

A Participação do Mercosul no Comércio Internacional em Relação ao Nafta e União Européia: uma Análise a Partir dos Agentes de Carga

La participación del Mercosul en el Comercio Internacional en Relación al Nafta y la Unión Europea: un análisis a Partir de los Agentes de Carga

Karolina Crespi Gomes

Mestranda em Relações Internacionais pelo Programa de Pós-Graduação em Relações Internacionais da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC). Bolsista no Laboratório de Transportes e Logística/UFSC. E-mail: karolcrespi@gmail.com

Rejane Roecker

Bacharel e Mestre em Administração pela Universidade Federal de Santa Catarina. Professora dos cursos de Relações Internacionais, Administração e Engenharia de Produção na Universidade do Sul de Santa Catarina. E-mail: rej.adm@gmail.com

Silvia Natalia Barbosa Back

Doutoranda em Relações Internacionais pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Professora Coordenadora do curso de Relações Internacionais na Universidade do Sul de Santa Catarina. E-mail: silvia.back@unisul.br

Artigo originalmente apresentado no *III Seminário Internacional de los Espacios de Frontera (III Geofronteras)*, Universidad Nacional de Itapúa (UNI), Encarnación (Paraguay), 8 a 10 de setembro de 2015.
Disponível on-line em <http://e-revista.unioeste.br/index.php/pgeografica>

Resumo - Este trabalho apresenta como tema uma análise comparativa sobre a participatividade de agentes internacionais de cargas entre três blocos econômicos. Para isso, é feito um levantamento de dados de grupos de *network* do bloco econômico o qual o Brasil integra, o Mercado Comum do Sul - MERCOSUL, do Acordo de Livre Comércio da América do Norte - NAFTA e da União Europeia. A problemática surge em função da baixa oferta de agentes parceiros de países da América do Sul para uma empresa de agenciamento de cargas. A pesquisa tem caráter quantitativo e descritivo, com base em pesquisa bibliográfica, documental e observação direta. Tem como apoio teórico os tópicos: Relações Internacionais, Globalização, Comércio Internacional, Logística Internacional e Blocos Econômicos. Ao final, conclui-se que o bloco com maior número de profissionais do ramo é o NAFTA, seguindo da U.E e por fim o MERCOSUL.

Palavras-chave: Blocos econômicos; Comércio internacional; Globalização.

Resumen - Este trabajo presenta como tema un análisis comparativo sobre la participación de los agentes internacionales de carga entre tres bloques económicos. Para cumplir este objetivo, fue hecho un levantamiento de datos sobre grupos de *network* del bloque económico, del cual el Brasil participa, el Mercado Común del Sur (MERCOSUR) y también sobre el Acuerdo Libre Comercio de América del Norte (NAFTA) y la Unión Europea. Un problema surge en razón de la poca oferta de agentes de los países de América del Sur para una empresa de agencias de carga. La investigación tiene un carácter cuantitativo e cualitativo, teniendo como base investigaciones bibliográficas, documentales y observaciones directas. Tiene como apoyo teórico los tópicos: Relaciones Internacionales, Globalización, Comercio Internacional, Logística Internacional y Bloques Económicos. Al final, concluimos que el bloque con mayor número de profesionales del ramo es la NAFTA, seguido por la UE y por fin el MERCOSUR.

Palabras clave: Bloques económicos; Comércio internacional; Globalización.

Introdução

Os questionamentos sobre a funcionalidade do Mercado Comum do Sul (MERCOSUL) clamam por soluções para a baixa ocorrência de ganhos entre a união Brasil, Uruguai, Paraguai e Argentina, se comparado aos demais países também adeptos à integração econômica com propósito de desenvolver seus mercados. Para comprovar isso, é demonstrado no presente estudo a relação entre a participação dos agentes de carga ou *freightforwarders* dos países constituintes do MERCOSUL, União Europeia (U.E) – sendo: Alemanha, Áustria, Bélgica, Chipre, Eslováquia, Eslovênia, Espanha, Finlândia, França, Grécia, Irlanda, Itália, Luxemburgo, Malta, Holanda, Portugal, Bulgária, Dinamarca, Estônia, Hungria, Letônia, Lituânia, Polônia, Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte, República Checa, Romênia e Suécia - e Acordo de Livre Comércio da América do Norte (NAFTA) – formado por: Estados Unidos da América, Canadá e México - em grupos de *network* do ramo.

