfico 4 foi feito utilizando dados de registro de caminhões-trator, que são definidos como “veículo automotor destinado a tracionar ou arrastar outro veículo” pela Resolução Contran nº 290/2008 (BRASIL, 2008). Ou seja, os caminhões que tracionam um semirreboque. Foram excluídos os veículos classificados unicamente como caminhões, que são definidos pela supracitada resolução como os veículos automotores destinados ao transporte de carga, com peso bruto total acima de 3.500 quilogramas. Essa exclusão foi feita pois os caminhões com semirreboque são notadamente utilizados para transporte de cargas em longa distância e os caminhões sem semirreboque são utilizados em outras aplicações, como construção civil, serviços públicos e agricultura, que fogem ao escopo do estudo. Com efeito, a COOTRARIU possuía, em 28 de junho de 2020, 217 caminhões-tratores habilitados para o transporte internacional e nenhum veículo de carga que não utiliza um semirreboque. Situação idêntica ocorre nas empresas onde atuam os entrevistados. Para confeccionar o Gráfico 4 foi utilizado o número de caminhões registrados no mês de janeiro de cada ano.

Gráfico 4 – Comparação entre o número de caminhões-trator em Porto Xavier e Microrregião de Cerro Largo.



Fonte: Elaborado pelo Autor. Dados BRASIL, 2019a.

Nota-se que a frota de caminhões-trator em Porto Xavier apresentou um elevado crescimento entre os anos de 2003 e 2009, passando no período de um número de 179 veículos registrados para 418, um incremento de 239 veículos em um período de sete anos. Após esse aumento o número de caminhões manteve-se praticamente estável, com um leve aumento de 22 unidades em 2019.

Conforme informações obtidas nas entrevistas, verifica-se que o grande crescimento até 2009 foi fruto da aplicação dos lucros obtidos com o comércio da cebola argentina, somado à facilidade de financiamento providas pelo governo. Todavia, parcela dos importadores não obteve sucesso no novo negócio, tanto por um ambiente de negócios mais difícil nos anos subsequentes quanto por dificuldades de gestão de frota e funcionários. Desse modo, identifica-se uma migração desses caminhões das empresas transportadores para os caminhoneiros autônomos, notadamente filiados a COOTRARIU. A cooperativa conta com 222 caminhoneiros autônomos filiados atualmente, sendo que desde 2009, ano em que cessou o crescimento do número de caminhões no município, a cooperativa teve um acréscimo líquido de 128 cooperados. Esses caminhoneiros continuam atuando preferencialmente com as empresas locais na época da safra da cebola argentina, de março a junho, devido ao elevado valor do frete e a facilidade que os motoristas encontram por estarem próximos às suas residências. No restante do ano atuam com fretes de outras empresas, notadamente fretes internacionais.

Comparando com a microrregião verifica-se que no ano de 2009 Porto Xavier detinha 43% da totalidade dos caminhões-trator registrados na região, diminuindo para 33% no ano de 2019, apesar do município apresentar em torno de 15% da população da região. Mesmo após a redução apresentada na última década, o número de caminhões-trator é significativo.

Tendo em vista não serem acessíveis ao público o quantitativo atual e histórico de caminhões habilitados ao transporte internacional por município ou empresa, foi feita consulta à ouvidoria da Agência Nacional de Transportes Terrestres, sendo recebida a informação de que em 29 de maio de 2020 haviam “732 veículos habilitados ao Transporte Rodoviário Internacional de Cargas vinculados às empresas do Município de Porto Xavier - RS” (AGÊNCIA..., 2020b). A ouvidoria esclareceu ainda que foram contabilizados apenas os veículos vinculados a empresas autorizadas a operar. Chama a atenção que o número de veículos habilitados é substancialmente maior que o número de caminhões registrados no município. Isso se dá pois cada conjunto de caminhão-trator e semirreboque possui duas placas, gerando duas inserções no sistema.

Os entrevistados esclarecem que as empresas transportadores internacionais de Porto Xavier, nos últimos anos, estão voltando-se à “logística”. Essa atividade constitui em participar de cotações de preços a fim de obter contratos de fretes rodoviários com empresas nacionais e internacionais, utilizando-se de caminhões próprios e de terceiros para cumprir as entregas. Assim, as empresas locais agenciam fretes internacionais para terceiros, auferindo uma receita de comissão. Além de realizar agenciamento de fretes de terceiros, algumas empresas do município profissionalizaram-se a ponto de possuir contratos de longo prazo para transporte de cargas de grandes empresas, conforme explicitado pelos entrevistados 7 e 8, não utilizando mais os seus caminhões prioritariamente para transporte de cebola.

6.4 SITUAÇÃO DO MERCADO DE TRABALHO EM PORTO XAVIER

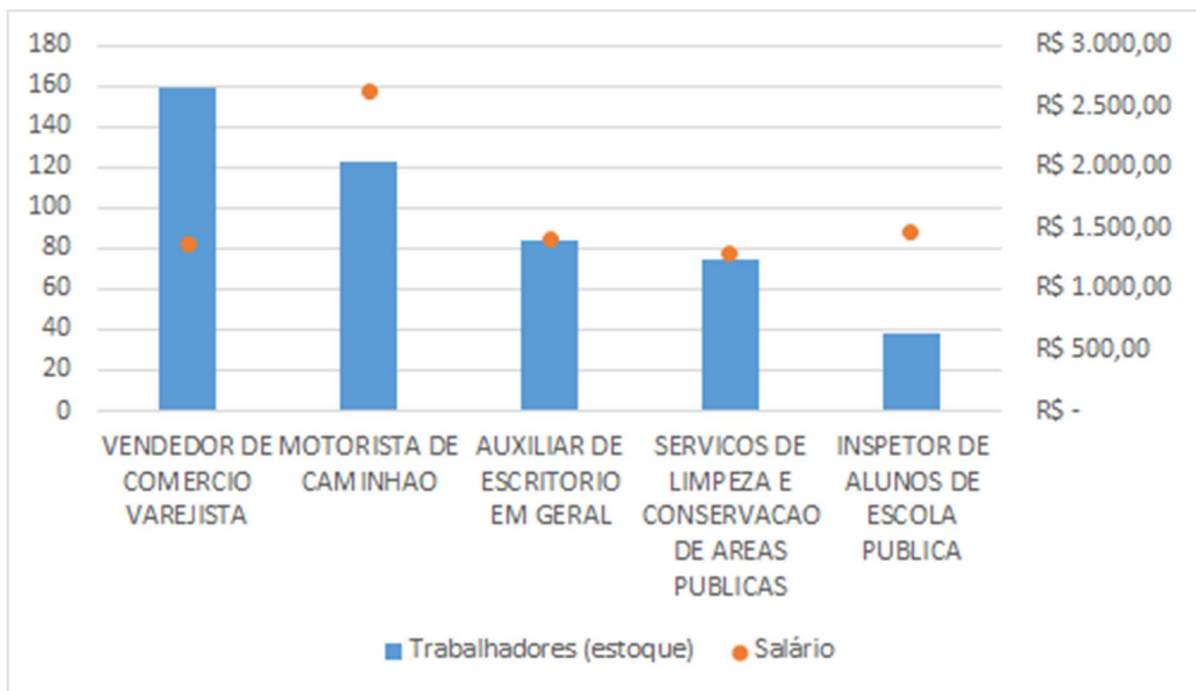
Segundo os dados constantes no CAGED (BRASIL, 2020d), obtidos por consulta ao sistema de Informações para o Sistema Público de Emprego e Renda (ISPER), o município de Porto Xavier contava com 1.350 empregos formais em dezembro de 2018. Entre as atividades destaca-se a presença de 361 empregos no setor de comércio, 470 no setor de serviços e 363 na administração pública. Entre

ocupações específicas, sobressai-se a de vendedor de comércio varejista, com 159 empregos, ocupados 73% por mulheres, e a de motorista de caminhão, com 123, todos ocupados por homens.

Cabe salientar ainda que a remuneração média dos empregos no município é de R\$ 2.076,42, com destaque para o fato de que a remuneração dos empregos no comércio corresponde a um valor de aproximadamente 70% das remunerações no setor de serviços e da administração pública. Por fim verifica-se que, entre as três ocupações com maiores estoques, a remuneração média dos motoristas de caminhão, R\$ 2.630,00, é praticamente o dobro de um vendedor de comércio varejista, R\$ 1.373,40, e de um auxiliar de escritório em geral, R\$ 1.410,18.

O Gráfico 5 apresenta o total de empregos formais do município, as cinco principais ocupações, e os seus respectivos salários, usando como bases os dados do ISPER (BRASIL, 2020d), refletindo a situação do dia 31 de dezembro de 2018.

Gráfico 5 – Cinco ocupações com mais profissionais em Porto Xavier e seus salários – 2019.



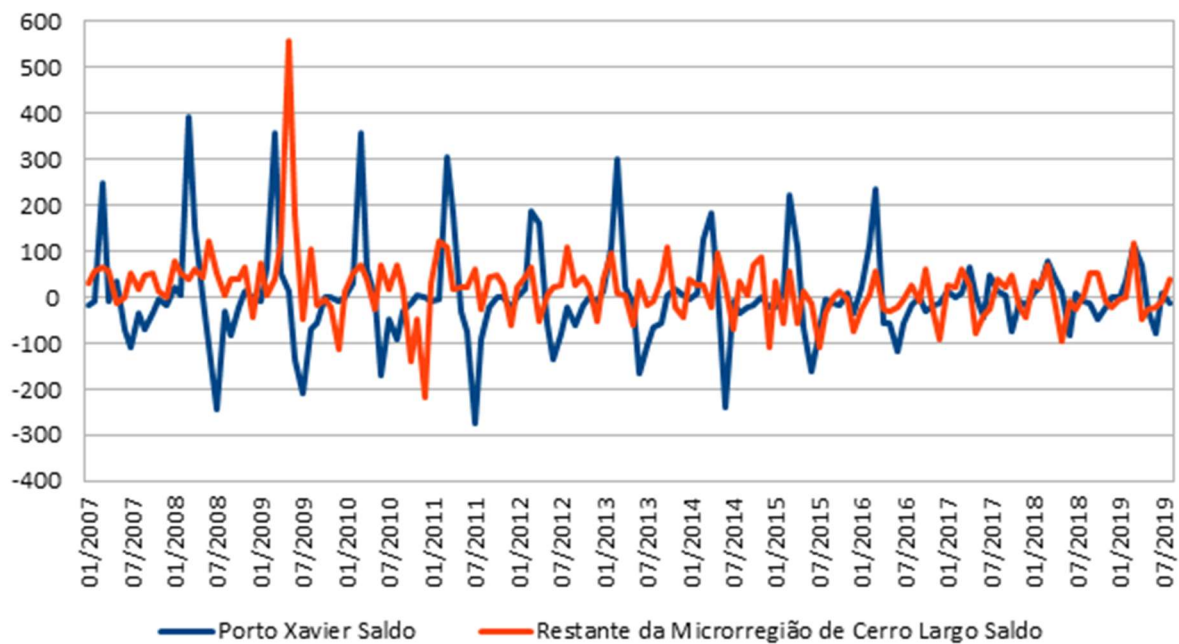
Fonte: Elaborado pelo Autor, 2020.

Existe ainda um grande número histórico de trabalhadores temporários no município, os quais trabalham no beneficiamento da cebola. São contratados como “estivadores” nos meses de fevereiro a abril, trabalhando nas empresas importadoras

até os meses de junho a agosto e, assim, não sendo computados no Gráfico 5, o qual apresenta uma imagem estática da força de trabalho ao final de cada ano.

O período de contratação depende de condições de mercado. O Gráfico 6 demonstra essa situação, comparando o saldo de contratações e demissões de Porto Xavier com o do restante da microrregião de Cerro Largo. Os dados foram retirados do CAGED (BRASIL, 2020d).

Gráfico 6 – Comparativo do saldo de admissões e demissões - Porto Xavier x Restante da Microrregião de Cerro Largo.



Fonte: Elaborado pelo Autor, 2020.

Resta clara a existência de picos de admissões de empregos no primeiro semestre de cada ano, seguido por demissões no início do segundo semestre. O restante da região difere do município de Porto Xavier, não apresentando grandes picos de admissões, exceto no ano de 2009, quando houve contratação de grande quantidade de trabalhadores vinculados à construção civil em Cerro Largo (BRASIL, 2020d) a fim de construir a Usina Hidrelétrica de São José, em Salvador das Missões. O volume de contratações mostra-se ainda mais significativo quando verifica-se que o município de Porto Xavier conta com aproximadamente 10 mil habitantes e o restante da microrregião de Cerro Largo possui mais de 64 mil habitantes.

Da análise dos dados nota-se uma expressiva diminuição nas contratações temporários a partir do ano de 2017, fato que pode ser relacionado à diminuição das

importações de cebola. O aumento das importações no ano de 2019 já está relacionado a um aumento nas contratações temporárias naquele ano, todavia ainda não chegando aos patamares anteriores a 2016. A Tabela 2 demonstra mais claramente as admissões e desligamentos de estivadores em Porto Xavier, de 2008 a 2019 (BRASIL, 2020d).

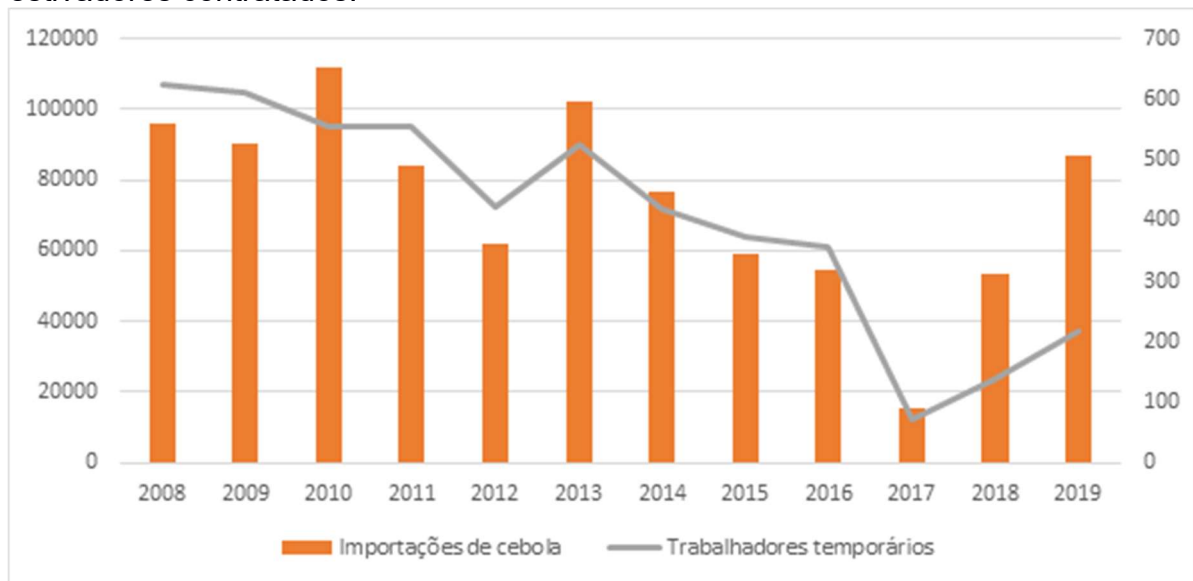
Tabela 2 – Admissões e desligamentos – Estivadores.

Ano	Admissões	Desligamentos	Ano	Admissões	Desligamentos
2008	625	640	2014	419	408
2009	610	620	2015	373	381
2010	553	529	2016	355	351
2011	554	558	2017	72	80
2012	422	422	2018	137	180
2013	525	495	2019	216	212

Fonte: Elaborado pelo Autor, 2020.

É fácil identificar que as admissões e desligamentos apresentam uma grande similaridade de valores. Nota-se ainda uma concentração das contratações no período de fevereiro e março e dos desligamentos no período de maio e junho. A pequena diferença pode ser explicada por contratações de empresas que trabalham com importação de outros produtos, o ano inteiro, e por anos que as importações iniciaram mais cedo que o normal, em dezembro. O Gráfico 7 demonstra a relação entre as importações de cebola em Porto Xavier, em toneladas, e quantidade de estivadores contratados anualmente.

Gráfico 7 – Comparativo entre importações de cebola (toneladas) e número de estivadores contratados.



Fonte: Elaborado pelo Autor, 2020.

Da análise do Gráfico 7 fica clara a relação histórica entre o número de contratações de estivadores e a quantidade de cebola importada da Argentina. Isso ocorre pela necessidade de mão-de-obra das empresas para fazer o beneficiamento do produto. Esse beneficiamento consiste na classificação do produto em tamanho, controle de qualidade e a sua reinserção nos sacos de 20 quilogramas.

Identifica-se ainda que apesar de ter ocorrido um aumento das contratações nos últimos dois anos, elas não retornaram a patamares próximos aos valores do início da série histórica. Os entrevistados apontam que isso ocorreu por quatro motivos: diminuição do número de empresas importadoras, de uma média de 35 no início da década para 24 em 2019; melhorias nas máquinas de classificação; concentração das importações em seis empresas, mais estruturadas e eficientes; e por um aumento da informalidade.

No que tange ao comércio exterior, o setor de serviços engloba, além das empresas importadoras de cebola e os transportadores internacionais, os despachantes aduaneiros e a Associação dos Importadores, Exportadores, Despachantes e Transportistas de Porto Xavier (ASSIMPEX), que realiza trabalhos no Porto Internacional, similares a de um depositário. Todos esses são considerados intervenientes no comércio exterior e terão as suas atividades aprofundadas no capítulo seguinte.

7 O VALOR AGREGADO DOS SETORES RELACIONADOS AO COMÉRCIO INTERNACIONAL

Exordialmente reputa-se necessário fazer uma breve explicação sobre o funcionamento do processo de importação e exportação, abordando alguns dos principais conceitos e procedimentos aduaneiros. Essa explanação irá aclarar quais são os atores envolvidos nas operações de comércio exterior e as particularidades dessa atividade.

Após a explanação, os atores serão divididos em classes e será calculado o valor agregado de cada setor no município de Porto Xavier, analisando-se a sua relevância em comparação com os valores brutos de produção expostos no Capítulo 6. Por fim, será feita uma análise da massa salarial dos trabalhadores do município de Porto Xavier, novamente comparando os números expostos anteriormente com os setores vinculados ao comércio exterior.

7.1 PROCEDIMENTOS E INTERVENIENTES NO COMÉRCIO EXTERIOR

A responsabilidade pela gestão e controle do sistema de comércio exterior brasileiro é da Secretaria da Receita Federal do Brasil, órgão do Ministério da Economia. Com efeito, conforme a disposto na Carta Maior, a “fiscalização e controle sobre o comércio exterior, essenciais à defesa dos interesses fazendários nacionais, serão exercidos pelo Ministério da Fazenda” (BRASIL, 1988).

O regulamento aduaneiro define que o território aduaneiro compreende todo o território nacional, sendo dividido em zona primária e zona secundária. A zona primária, em essência, é constituída por portos, aeroportos e pontos de fronteira alfandegados. A zona secundária compreende o restante do território nacional (BRASIL, 2009a).

A Aduana tem uma expressão geográfica, uma territorialidade expressa por uma rede de alfândegas e estruturas públicas organizadas de acordo com a lógica dos fluxos e lugares com maior concentração de pessoas e atividades econômicas, além dos pontos de entrada e saída do país (FRANÇA, 2016).

Os recintos alfandegados são locais em zona primária ou secundária, determinados pela autoridade aduaneira, onde é possível ocorrer, sob controle aduaneiro, a armazenagem e despacho aduaneiro de mercadorias procedentes ou

destinadas ao exterior. A responsabilidade pela autorização de funcionamento dos recintos alfandegados é da Receita Federal do Brasil (RFB) (BRASIL, 2009a). A gestão dos recintos alfandegados pode ser efetuada por meio de um ente privado ou público. O Ministério da Economia, por meio da RFB, e órgãos das administrações municipal e estadual, em menor escala, gerenciam recintos alfandegados.

Cabe ressaltar que somente em portos, aeroportos e pontos de fronteira alfandegados pode ocorrer a passagem de veículos e mercadorias destinadas ou vindas do exterior. Rocha (2018) conceitua pontos de fronteira alfandegados de forma pontual.

Pontos Alfandegados de Fronteira são terminais situados em zona primária de ponto alfandegado de fronteira, ou em área contígua, nos quais são executados os serviços de controle aduaneiro de veículos de carga em tráfego internacional, de verificação de mercadorias em despacho aduaneiro e outras operações de controle determinados pela autoridade aduaneira (ROCHA, 2018, p. 126).

É possível importar e exportar quaisquer tipos de mercadorias. As importações brasileiras, como regra, estão dispensadas de licenciamento, exceto nas hipóteses de licenciamento automático, licenciamento não-automático e impedimento (BRASIL, 2011a). Nesses casos, o licenciamento é de responsabilidade dos órgãos anuentes. Mercadorias estão sujeitas a licenciamento automático para fins de monitoramento estatístico pelo Departamento de Operações do Comércio Exterior (DECEX). A lista de impedimentos refere-se especialmente a mercadorias usadas e questões políticas, como, por exemplo, a proibição de importação de carvão vegetal da Somália (BRASIL, 2020e). Por fim, as mercadorias sujeitas à licenciamento não automático referem-se também a material usado, a mercadorias sujeitas a cotas de importação ou medidas *antidumping*⁵ e mercadorias onde há necessidade de fiscalização pelos órgãos anuentes (BRASIL, 2020e).

Os órgãos anuentes são entes públicos, detentores de conhecimentos específicos, que analisam determinadas espécies de mercadorias. Rocha (2018, p. 110) aponta que o maior número de mercadorias são as sujeitas a “licença e/ou inspeção do Ministério da Saúde ou do Ministério da Agricultura”. Todavia, a lista contém 16 órgãos, incluindo a Comissão Nacional de Energia Nuclear (CNEN), o

⁵ Considera-se *dumping* quando uma empresa exporta um produto a preço (preço de exportação) inferior ao praticado para o produto similar nas vendas para o seu mercado interno (valor normal) (BRASIL, 2020f).

Ministério da Ciência e Tecnologia (MCT), e a Superintendência da Zona Franca de Manaus (SUFRAMA), entre outros (BRASIL, 2020e).

Essa análise pode ser feita por via documental ou inspeção física da mercadoria. Também pode ser necessário requerer a licença antes do embarque ou no momento da chegada.

Definido o tratamento administrativo é necessário ainda que a mercadoria a ser nacionalizada ou exportada passe pelo despacho aduaneiro, procedimento que será detalhado no próximo tópico.

7.1.1 O despacho aduaneiro

Para que um produto seja inserido na economia nacional, nacionalizado, ou destinado ao exterior (exportado), é necessário passar pelo despacho aduaneiro. O despacho aduaneiro é o procedimento que procura assegurar a regularidade das operações de importação e exportação, culminando no desembaraço aduaneiro das mercadorias, a autorização para ingresso ou saída do país.

Assim, é “por meio do desembaraço de mercadorias, fase final do despacho, procedido pela autoridade fiscal”, que “obtem-se a autorização para a saída das mercadorias para o mercado interno” (ROCHA, 2018, p. 159) ou, no caso da exportação, autorização para a transposição da fronteira. Como regra, para proceder-se ao despacho aduaneiro é necessário que a mercadoria encontre-se em um recinto alfandegado.

O despacho aduaneiro inicia-se com o registro de uma declaração de importação ou exportação. Após o registro, a declaração é parametrizada para um canal de conferência: verde, desembaraço automático; amarelo, conferência documental; vermelho, conferência documental e física das mercadorias; e cinza, procedimento especial de controle. Cabe ressaltar que, no despacho de exportação, o canal de conferência documental é denominado de laranja, não existindo o canal amarelo (BRASIL, 2009a).

A definição de padrões qualitativos e quantitativos de mercadorias selecionadas para cada canal, bem como a análise documental e física das mercadorias, é realizada pela Secretaria da Receita Federal do Brasil. Atestada a regularidade da operação a mercadoria é desembaraçada, ou seja, liberada para entrar no mercado nacional ou transpor a fronteira.

Desse modo, para importar ou exportar mercadorias o contribuinte deve, antes de embarcar a mercadoria no exterior, providenciar a licença de importação ou exportação, caso seja necessário. Após, a mercadoria deve ser encaminhada a um recinto alfandegado onde o órgão anuente procederá à inspeção da mercadoria, nos casos previstos na legislação, e deferirá a licença. Com o fim da fase de licenciamento o importador/exportador registra a declaração de importação ou exportação. Essa declaração passa pelo controle da RFB, culminando no desembaraço aduaneiro.

Ressalta-se que essa explicação é sintética, relevando inúmeras especificidades que envolvem o despacho aduaneiro. Ela tem como objetivo esclarecer os processos de forma suficiente para propiciar o entendimento da atividade dos intervenientes do comércio exterior de Porto Xavier.

7.1.2 O ponto de fronteira alfandegado de Porto Xavier

O ponto de fronteira alfandegado de Porto Xavier é uma estrutura gerida pela Secretaria da Receita Federal do Brasil, com uma área de “32.705,50 m² (trinta e dois mil, setecentos e cinco metros quadrados e cinco décimos metros” (BRASIL, 2009c), o que se traduz em uma capacidade de lotação de 60 caminhões. A Portaria n. 2 da Inspeção da Receita Federal do Brasil de Porto Xavier regula o funcionamento do ponto de fronteira alfandegado (BRASIL, 2009d).

Localizou-se três atos de alfandegamento⁶ do recinto, sendo o primeiro datado de 1980 (BRASIL, 1980), o segundo de 2002 (BRASIL, 2002) e o terceiro, atualmente vigente, de 2009 (BRASIL, 2009c).

O ato de alfandegamento dispõe que dentro da área alfandegada estão localizados o pátio de estacionamento de caminhões, a pista de vitória de vitória de veículos e bagagens, as instalações para as inspeções fitossanitárias e as verificações físicas de cargas pela RFB, bem como “as instalações destinadas aos escritórios da RFB, Departamento de Polícia Federal, Ministério da Agricultura, Agência Nacional de Vigilância Sanitária, EMATER e Secretaria Estadual do Turismo” (BRASIL, 2009c).

⁶ O ato de alfandegamento é um ato administrativo exarado pela Autoridade Tributária e Aduaneira da União que declara um recinto como habilitado ao trânsito de cargas destinadas e oriundas do exterior.

Figura 2 – Visão aérea do Ponto de Fronteira Alfandegado de Porto Xavier.



Fonte: Elaborado pelo Autor a partir do Google Maps, 2020.

Como visto na Figura 2, o recinto alfandegado localiza-se na zona primária, diretamente no ponto de passagem para o exterior. A fronteira é fluvial, com a cidade de San Javier, na Argentina. A passagem de veículos é feita por meio de balsas, as quais comportam entre 6 a 7 caminhões carregados por viagem. O serviço de balsas funciona em horário comercial, inclusive em feriados e finais de semana.

O ponto 1 representa a entrada e saída de veículos e passageiros, bem como as salas da RFB, Polícia Federal e Secretaria do Turismo e o local de vistoria de veículos e viajantes internacionais. Existem dois locais de inspeção de cargas no recinto alfandegado, sendo um com finalidade de análise fitossanitária, ao lado das salas do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA) (2) e o outro destinado às verificações físicas da RFB (6). Ao entrar no recinto alfandegado os caminhões são obrigados a passar por um escâner de cargas (3). O recinto alfandegado também conta com uma sala para os motoristas (5) e pórtico de entrada e saída de caminhões carregados (4). O ponto 7 não faz parte do recinto alfandegado.

A Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA) não tem mais atuação permanente no ponto de fronteira alfandegado de Porto Xavier. No recinto alfandegado está localizada uma Unidade de Vigilância Agropecuária (UVAGRO),

vinculada ao Sistema de Vigilância Agropecuária Internacional (VIGIAGRO), órgão do MAPA. A UVAGRO “realiza atividades de controle e fiscalização agropecuária de animais, vegetais, insumos, inclusive alimentos para animais, produtos de origem animal e vegetal, e embalagens e suportes de madeira importados, exportados e em trânsito internacional pelo Brasil” (BRASIL, 2019b).