Afastando-se do senso comum das mazelas logísticas brasileiras (que também cabem às demais regiões do mundo), as quais são citadas como a predominância do modal rodoviários, são problemas: falta de mão de obra qualificada, desvio de verbas para investimento em infraestrutura de escoamento de produção adequada, entre outros; o presente artigo demonstra como uma questão de serviços, pouco comentada, também contribui com a baixa participatividade do Brasil no comércio internacional. Essa indagação decorre de problemas vividos pela autora, caracterizando observação direta na pesquisa, ao trabalhar em uma empresa de agenciamento de cargas que carecia de nível adequado de parceiros no MERCOSUL para serviços de importações e exportações.

O desenvolvimento da pesquisa baseia-se em analisar dados sobre as características tarifárias dos blocos econômicos, utilizando-se de método de pesquisa bibliográfica e documental. E pesquisa quantitativa, apresentando dados, como a quantidade de empresas de agenciamento de cargas dos três blocos que participam de grupos de *network* do gênero, coletados, relativizados e estruturados em formato de tabela e coeficiente, pela autora, a fim de discorrer sobre especificidades do setor de agenciamento de cargas; que acabam influenciando na cadeia logística internacional de um país.

Definição de “Agentes de Carga”

A Associação Brasileira de Consultoria e Assessoria em Comércio Exterior define Agente de Carga Internacional ou *Freight Forwarder* como “aquele que trabalha com o planejamento e a comercialização de soluções logísticas, para movimentação de mercadorias na exportação e importação”. Para melhorar o entendimento, segue:

É possível praticar-se o agenciamento, tanto de cargas quanto de transportadores e ajudar o comerciante a tornar possível a atividade de exportação e importação. Aqui, o profissional vende serviço, e não está diretamente envolvido com a compra e venda de mercadorias. Ele pode transportar ou ajudar a transportar, realizar operações logísticas, etc. pode trabalhar em agências marítimas, agentes de cargas, agenciamento de cargas em geral, *brokers* de carga ou de navios, transitários de cargas, operadores logísticos, etc. (KEEDI, 2013)

O serviço de agenciamento de cargas incorpora as necessidades logística de cada embarque, levando em conta sua peculiaridade. A vantagem em contratá-lo se faz uma vez que seria onerosa a criação de departamento de comércio exterior em todas as empresas.

Uma empresa de agenciamento de cargas pode fazer a prospecção e atendimento ao cliente por meio da área Comercial. Após fechar negócio com o cliente, começa a busca por preços e elaboração das melhores rotas, bem como demais serviços: seguros, armazenagem, despacho aduaneiro, serviços de entrega da carga até o destino por meio de transportadoras rodoviárias, etc.; isso é feito pelo pessoal de *Pricing*, quando em uma exportação ou *Overseas*, quando em uma importação. Esse último setor é o que entra em contato com agentes do mundo inteiro para contratar suporte no recebimento ou envio de

uma carga de um país estrangeiro. E por fim, o setor Financeiro responsável pelo recebimento de pagamento dos clientes e da efetuação de pagamentos aos fornecedores, por exemplo, os armadores.

Definição de “Grupos de Network” dentro do Campo das Relações Internacionais

A prática de coalizões entre empresas facilitadoras de importação e exportação majoritariamente é explicada sob a ótica do campo de estudo do Comércio Exterior, entretanto como é intrínseca a existência dessa prática às questões relevantes ao funcionamento da chamada sociedade internacional, um novo prisma conceitual pode ser abordado a partir do ramo das Relações Internacionais. Reforçando a premissa da não existência de um controle superior aos próprios Estados soberanos e as teorias defensoras da institucionalização internacional, os grupos de *network* encontram-se como uma mescla conceitual. Para Jackson e Sorensen (2008, p.198)