A presença desse órgão anuente permite que sejam importadas e exportadas mercadorias de natureza vegetal pelo ponto de fronteira alfandegado de Porto Xavier, pois grande parte dessas mercadorias estão sujeitas a licenças de importação não automáticas, exigindo a inspeção física de um servidor do órgão anuente.

7.1.3 Os intervenientes no comércio exterior

Os entes públicos têm como função precípua fiscalizar os trâmites aduaneiros, garantindo que os produtos atendam às exigências tributárias, sanitárias e de segurança. O gerenciamento e controle do sistema de comércio exterior é realizado pela Secretaria da Receita Federal do Brasil, órgão vinculado ao Ministério da Fazenda, e os órgãos anuentes atuam para garantir a segurança e defesa comercial em suas respectivas competências.

Os entes privados que operam no comércio exterior são conhecidos como intervenientes. O portal do Sistema Integrado de Comércio Exterior (SISCOMEX) elenca como exemplos "os exportadores, importadores, transportadores, depositários, despachantes aduaneiros, terminais portuários, etc." (PORTAL..., 2019). A lei n. 10.833/03 (BRASIL, 2003) também apresenta uma conceituação de intervenientes nas operações de comércio exterior.

Art. 76. Os intervenientes nas operações de comércio exterior ficam sujeitos às seguintes sanções:

(...)

§ 2o Para os efeitos do disposto neste artigo, consideram-se intervenientes o importador, o exportador, o beneficiário de regime aduaneiro ou de procedimento simplificado, o despachante aduaneiro e seus ajudantes, o transportador, o agente de carga, o operador de transporte multimodal, o operador portuário, o depositário, o administrador de recinto alfandegado, o perito ou qualquer outra pessoa que tenha relação, direta ou indireta, com a operação de comércio exterior.

As empresas podem importar ou exportar seus produtos diretamente ou por meio de *tradings*. *Trading companies* são empresas formadas com o objetivo de comprar mercadorias no mercado interno para posterior importação, importar

mercadorias por conta e ordem de outra empresa, e prestar consultoria a empresas que operam no comércio exterior (PACCHIEGA, 2012). Em ambos os casos as empresas precisam habilitar-se perante a Receita Federal para operar no Siscomex. Essa habilitação pode ser na modalidade expressa, com limite de importações de até 50 mil dólares semestrais; limitada, cujo limite é de até 150 mil dólares semestrais; e ilimitada, na qual não há limite para exportações. Caso a empresa não realize operações em um período de seis meses ela necessita realizar nova habilitação (BRASIL, 2020g).

O município conta com 27 empresas com operações de comércio exterior ativas em 2019 (BRASIL, 2020a). Essas empresas são destinatárias dos bens importados, ou remetentes dos bens exportados, exercendo atividades no município de Porto Xavier, como armazenamento e beneficiamento das cargas.

Como visto no Capítulo 6, a principal mercadoria importada pelas empresas de Porto Xavier é a cebola proveniente da Argentina. Também verificou-se nas entrevistas que é o único produto que passa por um processo de beneficiamento no município. Desse modo, será estudado em profundidade a geração de valor desse sistema produtivo no item 7.2.

Os transportadores internacionais são as empresas que realizam o transporte das mercadorias. Como o modal estudado é terrestre, a grande maioria das cargas é transportada por caminhões. O transporte rodoviário internacional é regido pelo Acordo de Transportes do Cone Sul e pelos tratados do Mercosul, sendo vedado aos transportadores internacionais realizarem transporte terrestre doméstico fora de seu país de origem (AGÊNCIA..., 2020c). As empresas transportadoras que atuam no transporte internacional necessitam habilitar-se perante à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e à Secretaria da Receita Federal do Brasil. O site da ANTT aponta que existem 27 empresas habilitadas no Transporte Rodoviário Internacional de Cargas (TRIC) em Porto Xavier, das quais 17 estão autorizadas a trafegar em algum outro país (AGÊNCIA..., 2020a). O item 7.3 apresenta as características gerais do transporte internacional em Porto Xavier, tendo como foco as empresas transportadoras e a cooperativa de caminhoneiros autônomos local.

Os depositários são os responsáveis pelo recinto aduaneiro, controlando o fluxo de veículos e mercadorias, e propiciando os meios necessários para que a Receita Federal do Brasil e os órgãos anuentes realizem o seu trabalho de fiscalização. Em Porto Xavier essa função é desempenhada diretamente pelo Ministério da Economia,

não estando presente a figura do depositário privado. Todavia, é interessante notar a existência da Associação dos Importadores, Exportadores, Despachantes e Transportistas de Porto Xavier, a qual é usualmente contratada para realizar os serviços de manipulação da carga, carregamento e descarregamento e disponibilização da carga para verificação do órgão anuente (ESTATUTO..., 1998).

Os despachantes aduaneiros realizam a interligação das empresas importadoras e exportadoras e dos transportadores com os órgãos de fiscalização e o depositário. São profissionais certificados e registrados em conselho profissional que podem atuar diretamente dentro das empresas ou como profissionais liberais. As suas atividades incluem a elaboração do despacho aduaneiro e da documentação correlata, auxílio nas habilitações para atuar no comércio exterior e consultoria às empresas e transportadores. Porto Xavier conta com quatro empresas que prestam serviço de assessoria aduaneira.

Por fim, o aduana de Porto Xavier conta com a presença de quatro órgãos públicos, a Receita Federal, o Ministério da Agricultura Abastecimento e Pecuária (MAPA), a EMATER e a Polícia Federal. Todos esses setores serão analisados de forma mais aprofundada no item 7.4.

7.2 O VALOR AGREGADO GERADO PELA ATIVIDADE DE IMPORTAÇÃO DE CEBOLA

Conforme identificado no Capítulo 5, a importação de cebola impulsionou o comércio exterior em Porto Xavier desde a metade da década de 1980. A atividade também capitalizou sócios das empresas importadores, os quais investiram os lucros em caminhões para transporte de cargas, durante todo o período, e em atividades agropecuárias e comerciais nos últimos anos, diversificando suas operações.

As importações de cebola em Porto Xavier iniciaram com a empresa “Seneal”. O proprietário da empresa identificou um problema de desabastecimento de cebola no mercado nacional no primeiro semestre, especialmente no período de março a maio. Aliado a isso, constatou a existência dessa mercadoria em grande quantidade e qualidade na região de Pedro Luro, no sul da Argentina, mais de 1.700 quilômetros distante de Porto Xavier. Assim, iniciou as operações de importação de cebolas argentinas a fim de suprir a demanda nacional pelo produto nesse período. Nos anos seguintes o número de empresas importadoras cresceu no município, com outros

comerciantes locais e funcionários de importadoras abrindo os seus próprios negócios. O volume de mercadorias importadas teve oscilações no período, todavia sempre mantendo-se relevante. Com efeito, o Entrevistado 2, despachante aduaneiro, aponta que a importação de cebola “é a base de tudo, para todos. Tanto para o despachante, como para as empresas, para os funcionários para as lojas, ela é o coração de tudo”.

Das declarações dos entrevistados verifica-se que os procedimentos de importação são similares entre as empresas. As empresas dividem-se entre as que enviam um “comprador”, ou uma equipe de “compradores”, para a região de Pedro Luro, no sul da Argentina; as que compram diretamente de um exportador argentino ou de um portoxavierense que criou uma estrutura própria no local; e as que possuem produção própria de cebola. Também são adquiridas cebolas de outras regiões da Argentina e do Chile, todavia em menor quantidade.

A mercadoria é transportada em caminhões até o recinto alfandegado de Porto Xavier. Esse transporte internacional é feito prioritariamente por caminhoneiros vinculados à COOTRARIU ou às próprias empresas importadoras. Todavia, caso haja muito movimento, também são contratados caminhoneiros argentinos ou de outros municípios da fronteira com a Argentina, como São Borja e Uruguaiana. Nesse período de maior movimento é comum a formação de filas de mais de 50 caminhões na Argentina aguardando passagem pela balsa. Isso ocorre pela precária estrutura e diminuto espaço físico do recinto alfandegado e pela quantidade de travessias possíveis de serem realizadas pelas balsas que transportam os veículos.

Após passar pelos trâmites aduaneiros a mercadoria é levada aos galpões das empresas importadoras, onde passa por um processo de beneficiamento em uma máquina de classificação. Esse processo visa classificar as cebolas por tamanho, retirar mercadorias com danos ou defeitos e as inserir novamente nos sacos. A máquina consiste em uma esteira em nível, onde as cebolas são colocadas no nível superior, passando por aberturas de diferentes calibres. Concomitantemente, funcionários retiram manualmente as cebolas que apresentam defeitos. Parte dos importadores, especialmente os que importam pequenos volumes, não realizam novo processo de beneficiamento, somente transbordando a carga para um novo veículo transportador.

Os principais mercados consumidores são os estados de São Paulo e Rio de Janeiro. Entretanto, os importadores possuem clientes em todo o Brasil, enviando

mercadorias também para os estados do Norte e Nordeste. As empresas locais possuem vínculos com diversos clientes, vendendo mercadorias diretamente a consumidores finais, como supermercados e indústrias, ou a intermediários, localizados em centros estaduais de abastecimentos (CEASAs) ou fornecedores de grandes redes de supermercados. Em regra o frete nacional dessas mercadorias é realizado por veículos transportadores de terceiros, não vinculados ao município de Porto Xavier.

Como pontuado pelos entrevistados e pela análise dos dados do item 6.2, as importações de cebola apresentaram baixos volumes de 2015 a 2018, especialmente no ano de 2017. Isso ocorreu devido ao aumento e pulverização da produção nacional de cebola, aliado à concorrência de mercadorias importadas de outros países, especialmente da Holanda. Os entrevistados foram unânimes ao afirmar não ser possível competir com a produção nacional devido à distância da região produtora na Argentina em relação aos centros consumidores no Brasil. A importação somente torna-se viável nos anos em que ocorre alguma frustração na produção nacional, notadamente em virtude de efeitos climáticos adversos na região de Ituporanga, em Santa Catarina, e no Nordeste, especialmente na região de Irecê, na Bahia.

O período de baixos volumes, acima exposto, foi seguido de dois anos muito profícuos para os importadores. Apesar de não serem anos de volumes historicamente elevado, a rentabilidade mostrou-se muito elevada, notadamente em 2020. Os entrevistados foram unânimes em afirmar que o ano de 2020 foi extremamente lucrativo, citando que um ano desses ocorreria a “cada 10 ou 15 anos”. Essa rentabilidade decorreu de uma frustração da safra no Nordeste, devido a fortes chuvas na região produtora, somada a um produto de pior qualidade vindo da Holanda, que não chegou a entrar de forma significativa no mercado.

Como as entrevistas foram feitas antes do final do período da safra de 2020, os dados obtidos referem-se ao ano de 2019. Neste ano, 24 empresas importaram cebolas no município de Porto Xavier, sendo seis delas de médio porte, entre 90 e 200 cargas de 28 toneladas, e seis delas de grande porte, com 250 a 500 cargas. As 12 empresas restantes importam volumes baixos, entre 5 e 25 caminhões por ano, correspondendo a menos de 5% do total importado. Essas pequenas empresas também não possuem, em regra, equipe permanente para trabalhar no beneficiamento das mercadorias. Elas atuam contratando trabalhadores informais, “por dia”, ou enviado as cargas diretamente aos clientes, sem realizar novo processo

de beneficiamento. De maneira geral, essas empresas estão habilitadas na modalidade expressa ou limitada. As informações sobre as empresas foram obtidas nas entrevistas realizadas com os despachantes aduaneiros e corroboradas durante a execução das entrevistas com os importadores. Foram realizadas entrevistas com três importadores de grande porte e dois de médio porte, não tendo sido possível obter dados de um dos importadores de grande porte. As quatro empresas que serviram como amostra para o cálculo do valor agregado corresponderam a 36,76% do volume total importado em 2019.

Os dois entrevistados que iniciaram as atividades na década de 1990 citaram dificuldades de obtenção de crédito, as quais foram contornadas devido à existência de capital próprio ou familiar, que foi colocado no negócio. A partir dos anos 2000 o crédito tornou-se mais acessível, inclusive para os novos entrantes. Atualmente as empresas entrevistadas já têm um significativo capital de giro ou imobilizado, na forma de imóveis e caminhões, o que garante acesso fácil a crédito perante as instituições bancárias.

Todos os entrevistados utilizam mão-de-obra local nas atividades administrativas e de beneficiamento. Os compradores que atuam na região produtora Argentina, contratados pelas empresas importadoras, também são portoxavierenses. Os trabalhadores administrativos possuem, em regra, formação universitária em áreas administrativas e de gestão, e os compradores são profissionais experientes do município que trabalham na área há anos. Existe, inclusive, portoxavierenses que construíram estruturas de galpões e maquinário próprio na Argentina a fim de fornecer as mercadorias para as importadoras locais. A mão-de-obra temporária utilizada para o beneficiamento consiste em trabalhadores rurais ou das “vilas” da cidade, com ênfase para os primeiros. Esses trabalhadores complementam a renda de sua atividade rural nesse período. Parte dos trabalhadores desloca-se a outros centros produtores de cebola ou participa da colheita da maçã após o final da “safra” em Porto Xavier. As empresas apontam que muitos trabalhadores temporários atuam recorrentemente em suas empresas, já possuindo vasta experiência nas funções.

O número total de cebolas importadas em Porto Xavier, em toneladas, foi obtido mediante consulta no sistema COMEXSTAT (BRASIL, 2020b). Conforme informações obtidas nas entrevistas, os caminhões habilitados para transporte internacional transportam 1.400 sacas de cebola de 20 quilogramas por viagem, em um total de 28 toneladas. Os importadores também informaram que o percentual médio de quebra,

a quantidade mercadoria que é descartada durante o processo de beneficiamento no galpão brasileiro, é de 5%. Esses dados foram utilizados para calcular o quantitativo de mercadorias vendidas no mercado nacional e o número de caminhões que trouxeram cargas do exterior e, após, levaram a mercadoria beneficiada para o mercado interno. A discriminação dos dados consta no Apêndice A.

O volume total de vendas de cebolas, que constitui a produção bruta (PB), foi calculado pela média de valores de venda da saca de cebola, obtidos nas entrevistas, multiplicados pelo total de sacas vendidas no mercado nacional.

Os valores de faturamento repassados pelos entrevistados não englobam o valor dos fretes nacionais, os quais não são pagos, em regra, pelo importador. Todavia, o ICMS referente ao transporte nacional é pago pelo importador e consta no item referente a Impostos.

O procedimento de somar os valores obtidos nas entrevistas e multiplicá-los proporcionalmente ao total da população foi utilizado como padrão para todos os itens. Excetua-se os valores devidos à ASSIMPEX, que cobra um valor fixo por caminhão. O Valor Agregado (VA) é exposto pela Expressão 1, em milhares de reais.

Expressão 1 – Cálculo do valor agregado da atividade de importação de cebolas.

$$29.583,71 \text{ (VA)} = 202.261,83 \text{ (PB)} - 172.318,39 \text{ (CI)} - 359,73 \text{ (D)}$$

Fonte: Elaborado pelo Autor, 2020.

Dentre os itens de consumo intermediário identificou-se algumas diferenças entre as operações dos importadores. Somente um dos entrevistados coloca sacos novos em todas as mercadorias importadas, sendo que o restante reutiliza, ao menos parcialmente, a sacaria original do produto. De longe os valores mais relevantes dentro do item Consumo Intermediário são o custo na cebola no porto, R\$ 143.211,91 mil, que engloba o valor de compra da mercadoria do fornecedor estrangeiro e os custos burocráticos de despacho aduaneiro na Argentina, e o frete internacional, R\$ 24.523,59 mil. Somente um dos importadores faz seguro no frete internacional e todos utilizam-se dos serviços da ASSIMPEX e dos despachantes locais. Os custos de manutenção e depreciação do maquinário envolvido na operação foi informado por somente três importadores, sendo calculados proporcionalmente.

Para realizar os serviços de manutenção das máquinas classificadoras são contratados funcionários terceirizados de outros municípios, em regra vinculados às

empresas que fabricam essas máquinas. Quanto ao restante do maquinário, as respostas foram diversas, com os empresários contratando prestadores de serviço locais e de outros municípios. Os gastos com sacaria, etiquetas, linha e a compra de maquinário e veículos são feitas em outros municípios. Os custos com Depreciação (D) são baixos, representando menos de 0,2% do total da Produção Bruta (PB). Nesse item destacam-se os custos com as máquinas classificadoras e com veículos comerciais.

Ao calcular a Renda do Agente Produtor (RA), novamente os dados obtidos nas entrevistas foram somados e foi calculado o valor total proporcionalmente ao volume importado. Excetuam-se os valores da “Fiscalização da EMATER” e da “Taxa SISCOMEX”, que são valores fixos por toneladas ou caminhões, e foram calculados multiplicando-se diretamente o valor unitário pelo valor total de mercadorias importadas ou revendidas no mercado nacional, conforme o caso, e do “alvará”, que foi calculado por empresa importadora. A Expressão 2 demonstra os valores, em milhares de reais.

Expressão 2 – Cálculo da Renda do Agente Produtor da atividade de importação de cebolas.

$$14.036,75 \text{ (RA)} = 29.583,72 \text{ (VA)} - 1.237,67 \text{ (J)} - 6.224,25 \text{ (S)} - 48,96 \text{ (T)} - 8.036,09 \text{ (I)}.$$

Fonte: Elaborado pelo Autor, 2020.

Os Juros (J) são devidos a bancos diversos, sendo os empréstimos contratados nas agências locais. Os maiores importadores citaram estarem bem capitalizados, não dependendo de forma significativa de capital de terceiros. Os salários dividem-se entre os trabalhadores temporários, funcionários administrativos das empresas e funcionários na Argentina (compradores). Os valores pagos aos trabalhadores temporários e administrativos englobam décimo terceiro e férias, proporcionais, mas não custos com encargos sociais, constantes no item “Tributos” dos Impostos e taxas (I). Todas as empresas entrevistadas possuem atividades de logística ou importação de outros produtos durante o ano inteiro. Desse modo, foram considerados os valores pagos aos funcionários administrativos no período em que eles atuaram com a importação de cebolas, desconsiderando-se o restante do ano.

Os valores gastos com “compradores” na Argentina foram os que mais divergiram entre as empresas. Duas das empresas entrevistadas compram diretamente de um terceiro as mercadorias, sem possuir uma equipe própria vinculada à empresa brasileira na Argentina. As duas outras empresas pagam funcionários para trabalharem nesse período na área produtora. Os valores pagos a esses funcionários englobam, além do salário, os custos com hospedagem, alimentação e combustível.

Todos os importadores entrevistados possuem galpão próprio para beneficiamento, exceto um. Pelas informações obtidas, a maioria dos importadores possui estrutura própria, gerando um dispêndio baixo com Aluguéis (T). Com efeito, o único entrevistado que não possuía estrutura própria informou que adquiriu um imóvel para a empresa no ano de 2020. O valor referente a impostos e taxas (I) é substancial, com ênfase nos tributos recolhidos, R\$ 5.338,55 mil, e o ICMS no frete nacional, R\$ 1.991,99 mil. Também é relevante o montante gasto em taxas, especialmente a “taxa do SISCOMEX”. A Portaria nº 257 do extinto Ministério da Fazenda (BRASIL, 2011b) reajustou os valores da taxa de utilização do Sistema de Comércio Exterior, o SISCOMEX. Esses valores correspondem a R\$ 185,00 por declaração de importação somado a R\$ 29,50 por cada adição de mercadorias à declaração. Conforme informações obtidas nas entrevistas, cada caminhão carregado resulta em um despacho de importação, com uma adição de mercadorias. Desse modo, o valor da taxa, R\$ 214,50, foi multiplicado pelo total de cargas de cebolas importadas no período.

7.3 O VALOR AGREGADO GERADO PELA ATIVIDADE DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGAS

O município de Porto Xavier possui um grande número de empresas de transporte e caminhoneiros autônomos. Os entrevistados são unânimes em informar que os caminhoneiros autônomos são, em sua maioria, vinculados à Cooperativa dos Transportadores de Cargas Rodoviárias Rio Uruguai (COOTRARIU). Tanto as empresas como os caminhoneiros autônomos trabalham com foco no transporte internacional, voltando-se ao transporte nacional somente em períodos de baixa demanda no transporte internacional ou para complementar viagens.

Os caminhoneiros autônomos, já presentes em bom número desde o final da década de 1980, formalizaram no ano de 1995 a Associação dos Caminhoneiros de

Porto Xavier (ASCAMPORTO). O Entrevistado 6, presidente da COOTRARIU, informa que desses associados surgiu a atual cooperativa. Ela foi criada em 2000, porém iniciou as suas atividades efetivamente em 2003. Relata que nessa época os caminhoneiros precisavam de um *permisso* (sic) para trabalhar na Argentina. Esse documento tinha um custo elevado, sendo que os caminhoneiros autônomos obtinham essa documentação junto às empresas de transporte do município. Desse modo, o objetivo primordial dos autônomos em formar uma cooperativa era realizar esse serviço de regularização de documentos, organizando a sua operação e diminuindo custos.

O Entrevistado 6 pontua que a regularização documental dos caminhões dos cooperados continua sendo uma atividade importante da Cooperativa. Contudo, ela oferece outros serviços aos cooperados, como intermediação de seguros, combustível e agenciamento de frete, além de possuir um salão social. A cooperativa só trabalha com agenciamento de cargas internacionais, especialmente entre Brasil, Argentina e Chile, possuindo clientes perenes em carteira. Segundo o entrevistado, no ano de 2019 foram agenciados mais de 2 milhões de reais em fretes e vendidos mais de 5 milhões de reais em combustível aos cooperados.

As empresas importadoras de cebola iniciaram a adquirir caminhões na década de 1990, mantendo-se a tendência até o ano de 2009. Conforme demonstrado no Gráfico 4, a partir de 2009 ocorreu uma estagnação no número de caminhões em Porto Xavier. Conforme os entrevistados, isso decorreu de um ambiente de negócios mais difícil devido à crise econômica de 2008 e pela dificuldade de gestão de frota e de funcionários. Nessa época muitas empresas venderam seus caminhões para os motoristas, tornando-os autônomos. Com efeito, o Entrevistado 9 vendeu toda a sua frota para seus funcionários e o Entrevistado 11 vendeu mais da metade, inclusive auxiliando-os na obtenção de financiamento mais favorável.

De 2009 a 2019 a COOTRARIU teve um acréscimo líquido de 128 cooperados, contando atualmente com 222 cooperados. A cooperativa possui 217 caminhões tratores e 218 semirreboques habilitados para transporte internacional de cargas. A diferença entre o número de cooperados e de caminhões se dá pela existência de cooperados com pedido de saída em tramitação. Conforme informações prestadas pelo Entrevistado 6, a maioria dos motoristas é o próprio dono do caminhão e, apesar da cooperativa abranger também os municípios de Porto Lucena, Roque Gonzales,

São Luiz Gonzaga e São Paulo das Missões, quase a totalidade dos cooperados é de Porto Xavier.

O trabalho de caminhoneiro é diretamente vinculado a um ativo fixo, o veículo transportador. O Entrevistado 6 esclarece que, quando iniciou a sua trajetória como motorista, no final dos anos 1980, era muito difícil obter crédito, sendo necessário o auxílio de um “padrinho” (sic), normalmente um empresário local de transporte. Cita que hoje o crédito está disponível ao autônomo, todavia os ganhos na profissão estariam pressionados, sendo mais difícil manter-se adimplente no financiamento. Segundo ele, a maioria dos cooperados já adquiriu seus caminhões, sendo que somente em torno de 30% deles teria veículos financiados.

Todos os entrevistados demonstraram preferência em realizar os serviços de manutenção no município de Porto Xavier. Todavia, citam que serviços mais complexos precisam ser realizados em outras cidades, devido à falta de serviço especializado no município. Ao serem indagados sobre um percentual de gastos no município, informaram ser muito difícil precisar, com respostas variando de 30% a 70%, dependendo muito da idade e condição do veículo e do local em que eventualmente apresente um defeito.

Os empresários citaram a escassez de motoristas profissionais em Porto Xavier, sendo que trabalhadores experientes já teriam o seu próprio caminhão ou estariam empregados em outras empresas. Isso seria outro fator que desestimularia os empresários a comprar novos caminhões, pois todos relutam em contratar motoristas “de fora”, devido a problemas trabalhistas e de gestão ocorridos no passado. Apesar disso, todos os entrevistados empregavam motoristas de outros municípios, mesmo que em menor proporção. Esses motoristas são notadamente dos municípios próximos, pertencentes à microrregião de Cerro Largo. Cabe salientar ainda a tendência apontada por dois entrevistados de “agregar” motoristas. Essa prática consiste em fornecer o semirreboque a um caminhoneiro autônomo que passaria a trabalhar exclusivamente para a empresa, utilizando o seu caminhão-trator. Essa situação facilitaria a contratação desses caminhoneiros e diminuiria a necessidade de capital imobilizado da empresa.

Outra tendência identificada nas entrevistas é a entrada das empresas locais e da COOTRARIU no setor de “logística” a partir do início da década de 2010. A “logística” foi citada com primordial por todos os empresários, sendo considerada a sua principal atividade. Essa atividade consiste em contratar “lotes” de fretes

internacionais de terceiros, notadamente indústrias, e utilizar caminhões próprios ou de terceiros para realizá-los, nesse último caso auferindo uma comissão pelo agenciamento. As atividades de agenciamento são feitas somente em fretes internacionais e englobam a confecção da documentação aduaneira e contratação do seguro, se for solicitado pelo cliente.

A maioria dos fretes são realizados entre o Brasil e a Argentina, todavia os entrevistados também realizam viagens para o Chile, e em menor proporção, para o Uruguai. Os locais de destino e chegada variam, sendo citadas como principais as rotas saindo de São Paulo, Curitiba, Serra Gaúcha, Buenos Aires (Argentina), Mendoza (Argentina) e Santiago (Chile). As empresas possuem representantes nessas cidades, os quais auxiliam os motoristas com a documentação e a conseguem fretes de retorno ao país.

A relevância da atividade de agenciamento de cargas, a diversidade de rotas e modelos de contratação de funcionários, a grande quantidade de caminhoneiros autônomos e as dificuldades para execução de entrevistas impostas pela emergência sanitária impossibilitaram a realização do cálculo econômico do setor de transporte no município.

7.4 O VALOR AGREGADO GERADO PELAS DEMAIS ATIVIDADES

Nas próximas subseções, analisa-se as demais atividades vinculadas ao comércio exterior no município, os despachantes aduaneiros, a ASSIMPEX, que presta serviços semelhantes ao de um depositário, e os servidores públicos que estão diretamente vinculados à área aduaneira.

7.4.1 Despachantes aduaneiros

Os despachantes aduaneiros e seus ajudantes podem praticar, em nome dos seus representados, os atos relacionados ao despacho aduaneiro de bens ou de mercadorias, na importação ou na exportação. Assim, a principal função do despachante aduaneiro é a formulação da declaração aduaneira de importação ou de exportação, cabendo a ele indicar “o regime aduaneiro a aplicar às mercadorias e comunicando os elementos exigidos pela Aduana para aplicação desse regime” (BRASIL, 2020c).

A Instrução Normativa da Receita Federal do Brasil nº 1209/2011 (BRASIL., 2011c) elenca as atividades relacionadas à atividade do despachante aduaneiro e do ajudante de despachante aduaneiro. Ela coloca como exigência que os despachantes aduaneiros sejam inscritos em registro próprio, mantidos pelo referido órgão público. Para efetivar a inscrição de registro próprio, o despachante aduaneiro deverá possuir inscrição há pelo menos dois anos no Registro de Ajudantes de Despachantes Aduaneiros, formação de nível médio e ser aprovado em exame de qualificação técnica, entre outras exigências.

O município de Porto Xavier conta atualmente com quatro escritórios de despachantes aduaneiros. Desses quatro escritórios, três funcionam o ano inteiro, possuindo estrutura e funcionários contratados durante todo o período. Existe ainda um escritório de menor porte, sem funcionários contratados, que trabalha somente na época da safra de cebola e utiliza parte da estrutura de outro escritório. Desse modo, levando em consideração que a maioria dos trabalhos são feitos pelos três escritórios perenes, foram realizadas entrevistas com os sócios gerentes desses escritórios. Não foi realizada entrevista com o gerente do escritório que trabalha de forma não perene, pois a diminuta quantidade de despachos que realiza e a enxuta estrutura que possui, sem contratar funcionários, permite que a sua receita e custos sejam inferidos pelos valores apresentados pelos outros escritórios, sem gerar distorções relevantes no trabalho.

Os três despachantes entrevistados iniciaram sua carreira na década de 1990, sendo que dois trabalhavam como despachantes em uma mesma empresa, a “COMIEX”, que atualmente não é mais ativa. O despachante remanescente inicialmente trabalhava diretamente para empresas importadoras e, posteriormente, para um dos escritórios de despachantes entrevistados. Os entrevistados foram unânimes em informar que no início de sua profissão muitas empresas faziam o trabalho de despacho aduaneiro internamente, em seus escritórios. Essa situação mudou em 2005, quando foram instituídos controles mais rígidos pela aduana, forçando uma especialização de trabalhos e a consequente terceirização dos serviços. Eles apontam que no início de suas carreiras trabalhavam quase que exclusivamente com despachos de importação de cebola, situação que vem se modificando, especialmente nos últimos cinco anos. De acordo com eles, a diversificação dos produtos transacionados é algo positivo, pois os mantêm ativos durante o ano inteiro e aumenta as receitas. O Entrevistado 4 também cita que a agilidade do Porto

Internacional é um atrativo para as cargas passarem por Porto Xavier, sendo que as cargas podem ser desembarçadas em um dia, mesmo quando caem em canal vermelho. Em outros recintos a carga pode ficar parada de quatro a cinco dias nessas situações.

Fato marcante é a utilização da mão-de-obra familiar, sendo que mais da metade dos funcionários que trabalham nos escritórios possuem vínculo familiar com o proprietário. Essa situação decorre da necessidade de treinar a mão-de-obra a ser utilizada, devido à falta de oferta de pessoas com conhecimento específico no município, e ao fato de que para tornar-se despachante é necessário passar por um período de dois anos como ajudante de um despachante aduaneiro registrado.

Os despachantes de Porto Xavier atuam somente com o modal rodoviário, sendo que as suas receitas são quase totalmente dependentes dos veículos que trafegam pelo ponto de fronteira local. Dois dos despachantes atuam em outros pontos de fronteira, sendo que somente um tem a receita dos serviços de “assessoria” como significativa. A receita de assessoria é referente ao trabalho gerenciando despachos de uma empresa, como um todo, e posteriormente delegando serviços a outros despachantes no local da passagem da carga. Esse valor foi obtido nas entrevistas e será inserido no total da produção bruta (PB). Os valores estão expostos no Apêndice B.

O mais representativo serviço prestado é o despacho aduaneiro. Os despachantes locais atuam em todas as cargas que passam pelo Porto Internacional de Porto Xavier, com diferentes atividades. Quanto às cargas provenientes do exterior, a atuação é mais complexa e gera mais receita. Também verificou-se que a cobrança é feita “por caminhão” e não por despacho. Desse modo, a produção bruta da atividade de despacho de importação foi calculada levando em conta o número de caminhões que trouxeram cargas do exterior no Porto Internacional de Porto Xavier. Os dados foram obtidos com o Entrevistado 1, o qual possui uma tabela com a movimentação de caminhões desde 1991, com dados fornecidos anualmente pela Inspeção da Receita Federal de Porto Xavier. Dentro das cargas foi separado o volume de cargas de cebola e milho, nas quais foi possível identificar uma diferença de valores cobrados por serem cargas mais simples e em grande quantidade, e as cargas de outros produtos, mesmo agrícolas. Essa divisão foi feita utilizando-se uma proporção entre os volumes totais das cargas, o número total de caminhões e o volume de cargas dos dois produtos, obtidos na ferramenta COMEXSTAT (BRASIL,

2020b). Cabe salientar que a maior parte das receitas, 76,82%, é decorrente dos serviços relacionados ao despacho de importação de mercadorias.

No que tange ao despacho de exportação verifica-se que a receita obtida depende diretamente da complexidade dos serviços executados, gerando duas espécies distintas de cobrança. Existe uma quantidade de despachos que são feitos diretamente pelos despachantes, os quais se encarregam de toda documentação e serviço no Porto. Nesse caso é cobrado o valor “cheio”, similar ao despacho de importação. Existem ainda despachos que são feitos “em parceria”. Despachantes de outros locais, responsáveis pelo despacho, terceirizam parte dos serviços e a apresentação dos documentos para os despachantes que estão presentes fisicamente no Porto. Também ocorre de as próprias empresas apresentarem a declaração de exportação, contratando o despachante somente para atuar “na ponta”. Verificou-se ainda que a maior parte dos despachos de exportação estão concentrados em dois escritórios, especialmente em um. O despachante que tem menor número desse tipo de serviços informou que possui um preço único por caminhão. Os valores foram calculados separadamente e somados no item “Despachos de exportação” do Apêndice B.

Outro serviço prestado é a emissão de documento de transporte de caminhões vazios retornando a Argentina, situação frequente na época da safra. O cálculo dessa receita foi feito com base nos dados obtidos do Entrevistado 1, quantidade de caminhões vazios, multiplicado pelo valor por caminhão obtido das entrevistas com os despachantes.

Em menor escala, menos de 5% das receitas, são prestados serviços relativos ao transporte. Esses serviços incluem manifestação de cargas, emissão de documentos, representação de empresas internacionais no Brasil e informação de chegada de caminhões no Porto e assistência aos motoristas.

Conforme citado, há quatro escritórios constituídos em Porto Xavier, com sede física. Todavia, um dos escritórios funciona somente no período da safra da cebola, não possuindo funcionários e utilizando parte da estrutura de um dos outros escritórios, como insumos e parte dos equipamentos. Desse modo, esse escritório será contabilizado conjuntamente nos custos intermediários e depreciação fazendo uma proporção pelo número de despachos. O restante dos dados foram obtidos diretamente das entrevistas. Os custos intermediários consistem em folhas, tinta para impressora, pastas para entrega de documentos, custos bancários, especialmente

manutenção de conta e emissão de boletos, Correios, internet, telefone e luz. Por fim, foi calculada a depreciação (D) dos computadores, impressoras, nobreak, mesas e cadeiras, principais itens dos escritórios. Os dados foram obtidos nas entrevistas presenciais e complementados em contatos posteriores por telefone. Esse processo culminou nos resultados da Expressão 3. Os valores são expressos em milhares de reais.

Expressão 3 – Cálculo do valor agregado da atividade de despachante aduaneiro.

$$\text{R\$ 2.242,60 (VA)} = \text{R\$ 2.381,14 (PB)} - \text{R\$ 111,16 (CI)} - \text{R\$ 27,38 (D)}$$

Fonte: Elaborado pelo Autor, 2020.

Os entrevistados informaram o salário mensal de seus funcionários (S), os quais foram divididos em despachantes, ajudantes de despachantes e auxiliares, anualizados, considerando o décimo terceiro e o adicional de férias, e informados em conjunto. Cabe destacar que um dos escritórios possui três sócios, e os outros três somente um proprietário. Todos os funcionários e sócios residem em Porto Xavier. Os impostos e taxas (I) considerados foram o Simples Nacional, o IPTU, sendo que dois dos entrevistados informaram que o IPTU está incluso no aluguel, a taxa de expedição de alvará da Prefeitura Municipal e o FGTS. Os valores foram calculados com base nas porcentagens citadas pelos entrevistados. Os aluguéis também foram informados pelos entrevistados, sendo que um deles possui imóvel próprio. Não foram informados valores de juros pagos pelos entrevistados. Com base nesses dados foi calculada a Renda dos Agentes Produtores, conforme disposto na Expressão 4. Os dados estão expostos em milhares de reais.

Expressão 4 – Cálculo da Renda do Agente Produtor da atividade de despachante aduaneiro.

$$1.604,16 (\text{RA}) = 2.242,61 (\text{VA}) - 0,00 (\text{J}) - 364,60 (\text{S}) - 41,28 (\text{T}) - 232,56 (\text{I})$$

Fonte: Elaborado pelo Autor, 2020.

Assim, o valor agregado gerado por esse estrato de intervenientes chega ao total de R\$ 2.242,61 mil e a renda dos agentes produtores em R\$ 1.604,16 mil.

7.4.2 Associação dos importadores, exportadores, despachantes e transportistas de Porto Xavier - ASSIMPEX

A Associação dos Importadores, Exportadores, Despachantes e Transportistas de Porto Xavier (ASSIMPEX) foi constituída pelos intervenientes locais no comércio exterior em 1995 (ESTATUTO..., 1998). A Entrevistada 5, presidente da associação nos últimos dez anos, afirma que a associação foi constituída para auxiliar na infraestrutura e trabalhos do Porto Internacional, pois “não tinha infraestrutura nenhuma”. Explicita que a criação ocorreu para conseguirem vencer as exigências legais de análise fitossanitária para importar cebolas, primeiramente, e depois batatas e outros produtos. No início das operações, década de 1990, a associação auxiliava no deslocamento de engenheiros do Ministério da Agricultura, que vinham de Ijuí, para analisar as mercadorias. Na sequência construíram um laboratório no Porto Internacional para propiciar a passagem de outras mercadorias. Cita que a associação também montou a estrutura da EMATER e do MAPA no recinto alfandegado, bem como pagava as contas do local e realizou outras obras de infraestrutura, como a rampa de acesso à balsa.

Na época em que os repasses de cebola, procedimento onde a cebola era reclassificada e retirados os bulbos podres para se adequar ao padrão fitossanitário, eram realizados no pavilhão anexo ao Porto Internacional, a Entrevistada 5 informa que a ASSIMPEX possuía em torno de 25 funcionários, sendo que 20 trabalhavam com o repasse, quatro trabalhavam retirando amostras para a análise fitossanitária e um trabalhava na limpeza. Essa situação finalizou próximo ao início de seu mandato como presidente, no início da década de 2010.

Atualmente a Entrevistada 5 aponta que a ASSIMPEX possui somente dois funcionários permanentes e um temporário, na época da safra da cebola, e que somente realizam o trabalho de retiradas de amostras para o Ministério da Agricultura, sendo contratados diretamente pelos importadores e exportadores, tanto locais como de fora do município. O trabalho de retirada de amostras consiste na remoção de um número pré-definido de mercadorias de locais também pré-determinados do caminhão e a disponibilização desses itens na sala do MAPA. Após, as mercadorias são colocadas novamente em sacos ou caixas e devolvidas ao caminhão. Por fim, a entrevistada pontua que essa seria a única receita da ASSIMPEX atualmente, pois não existem outros serviços prestados e não há contribuição mensal dos membros.

Desse modo, tem-se que o único serviço prestado pela ASSIMPEX é a retirada de amostras para o MAPA. A produção bruta (PB) da ASSIMPEX foi calculada pelo número de caminhões de produtos da Seção II, Produtos do Reino Vegetal (PORTAL..., 2020), da Nomenclatura Comum do Mercosul, obtido por uma regra de proporcionalidade entre o número total de caminhões, a quantidade total de carga e a quantidade total de carga da Seção II, produtos do reino vegetal, obtida na ferramenta COMEXSTAT (BRASIL, 2020b). Os dados de consumo intermediário (CI), depreciação (D) e Salários (S), o valor dos Impostos (I), nesse caso somente os que incidem sobre a folha de pagamentos por se tratar de uma associação sem fins lucrativos, foram obtidos na entrevista. Não há custos com Juros (J) e Aluguéis (T). Os dados detalhados constam no Apêndice C. A Expressão 5 apresenta os valores referentes à ASSIMPEX, em milhares de reais.

Expressão 5 – Valor Agregado e Renda do Agente Produtor nas atividades desenvolvidas pela ASSIMPEX.

$$246,34 (VA) = 271,50 (PB) - 24,26 (CI) - 0,9 (D)$$

$$163,54 (RA) = 246,34 (VA) - 0,00 (J) - 42,79 (S) - 0,00 (T) - 40,00 (I)$$

Fonte: Elaborado pelo Autor, 2020.

A ASSIMPEX gera um valor agregado de R\$ 246,34 mil reais, sendo que a renda do agente produtor chegou a um montante de R\$ 163,54 mil reais.

7.4.3 Serviços públicos

O município de Porto Xavier conta com uma Inspeção da Receita Federal do Brasil, onde estão lotados seis servidores, e uma unidade do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA), com dois servidores lotados. Ambos órgãos estão diretamente vinculados às atividades de comércio exterior.

No ano de 2017 trabalhavam em Porto Xavier dois auditores-fiscais da Receita Federal do Brasil, quatro analistas tributários e dois assistentes técnicos administrativos vinculados à Inspeção da Receita Federal, e um auditor fiscal federal agropecuário e dois agentes de atividades agropecuárias na unidade descentralizada de vigilância agropecuária internacional de Porto Xavier, unidade vinculada ao Serviço de Gestão Regional do VIGIAGRO no Rio Grande do Sul. Também atuavam, no Porto

Internacional, dois agentes da Polícia Federal que realizam os procedimentos migratórios. Todavia, tais profissionais estão lotados na Delegacia da Polícia Federal de Santo Ângelo e atuam em deslocamento, não sendo vinculados diretamente ao município de Porto Xavier.

A massa salarial dos servidores da RFB e do MAPA, os quais atuavam em unidades diretamente vinculadas ao comércio exterior, perfazia o montante de R\$ 948.506,57 (Novecentos e quarenta e oito mil e quinhentos e seis reais e cinquenta e sete centavos). Esse valor foi obtido utilizando a média aritmética entre o salário inicial e final das carreiras, multiplicado por 13,33 vezes, refletindo as doze remunerações anuais, o décimo terceiro salário e o adicional de férias. Por fim, foi somada a Indenização de Localidade Estratégica (ILE), referente aos servidores da Receita Federal do Brasil (BRASIL, 2013). Em contato com o titular da unidade do MAPA foi informado que a regulamentação interna do órgão está impedindo o recebimento dessa verba. Os valores das remunerações foram obtidos nas leis n. 13.324/16 (BRASIL, 2016) e 13.464/17 (BRASIL, 2017).

7.5 ANÁLISE DO VALOR AGREGADO GERADO PELAS ATIVIDADES DOS INTERVENIENTES

Foi possível calcular a produção bruta, valor agregado e renda do agente produtor de três categorias de intervenientes no comércio exterior, importadores de cebola, despachantes aduaneiros e da ASSIMPEX, além da massa salarial dos servidores públicos federais vinculados às atividades de comércio exterior. A Tabela 3 sintetiza esses valores, em milhares de reais.

Tabela 3 - Síntese dos valores obtidos nas entrevistas – em R\$ 1.000,00.

	Importadores	Despachantes	ASSIMPEX	Total
Produção Bruta (PB)	202.261,83	2.381,15	271,50	204.914,48
Consumo Intermediário (CI)	172.318,39	111,15	24,26	172.453,80
Depreciação (D)	359,72	27,38	0,90	388,00
Valor Agregado (VA)	29.583,72	2.242,62	246,34	32.072,68
Juros (J)	1.237,67	-	-	1.237,67
Salários (S)	6.224,25	364,60	42,79	6.631,64
Aluguéis (T)	48,96	41,28	-	90,24
Impostos e Taxas (I)	8.036,03	232,56	40,00	8.308,59
Renda do Agente Produtor (RA)	14.036,81	1.604,18	163,55	15.804,54
VAB (PB - CI - I)	21.907,41	2.037,44	207,24	24.152,09

Fonte: Elaborado pelo Autor, 2020.

O valor agregado total gerado pelas atividades estudadas alcançou o montante de R\$ 32.072,70 mil, a renda dos agentes produtores R\$ 15.804,51, o Valor Adicionado Bruto de R\$ 24.152,09 mil e foram pagos R\$ 6.631,64 em salários. Como foram localizados dados secundários somente de Valor Adicionado Bruto e da Massa Salarial do município, esses serão os valores utilizados para analisar a influência dos intervenientes.

A Tabela 1 aponta que o Valor Adicionado Bruto total do município de Porto Xavier no ano de 2017 foi de R\$ 146.635 mil. Os setores mais representativos foram os de “Serviços - exclusive Administração, defesa, educação e saúde públicas e seguridade social”, com R\$ 70.789 mil, e “Administração, defesa, educação e saúde pública e seguridade social”, com R\$ 48.010 mil.

O setor de serviços engloba as atividades dos importadores de cebola, dos despachantes aduaneiros e da ASSIMPEX. Conforme exposto na Tabela 3, no ano de 2019, o Valor Adicionado Bruto desses intervenientes do comércio exterior, obtido pela subtração dos Impostos (I) do Valor Agregado (VA) totalizou R\$ 24.152,09 mil. Esse valor equivale a 16,47% do Valor Adicionado Bruto total do município de Porto Xavier no ano de 2017 e 34,12% do total do setor de serviços, no qual as atividades estão inseridas.

Cabe salientar ainda que os dados do IBGE não representam de forma fidedigna a situação do setor de transporte em Porto Xavier. Ao analisar a nota metodológica da pesquisa “PIB dos municípios”, verifica-se que ao calcular o Valor Adicionado Bruto das atividades de serviços, setor de transportes, armazenagem e correios, o transporte de carga é calculado com base no “Valor da produção municipal das atividades agropecuária, indústria extrativa mineral, indústria de transformação, comércio e serviços de manutenção e reparação, transportes aquaviário, aéreo e correios” (INSTITUTO..., 2016). Como ficou demonstrado pelos entrevistados, o setor de transportes de Porto Xavier presta serviços majoritariamente a empresas de outros municípios. Ao tomar como base a produção municipal, o setor torna-se significativamente sub-representado.

Ainda, cabe salientar que a atividade de “comércio e reparação de veículos automotores” foi a terceira mais representativa no ano de 2017, atrás de “demais serviços”, e “administração, defesa, educação e saúde públicas e seguridade social” (INSTITUTO..., 2020b). A existência de uma frota superior a 400 caminhões no município e o fato de que os transportadores dão preferência para realizar as manutenções dos veículos com prestadores locais indica uma influência do setor de transportes também nessa atividade. Nesse mesmo sentido, os importadores utilizam mão-de-obra local para realizar a manutenção de parcela de seu maquinário.

Mesmo sem considerar o setor de transporte internacional, muito significativo no município e sub-representado nos dados secundários obtidos, resta claro que os intervenientes do comércio exterior detêm um papel fundamental na produção do município de Porto Xavier.

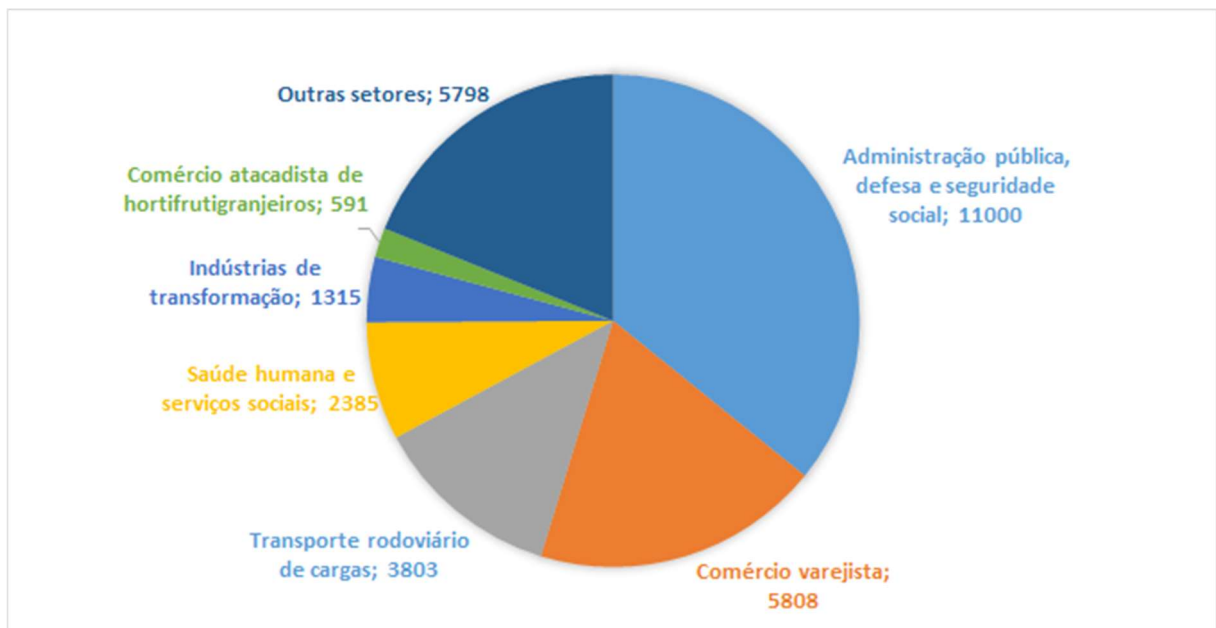
7.6 ANÁLISE DA MASSA SALARIAL TOTAL DE PORTO XAVIER E SUA VINCULAÇÃO COM O COMÉRCIO EXTERIOR

Os importadores de cebola, despachantes aduaneiros e a ASSIMPEX empregaram mais de 300 trabalhadores no ano de 2019, entre funcionários permanentes e temporários. Somados aos 217 caminhoneiros autônomos e 123 motoristas com carteira assinada (BRASIL, 2020h), o número de trabalhadores vinculados ao comércio exterior em Porto Xavier aproxima-se de 650.

Somado ao elevado número absoluto de trabalhadores verifica-se que, conforme exposto no item 6.4 a remuneração de um motorista de caminhão é

praticamente o dobro das outras ocupações mais frequentes no município. Nesse mesmo sentido, as remunerações dos despachantes aduaneiros e dos “compradores” que se deslocam a Argentina no período da safra também são significativamente maiores que a média das remunerações do município. Com efeito, os trabalhadores temporários também percebem uma remuneração maior que a média, mas devido principalmente à realização de horas extras. O Gráfico 8 demonstra a massa salarial dos trabalhadores formais em Porto Xavier no ano de 2017.

Gráfico 8 – Massa salarial em Porto Xavier em R\$ 1.000 - 2017



Fonte: Elaborado pelo Autor, 2020.

Os dados presentes no Cadastro Central de Empresas (CEMPRE), do IBGE (INSTITUTO..., 2020e) refletem a relevância da massa salarial total anual das empresas que atuam com comércio exterior e transporte internacional, representadas no Gráfico 8 como “Comércio atacadista de hortifrutigranjeiros” e “Transporte rodoviário de cargas”. Decidiu-se pela utilização da tabela “6450” devido aos ajustes que são feitos pelo IBGE nos valores econômicos das unidades locais. Tal ajuste consiste em “distribuir, proporcionalmente, os valores de pessoal ocupado total, pessoal assalariado e salários pagos, informados nas pesquisas anuais por empresas, entre suas unidades locais, obedecendo à distribuição dessas informações na RAIS” (INSTITUTO, 2019b). A Relação Anual de Informações Sociais (RAIS) é uma declaração prestada por empresas e por órgãos públicos ao Ministério da Economia,

antes Ministério do Trabalho e Emprego, com informações sobre o mercado de trabalho para fins estatísticos e de fiscalização (BRASIL, 2020h). A utilização dos dados de 2017 deve-se ao fato de esse ser o último ano disponível para consulta.

No ano de 2017 verifica-se que 1,93% e 12,39% da massa salarial formal do município de Porto Xavier referem-se a empregados das empresas atacadistas de produtos hortifrutigranjeiros, importadores de cebola argentina e de empresas de transporte de cargas. Cabe salientar que nesse ano, 2017, foram importadas somente 15.446 toneladas de cebola, sendo no ano anterior foram realizadas importações de 54.446 toneladas, e a média dos últimos dez anos foi de 70.891 toneladas (BRASIL, 2020b). No ano de 2016, quando foram importadas quase quatro vezes mais cebolas argentinas que em 2017, o total de salários pagos pelos importadores aos seus empregados formais foi de R\$ 2.765 mil, perfazendo 9,53% do total de salários pagos no município naquele ano. Nesse mesmo ano, 2016, as empresas transportadoras pagaram R\$ 2.109 mil aos seus funcionários, o equivalente a 7,27% do total, o que totaliza um montante de 16,80% da massa salarial do ano de 2016 vinculado a empresas que atuavam como intervenientes no comércio exterior. Os valores referem-se somente aos funcionários formais das empresas importadoras e dos transportadores, não englobando escritórios de despachantes, os 217 caminhoneiros autônomos que atuam na COOTRARIU e os contratos informais de trabalho.

Por fim, o montante exposto como referente à administração pública, defesa e seguridade social teve como origem a Relação Anual de Informações Sociais (BRASIL, 2020h), em âmbito municipal. Desse modo, não engloba os servidores federais que atuam no Porto Internacional de Porto Xavier. Diretamente com o comércio exterior atuam os servidores da Inspeção da Receita Federal do Brasil de Porto Xavier e os servidores do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA). No ano de 2017 trabalhavam em Porto Xavier dois auditores-fiscais da Receita Federal do Brasil, quatro analistas tributários e dois assistentes técnicos administrativos vinculados à Inspeção da Receita Federal, e um Fiscal agropecuário e dois técnicos agropecuários do Ministério da Agricultura, conforme exposto no item 7.4.3.

A Tabela 4 compila os dados expostos nos itens anteriores do presente capítulo, a fim de calcular o total da massa salarial vinculada aos intervenientes do comércio exterior em Porto Xavier.

Tabela 4 – Massa salarial dos trabalhadores vinculados ao comércio exterior em Porto Xavier.

Atividade	Massa salarial anual (em R\$ 1.000,00)	%
Importação de cebola (2019)	6.224,25	54,68%
Despachantes aduaneiros (2019)	364,60	3,20%
ASSIMPEX (2019)	42,79	0,37%
Administração pública (2017)	948,50	8,33%
Transporte Rodoviário de cargas (2017)	3.803,00	33,42%
Total	11.383,14	100,00%

Fonte: Elaborado pelo Autor, 2020.

Da análise da Tabela 4 e do Gráfico 8 verifica-se que a massa salarial dos funcionários e servidores vinculados ao comércio exterior em Porto Xavier supera os valores pagos pela “administração pública, defesa e seguridade social” e seria o maior setor, caso existente. Com efeito, os valores referentes ao comércio exterior, R\$ 11.383,14 mil, representam quase o dobro do setor de comércio varejista, R\$ 5.808,00 mil, segundo setor mais representativo. Cabe salientar que parte dos dados da Tabela 3 referem-se ao ano de 2019, o que prejudica, mas não inviabiliza, a comparação. Por outro lado, o setor de transporte rodoviário de cargas reflete somente os motoristas contratados pelas empresas, não abarcando o grande contingente de motoristas autônomos presentes no município.

Assim, os setores vinculados ao comércio exterior representam a maior massa salarial do município de Porto Xavier, mesmo sem considerar a maior parcela do setor de transporte internacional.

8 CONCLUSÕES

O objetivo do estudo foi identificar a influência que os intervenientes no comércio exterior, localizados no município de Porto Xavier, exercem sobre o seu desenvolvimento. Os resultados obtidos permitem concluir que os setores vinculados ao comércio exterior foram importantes para o desenvolvimento do município, impactando o seu processo histórico de formação e representando parte significativa da produção e massa salarial do município.

A pesquisa teve como referencial teórico a ontologia do ser social e o papel fundamental do trabalho, conforme proposto especialmente por Lukács (1979). O cálculo econômico utilizado foi embasado na obra de Silva Neto (2016b) e as entrevistas com os intervenientes foram realizadas a partir da adaptação do método ADSA, conforme Marc Dufumier (2010).

O município de Porto Xavier tem a sua história e economia vinculadas às trocas internacionais. Desde o início de sua ocupação, o Rio Uruguai era utilizado para o comércio pelos seus habitantes, seja para efetuar trocas com os municípios argentinos, como para escoar a produção local para os municípios brasileiros localizados mais ao sul. As trocas legais de mercadorias, comércio fronteiriço, e ilegais, como o contrabando, marcaram a ocupação do seu território.

Na metade da década de 1980 os comerciantes locais voltaram-se ao comércio internacional de mercadorias, tendo como foco a importação de cebolas. Esse fato foi precipitado por uma crise no país vizinho que afetou o comércio fronteiriço. O comércio de cebolas logo cresceu e dezenas de empresas importadoras foram criadas em Porto Xavier, em sua maioria por moradores do município. As importadoras encontraram um ambiente propício também pela existência de mão-de-obra na zona rural disposta a trabalhar no período da “safra” de importação de cebola, de março a junho. Esses trabalhadores já complementavam a renda de sua produção rural trabalhando na colheita de cana-de-açúcar, que inicia em junho.

As empresas importadoras reinvestiram seus lucros em caminhões. Esse movimento fomentou a criação de um polo de empresas e caminhoneiros autônomos vinculados ao transporte internacional, que hoje conta com mais de 350 caminhões. A existência das importadoras também estimulou a instalação de prestadores de serviços aduaneiros e órgãos públicos vinculados ao comércio exterior. Por fim, identificou-se que os lucros com as importações também impulsionaram a criação de

gado de raças nobres e de suínos no município, bem como a instalação de uma loja franca de fronteira terrestre, com previsão de inauguração para o final de 2020. Por fim, cabe salientar que as próprias empresas importadoras diversificaram a pauta de mercadorias importadas e exportadas nos últimos anos.

As importações de cebola argentina tiveram um período de forte declínio nos anos de 2015 a 2018, devido especialmente ao aumento e pulverização da produção nacional do produto. Esse declínio resultou em valores de produção bastante baixos no ano de 2017. Os resultados do estudo demonstram que o Valor Adicionado Bruto dos setores vinculados ao comércio exterior no ano de 2019 equivale a 16,47% do Valor Adicionado Bruto total do município de Porto Xavier no ano de 2017 e 34,12% do total do setor de serviços, no qual as atividades estão inseridas. Esse valor engloba somente os importadores de cebola, os despachantes aduaneiros e a ASSIMPEX.

Devido à diversidade e complexidade de atuação dos atores não foi possível realizar o cálculo econômico desse setor no presente estudo. Cabe salientar que o setor de transporte internacional é significativamente sub-representado em Porto Xavier devido à metodologia utilizada pelo IBGE ao calcular o valor agregado bruto. Essa situação abre uma via para futuros trabalhos com foco no setor de transporte internacional do município.

Identificou-se, ainda, que os setores acima citados empregaram mais de 650 pessoas em 2019, contando os trabalhadores temporários e os caminhoneiros autônomos. Os empregados dos setores vinculados ao comércio exterior, caso fossem uma categoria, teriam a maior massa salarial do município, superando marginalmente os valores pagos pela “administração, defesa, educação, saúde pública e seguridade social”, e representando quase o dobro dos valores pagos aos trabalhadores do comércio varejista. Cabe salientar que a massa salarial não engloba os valores auferidos pelos caminhoneiros autônomos.

Dado o exposto, verifica-se que os intervenientes no comércio exterior foram fundamentais para o desenvolvimento de diversas atividades econômicas no município de Porto Xavier, constituindo-se no setor com maior produção bruta e massa salarial, considerando-se os dados expostos no estudo. Além disso, a atividade possui uma relação simbiótica com os trabalhadores rurais do município, que utilizam o trabalho temporário no beneficiamento das cebolas argentinas como complementação de renda.

Entretanto, Porto Xavier é um dos municípios mais pobres da região. As atividades relacionadas ao comércio exterior, apesar de relativamente desenvolvidas, não compensam o menor desenvolvimento das demais atividades, em especial a agricultura. Mesmo com os valores obtidos na pesquisa o município possui a segunda menor produção interna bruta da microrregião.

Adicionalmente, identificou-se que o recinto alfandegado vinculado ao Porto Internacional de Porto Xavier atua como uma influência positiva, porém também limitante aos intervenientes do comércio exterior. A presença do recinto alfandegado no município permite aos caminhoneiros da cidade passarem mais tempo junto a suas famílias e aos transportadores e importadores estarem mais próximos dos seus veículos e mercadorias. Além disso, a celeridade da liberação de cargas foi apontada como um diferencial para a competitividade dos despachantes aduaneiros, os quais prestam serviços a todas as cargas que transitam pelo porto. Todavia, a precária estrutura do recinto e o fato da passagem ser feita por balsa, processo mais moroso e com volume limitado de cargas diárias, cria filas de caminhões esperando passagem na Argentina nos momentos de maior movimento. Assim, a construção de uma Ponte Internacional, com um recinto alfandegado melhor estruturado, é uma atitude possível de ser tomada pelo poder público a fim de impulsionar o setor de comércio exterior no município.

REFERÊNCIAS

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES. **Consulta ao cadastro de empresas brasileiras de transporte rodoviário de cargas.** Disponível em: <https://appweb1.antt.gov.br/scff/conCadastro.asp>. Acesso em: 16 jun. 2020a.
- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES. **Resposta da Ouvidoria - Protocolo nº. 6268843.** Caio César Nascimento Nogueira. Brasília, 2020b.
- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES. **TRIC - Transporte rodoviário internacional de cargas.** Disponível em: http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/4966/TRIC___Transporte_Rodoviario_Internacional_de_Cargas.html. Acesso em: 23 jun. 2020c.
- BRASIL. **Lei 6.634, de 2 de maio de 1979.** Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L6634.htm. Acesso em: 17 jun. 2020.
- BRASIL. Secretaria da Receita Federal do Brasil. **Ato declaratório SRF n. 09, de 12 e dezembro de 1980.** Disponível em: <http://www.jusbrasil.com.br/diarios/3536702/pg-5- secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-16-12-1980?ref=goto>. Acesso em: 27 jun. 2018.
- BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil.** 1988. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm. Acesso em: 23 jun. 2020.
- BRASIL. **Decreto n. 350, de 21 de novembro de 1991.** Tratado de Assunção. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/d0350.htm. Acesso em: 16 jun. 2020.
- BRASIL. Secretaria da Receita Federal do Brasil. Superintendência da 10ª Região Fiscal. **Ato declaratório n. 18, de 27 de junho de 2002.** Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=31&data=01/07/2002>. Acesso em: 23 jun. 2020.
- BRASIL. **Lei n. 10.833, de 29 de dezembro de 2003.** Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/2003/L10.833.htm. Acesso em: 23 jun. 2020.
- BRASIL. Ministério da Infraestrutura. Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN. **Resolução CONTRAN nº 290, de 29 de agosto de 2008.** Disponível em: <https://infraestrutura.gov.br/resolucoes-contran.html>. Acesso em: 20 jun. 2020.
- BRASIL. **Decreto n. 6.759, de 5 de fevereiro de 2009.** 2009a. Regulamento aduaneiro. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/decreto/d6759.htm. Acesso em: 23 jun. 2020.
- BRASIL. Ministério da Integração Nacional. **Programa de Promoção do Desenvolvimento da Faixa de Fronteira - PDFF.** 2009b. Disponível em:

<http://www.integracao.gov.br/documents/4085233/0/II+-+Nova+base+territorial+para+o+programa+Faixa+de+Fronteira.pdf/d3e81c48-f96a-4ba9-a73f-a1eb0fbe51>. Acesso em: 20 maio 2019.

BRASIL. Secretaria da Receita Federal do Brasil. Inspetoria da Receita Federal do Brasil em Porto Xavier. **Ato declaratório executivo n. 1, de 10 de julho de 2009.** 2009c. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=52&data=22/07/2009>. Acesso em: 23 jun. 2020.

BRASIL. Secretaria da Receita Federal do Brasil. Inspetoria da Receita Federal do Brasil em Porto Xavier. **Portaria n. 2, de 10 de julho de 2009.** 2009d. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=52&data=22/07/2009>. Acesso em: 23 jun. 2020.

BRASIL. Ministério da Integração Nacional. **Bases para uma proposta de desenvolvimento e integração da faixa de fronteira.** Brasília, 2010.

BRASIL. Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. Secretaria de Comércio Exterior. **Portaria n. 23, de 14 de julho de 2011.** 2011a. Disponível em: http://www.mdic.gov.br/arquivos/dwnl_1311100642.pdf. Acesso em: 23. jun. 2020.

BRASIL. Ministério da Fazenda. **Portaria n. 257, de 20 de maio de 2011.** 2011b. Disponível em: <http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?visao=anotado&idAto=25699>. Acesso em: 22 jul. 2020.

BRASIL. Secretaria da Receita Federal do Brasil. **Instrução Normativa n. 1209, de 07 de Novembro de 2011.** 2011c. Disponível em: <http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?visao=anotado&idAto=36693>. Acesso em 23 jun. 2020.

BRASIL. **Lei n. 12.855, de 2 de setembro de 2013.** Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2013/Lei/L12855.htm. Acesso em: 24 jun. 2020.

BRASIL. Ministério da Integração Nacional. **Portaria n. 125, de 21 de março de 2014.** Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=26/03/2014&jornal=1&pagina=64&totalArquivos=108>. Acesso em: 17 jun. 2020.

BRASIL. **Lei n. 13.324, de 29 de julho de 2016.** Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2016/Lei/L13324.htm#art84. Acesso em: 24 jun. 2020.

BRASIL. **Lei n. 13.464, de 10 de julho de 2017.** Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/lei/L13464.htm. Acesso em: 24 jun. 2020.

BRASIL. Ministério da Defesa. **Programa Calha Norte**. Disponível em: <https://www.defesa.gov.br/programas-sociais/programa-calha-norte>. Acesso em: 24 nov. 2018.

BRASIL. Ministério da Infraestrutura. **Frota de veículos** – DENATRAN. Disponível em: <https://www.denatran.gov.br/component/content/article/115-portal-denatran/8552-estat%C3%ADsticas-frota-de-ve%C3%ADculos-denatran.html>. Acesso em: 27 dez. 2019a.

BRASIL. Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento. **O vigiagro**. Disponível em: <http://www.agricultura.gov.br/assuntos/vigilancia-agropecuaria/o-vigiagro>. Acesso em: 18 maio 2019b.

BRASIL. Ministério da Economia. **Empresas brasileiras exportadoras e importadoras**. Disponível em: <http://www.mdic.gov.br/comercio-exterior/estatisticas-de-comercio-exterior/empresas-brasileiras-exportadoras-e-importadoras>. Acesso em: 16 jun. 2020a.

BRASIL. Ministério da Economia. **COMEXSTAT**. Disponível em: <http://comexstat.mdic.gov.br/pt/home>. Acesso em: 19 jun. 2020b.

BRASIL. Secretaria da Receita Federal do Brasil. **Despachantes Aduaneiros**. Disponível em: <http://receita.economia.gov.br/orientacao/aduaneira/importacao-e-exportacao/habilitacao/despachantes-aduaneiros>. Acesso em: 23 jun. 2020c.

BRASIL. Ministério da Economia. **Perfil do Município**. Disponível em http://bi.mte.gov.br/bgcaged/caged_perfil_municipio/index.php. Acesso em: 16 jun. 2020d.

BRASIL. Ministério da Economia. **Tratamento administrativo na importação**. Disponível em: <http://www.mdic.gov.br/comercio-exterior/importacao/tratamento-administrativo-de-importacao>. Acesso em: 23 jun. 2020e.

BRASIL. Ministério da Economia. **Dumping**. Disponível em: <http://www.mdic.gov.br/comercio-exterior/defesa-comercial/205-o-que-e-defesacomercial/1768-dumping>. Acesso em: 23 jun. 2020f.

BRASIL. Ministério da Economia. **Modalidades de Habilitação**. Disponível em: <https://receita.economia.gov.br/orientacao/aduaneira/manuais/habilitacao/modalidades-de-habilitacao>. Acesso em: 29 jul. 2020g.

BRASIL. Ministério da Economia. **Relação anual de informações fiscais - RAIS**. Disponível em: <http://pdet.mte.gov.br/rais>. Acesso em: 21 jun. 2020h.

DE LIMA, Jandir Ferrera; EBERHARDT, Paulo Henrique de Cezaro. **Mesorregião Grande Fronteira do Mercosul**: perfil locacional do desenvolvimento regional. Redes, Santa Cruz do Sul, v. 15, n. 2, p. 134 - 151, maio 2010. ISSN 1982-6745. Disponível em: <https://online.unisc.br/seer/index.php/redes/article/view/1304/1528>. Acesso em: 16 jun. 2020.

DUFUMIER, Marc. **Projetos de Desenvolvimento Agrícola**: Manual para especialistas. 2. ed. EDUFBA. Salvador, 2010.

ESTATUTO DA ASSOCIAÇÃO DOS IMPORTADORES, DESPACHANTES E EXPORTADORES DE PORTO XAVIER. Porto Xavier, 1998.

FRANÇA, Roberto. **Portos secos de fronteira como nós aduaneiros**: o caso de Foz do Iguaçu-PR. Porto Alegre, 2016. Disponível em: seculoxxi.espm.br/index.php/xxi/article/viewFile/149/145. Acesso em: 23 jun. 2020.

GARCIA FILHO, Danilo Prado. **Análise Diagnóstico de Sistemas Agrários**: Guia Metodológico. Brasília: Projeto de Cooperação Técnica INCRA/FAO, 1999.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Produto Interno Bruto dos Municípios**. Ano de Referência 2010. 3ª Edição. Rio de Janeiro, 2016. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv97483.pdf>. Acesso em: 19 jun. 2020.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Estatísticas do cadastro central de empresas 2017**. Rio de Janeiro, 2019a. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv101658.pdf>. Acesso em: 25 jun. 2020.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Produto Interno Bruto dos Municípios 2017**. Contas Nacionais n. 69. ISSN 1415-9813. IBGE, 2019b. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv101688_informativo.pdf. Acesso em: 19 jun. 2020.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Brasil em síntese – Porto Xavier**. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rs/porto-xavier/panorama>. Acesso em: 16 jun. 2020a.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Produto Interno Bruto dos Municípios**. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/economicas/9088-produto-interno-bruto-dos-municipios.html>. Acesso em: 17 jun. 2020b.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo Agropecuário 2017**. Disponível em: <https://sidra.ibge.gov.br/pesquisa/censo-agropecuario/censo-agropecuario-2017>. Acesso em 07 jan. 2020c.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Comissão Nacional de Classificação – CONCLA**. Disponível em: <https://concla.ibge.gov.br/>. Acesso em: 19 jun. 2020d.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **CEMPRE – Cadastro Central de Empresas**. Disponível em: <https://sidra.ibge.gov.br/pesquisa/cempre/tabelas>. Acesso em 07 ago. 2020e.

KRÜGER, Caroline, et al. **Análise das políticas públicas para o desenvolvimento da faixa de fronteira brasileira**. São Paulo, 2017. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1414-753X2017000400039&lng=en&nrm=iso. Acesso em: 29 jun. 2019.

LESSA, Sérgio. **Para compreender a ontologia de Lukács**. Instituto Lukács. 4ª Ed. São Paulo: 2015.

LUKÁCS, György. **Ontologia do Ser Social - Os Princípios Ontológicos Fundamentais de Marx**. São Paulo: Livraria Editora Ciências Humanas, 1979.

MANTELLI, Jussara. **O processo de ocupação do noroeste do Rio Grande do Sul e a Evolução Agrária**. Rio Claro, 2006. Disponível em: <http://repositorio.furg.br/xmlui/bitstream/handle/1/1093/o%20processo%20de%20ocupa%C3%A7%C3%A3o%20do%20noroeste.pdf?sequence=1>. Acesso em: 17 jun 2020.

MARX, K. **The capital**. A critique of Political Economy. Volume I. New York: International Publishers, on-line version: Marx.org. 1996. Marxists.org. 1999 [1867]. Disponível em: <https://www.marxists.org/archive/marx/works/download/pdf/Capital-Volume-I.pdf>. Acesso em: 16 jun. 2020.

NIERDELE, Paulo André; WEZS JUNIOR, Valdemar João. **A agroindústria familiar na região das missões: construção de autonomia e diversificação dos meios de vida**. Redes (St. Cruz Sul, Online), Santa Cruz do Sul, v. 14, n. 3, p. 75-102, dez. 2009. ISSN 1982-6745. Disponível em: <https://online.unisc.br/seer/index.php/redes/article/view/566/1431>. Acesso em: 17 jun. 2020.

OLIVEIRA, José Roberto de; SAUSEN, Jorge Oneide. **Análise Histórica do Processo de Mudança na Territorialidade de um Município da Região das Missões do Estado do Rio Grande do Sul**. ANPAD. 2013. Disponível em: <http://www.anpad.org.br/admin/pdf/3Es31.pdf>. Acesso em: 17 jun. 2020.

OSAKI, Mauro. **Determinantes da oferta e da demanda por cebola Argentina no Brasil nos anos 90**. Piracicaba, 2003. Disponível em: <https://teses.usp.br/teses/disponiveis/11/11132/tde-09022004-143753/pt-br.php>. Acesso em: 19 jun. 2020.

PACCHIEGA, Rafael Muniz. **Fluxos internacionais de mercadorias na dinâmica do território brasileiro: a atuação das *trading companies* sediadas na cidade de São Paulo**. 2012. São Paulo, 2012. Disponível em: <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-11042013-110220/pt-br.php>. Acesso em 23 jun. de 2020.

PROGRAMA DAS NAÇÕES UNIDAS PARA O DESENVOLVIMENTO (PNUD). **Desenvolvimento Humano para Além das Médias: 2017**. Brasília. IPEA:FJP, 2017.

POLACINSKI, E. et al. **Plano de Desenvolvimento do APL da Agroindústria Familiar das Missões (RS)**. Fundação Regional Integrada. Santo Ângelo, 2014.

PORTO XAVIER. **Prefeitura Municipal de Porto Xavier**. Município de Porto Xavier. Disponível em: <http://www.portoxavier.rs.gov.br/site/conteudos/198-municipio>. Acesso em: 17 jun. 2020.

PORTAL ÚNICO DO SISTEMA INTEGRADO DE COMÉRCIO EXTERIOR (SISCOMEX). **O Portal Siscomex**. Disponível em: http://portal.siscomex.gov.br/conheca-o-portal/o-que-e-portal-siscomex/O_Portal_Siscomex. Acesso em: 17 maio 2019.

PORTAL ÚNICO DO SISTEMA INTEGRADO DE COMÉRCIO EXTERIOR. **NCM On-line** - Sistema Classif do Portal Único do Comércio Exterior (Pucomex). Disponível em: <https://portalunico.siscomex.gov.br/classif/#/sumario?perfil=publico>. Acesso em: 23 jun. 2020.

RAMBO, Anelise Graciele. **A contribuição da inovação territorial coletiva e da densidade institucional nos processos de desenvolvimento territorial local/regional: A experiência da COOPERCANA – Porto Xavier-RS**. 2006. Disponível em: <https://lume.ufrgs.br/handle/10183/7782>. Acesso em: 25 jun. 2019.

RIO GRANDE DO SUL. **Plano de desenvolvimento e integração da faixa de fronteira do estado do Rio Grande do Sul - PDIF/RS**. Porto Alegre, 2012. Disponível em: <https://planejamento.rs.gov.br/plano-de-desenvolvimento-e-integracao-da-faixa-de-fronteira-pdif-rs>. Acesso em: 17 jun. 2020.

ROCHA, Paulo Cesar Alves. **Logística & Aduana**. 5. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2018.

ROTTA, Edeimar. **Desenvolvimento regional e políticas sociais no noroeste do estado do Rio Grande do Sul**. Tese (Doutorado em Serviço Social) - Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Programa de Pós-Graduação em Serviço Social, Porto Alegre, 2007. Disponível em: <http://repositorio.pucrs.br/dspace/bitstream/10923/5085/1/000388853-Texto%2BCompleto-0.pdf>. Acesso em: 17 jun. 2020.

SILVA NETO, Benedito. **A agroecologia na dinâmica do desenvolvimento rural do norte e noroeste do Rio Grande do Sul: o papel das instituições locais e a integração da universidade federal da fronteira sul nesse processo**. Relatório técnico do projeto. UFFS, 2013. Disponível em: <http://beneweb.com.br/resources/Relat%C3%B3rio%20t%C3%A9cnico%20MDA-SAF-CNPq%20-%2058-2010.pdf>. Acesso em: 6 ago. 2020.

SILVA NETO, Benedito. Sistemas Agrários e Agroecologia: a dinâmica da agricultura e as condições para uma transição agroecológica no município de Porto Xavier (RS). **Revista Brasileira de Agroecologia**, [S.l.], v. 9, n. 2, sep. 2014. ISSN 1980-9735. Disponível em: <http://revistas.aba-agroecologia.org.br/index.php/rbagroecologia/article/view/15743>. Acesso em: 19 jun. 2020.

SILVA NETO, Benedito. **A agroecologia na dinâmica do desenvolvimento rural de Cerro Largo (RS)**. Projeto de ensino, pesquisa e extensão. Relatório técnico final. UFFS, 2016a. Disponível em:

<http://beneweb.com.br/resources/Relat%C3%B3rio%20t%C3%A9cnico%20final%20do%20projeto%20487269-2013-6%20-%20Chamada%2081.pdf>. Acesso em: 6 ago. 2020.

SILVA NETO, Benedito. **Agroecologia e análise econômica de sistemas de reprodução**: Uma abordagem baseada no materialismo histórico e dialético. Cerro Largo: UFFS, 2016b.

SILVA NETO, Benedito. **A questão agroecológica**: uma perspectiva ecossocialista. Curitiba: CRV, 2017.

SILVA NETO, Benedito. A Promoção do Desenvolvimento Sustentável e a Teoria Marxista dos Preços. Uma Análise da Importância das Rendas Diferenciais.

Desenvolvimento em questão, Ijuí, ano 16, n. 44, jul./set., 2018. Disponível em: <https://www.revistas.unijui.edu.br/index.php/desenvolvimentoemquestao/article/view/6896/5850>. Acesso em: 17 jun. 2020.

SILVA NETO, Benedito. **Com Marx, para além de Marx**: Ensaios sobre riquezas, valores e preços. Rio de Janeiro: Ed. Telha, 2020.

TONET, Ivo. **Método Científico**: uma abordagem ontológica. Instituto Lukács. 1ª Ed. São Paulo, 2013.

ZARTH, Paulo Afonso. **História Agrária do Planalto Gaúcho 1850 – 1920**. Ijuí, 1997. Disponível em:

https://www.academia.edu/2109944/Hist%C3%B3ria_agr%C3%A1ria_do_planalto_ga%C3%B3cho_1850-1920. Acesso em: 17 jun. 2020.

APÊNDICE A – Cálculo do Valor Agregado – Importadores de Cebola (2019)

Total de cebolas importadas em Porto Xavier (TON)	86.980
Total de cargas de cebola importadas	3106
Quebra	5%
Total de cebolas vendidas no mercado nacional (TON)	82.631
Total de cargas de cebola vendidas no mercado nacional	2.951
Total de sacas de cebola vendidas no mercado interno (20 kgs)	4.131.541
Quantidade de empresas importadoras	24
Produção Bruta (PB)	R\$ 202.261.834,22
Vendas de cebola	R\$ 202.261.834,22
Consumo Intermediário (CI)	R\$ 172.318.387,91
Sacaria	R\$ 2.266.110,05
Etiquetas	R\$ 304.004,97
Linha de costura	R\$ 99.458,59
Frete internacional	R\$ 24.523.593,41
Seguro	R\$ 295.500,07
Despacho aduaneiro	R\$ 866.778,66
ASSIMPEX	R\$ 124.256,86
Custo da cebola no porto	R\$ 143.211.909,99
Manutenção - Máquinas de costura	R\$ 50.014,76
Manutenção - Máquinas classificadoras	R\$ 59.650,64
Manutenção - Esteiras	R\$ 2.294,26
Manutenção - Galpão	R\$ 78.004,68
Manutenção - Empilhadeira	R\$ 45.885,10
Manutenção - Veículos comerciais	R\$ 87.181,70
Manutenção - Paletes	R\$ 22.942,55
Energia elétrica	R\$ 111.118,49
Gastos fixos mensais - internet, telefone e água	R\$ 15.784,48
Combustível	R\$ 153.898,64
Depreciação (D)	R\$ 359.729,63
Máquinas de costura	R\$ 32.501,93
Máquinas classificadoras	R\$ 108.126,32
Esteiras	R\$ 21.336,57
Empilhadeira	R\$ 35.331,53
Veículos comerciais	R\$ 151.420,84
Paletes	R\$ 11.012,43
Valor Agregado (VA)	R\$ 29.583.716,68
Juros (J)	R\$ 1.237.672,34
Salários (S)	R\$ 6.224.254,21
Funcionários temporários	R\$ 3.766.876,18
Funcionários fixos	R\$ 893.286,61
Funcionários na Argentina (compradores)	R\$ 1.564.091,42
Aluguéis (T)	R\$ 48.962,86
Impostos e taxas (I)	R\$ 8.036.028,32
Taxa do Siscomex	R\$ 666.327,43
Tributos	R\$ 5.338.554,75
ICMS no frete nacional	R\$ 1.991.992,83
Fiscalização da EMATER	R\$ 37.401,32
Alvará	R\$ 1.752,00
Renda do agente produtor (RA)	R\$ 14.036.798,95

APÊNDICE B – Cálculo do Valor Agregado – Despachantes Aduaneiros (2019)

Total importado (em toneladas)	181756
Total de caminhões - importação	6928
Total importado - cebola + milho (em toneladas)	119680
Total importado - cebola + milho (em caminhões)	4562
Total importado - sem cebola e milho (em caminhões)	2366
Total exportado (em toneladas)	27148
Total de caminhões - exportação	1174
Caminhões vazios	3959
Produção Bruta (PB)	R\$ 2.381.148,78
Despachos de importação em outros portos	R\$ 161.500,00
Despachos de importação - cebola + milho	R\$ 957.987,84
Despachos de importação - restante	R\$ 709.845,94
Despachos de exportação	R\$ 244.175,00
Emissão "em lastre"	R\$ 197.950,00
Receita de serviços de transporte	R\$ 109.690,00
Consumo Intermediário (CI)	R\$ 111.156,92
Pastas	R\$ 10.937,70
Folhas	R\$ 9.829,91
Tinta	R\$ 6.433,44
Combustível	R\$ 26.679,21
Telefone	R\$ 10.870,23
Internet	R\$ 5.447,52
Correios	R\$ 9.989,19
Bancários	R\$ 9.874,53
Luz	R\$ 21.095,19
Depreciação (D)	R\$ 27.384,68
Impressora	R\$ 6.183,79
Computador	R\$ 11.035,91
Nobreak	R\$ 723,85
Cadeira de escritório	R\$ 4.632,67
Mesa	R\$ 4.808,46
Valor Agregado (VA)	R\$ 2.242.607,18
Juros (J)	R\$ -
Salários (S)	R\$ 364.602,16
Despachantes	R\$ 244.205,60
Ajudantes de despachantes	R\$ 59.078,56
Auxiliares	R\$ 61.318,00
Aluguéis (T)	R\$ 41.280,00
Impostos e taxas (I)	R\$ 232.557,82
Simplex	R\$ 202.397,65
IPTU	R\$ 700,00
Alvará	R\$ 292,00
FGTS	R\$ 29.168,17
Renda do agente produtor (RA)	R\$ 1.604.167,20

APÊNDICE C – Cálculo do Valor Agregado – ASSIMPEX (2019)

Total importado (em toneladas)	181756
Total de caminhões - importação	6928
Total importado - cebola + milho (em toneladas)	119680
Total importado - cebola + milho (em caminhões)	4562
Total importado - sem cebola e milho (em caminhões)	2366
Total exportado (em toneladas)	27148
Total de caminhões - exportação	1174
Caminhões vazios	3959
Quantidade de caminhões - Seção II	6787
Produção Bruta (PB)	R\$ 271.499,22
Receita de serviços aduaneiros	R\$ 271.499,22
Consumo Intermediário (CI)	R\$ 24.262,44
Manutenção da máquina de costura	R\$ 3.600,00
Fios	R\$ 300,00
Custo bancário	R\$ 20.362,44
Depreciação (D)	R\$ 900,00
Máquina de costura	R\$ 900,00
Valor Agregado (VA)	R\$ 246.336,77
Juros (J)	R\$ -
Salários (S)	R\$ 42.792,00
Salários fora da safra	R\$ 24.792,00
Salários durante a safra	R\$ 18.000,00
Aluguéis (T)	R\$ -
Impostos e taxas (I)	R\$ 40.000,00
Renda do agente produtor (RA)	R\$ 163.544,77