[...] as relações internacionais consistem de políticas, decisões e atividades voltadas ao âmbito global e realizadas por estadistas, que agem em nome de sistemas políticos independentes (sem a presença de nenhuma autoridade superior) de base territorial, considerados Estados soberanos. As “organizações internacionais”, “organizações não-governamentais” e “corporações multinacionais”, por exemplo, são importantes instituições humanas também envolvidas nas relações internacionais, mas subordinadas aos Estados soberanos, isto é: não podem atuar de modo independente destes Estados. (JACKSON e SORENSEN, 2008, p.198)

Para que os agentes de carga consigam movimentar mercadorias de um ponto a outro do globo, é dada a indispensabilidade de uma empresa de confiança, responsabilizando-se pelas etapas do processo que ocorrem no exterior. Seria inviável haver uma sede de uma mesma empresa de agenciamento em todos os países do mundo, ou pelo menos em boa parte dele. Dessa forma, para contatar parceiros internacionais, os agentes participam de grupos de relacionamento, os chamados *networks*. Em geral, os grupos *networks* funcionam com o pagamento de uma anuidade ou outra taxa de periodicidade variável que possibilitam o acesso de uma organização a uma lista de outras organizações, conhecida como *Members Directory*. Ali são expostos dados como contato, telefone, e-mail, cargos dos responsáveis por cada setor, entre demais informações para se iniciar uma conversa necessária à realização do serviço demandado conforme o país importador ou exportador. Além dessas informações, os grupos promovem uma sensação de segurança a seus integrantes ao denunciar inadimplentes ou demais comportamentos prejudiciais ao desenvolvimento de negócios. Também são feitos encontros presenciais, geralmente uma vez ao ano, com os membros para estreitar os laços profissionais, fortalecer relações de confiança, etc.

Blocos Econômicos

Segundo Keedi (2013) os blocos econômicos são decorrentes do processo de integração entre dois ou mais países que tenham situação econômica similar ou não, com interesse em desenvolverem-se por meio de acordos e tratados. A primeira fase é a Área ou Zona de Preferência Tarifária, nela os países criam acordos para diminuir o Imposto de Importação (I.I) de um grupo ou da totalidade de mercadorias. As reduções são guiadas por um cronograma, podendo ser fixas ou gradativas e ter por objetivo a eliminação total da tarifa alfandegária, passando para o segundo nível de integração. Para isso, faz-se necessário o documento Certificado de Origem, que garante a procedência do produto como sendo de um país participante do bloco. Sem o mesmo, haverá pagamento do imposto.

O segundo nível é a Área ou Zona de Livre-Comércio, no qual são eliminados os Impostos de Importação. Criando-se uma preferência para compra de mercadorias dos países-membros e com isso a geração de empregos entre demais fatores desenvolvimentistas. O Certificado de Origem continua sendo necessário, para evitar que terceiros países comprem de um dos integrantes do bloco, e reexportem a mercadoria, sem pagar devidamente pelos direitos alfandegários.

No terceiro estágio tem-se a União Aduaneira, marcada por uma novidade além da isenção do I.I. Os países-membros passam a tratar igualmente as importações advindas de outros países com o uso de uma tarifa externa igual para todos, conhecida como Tarifa Externa Comum - TEC. Por conseguinte, o quarto nível de integração: Mercado Comum. Além da ausência do I.I e da instauração da TEC, o tratamento de livre circulação extrapola-se para mão-de-obra e capitais. Podendo, assim, eliminar as muitas barreiras de investimento estrangeiro entre os membros, que atrasam os processos de internacionalização.

Por último, a situação de maior integração vista até hoje, chama-se União Econômica. A diferença entre as demais etapas está no foco político-econômico e não apenas econômico das medidas. A criação de um Banco Central e a tentativa de implementação de uma moeda única caracterizam o foco em tornar o desenvolvimento mais homogêneo e preocupado com questões como: inflação, endividamentos e demais questões públicas. Um dos blocos econômicos que o Brasil participa é o Mercado Comum do Sul (MERCOSUL), sendo foco desta pesquisa. Apesar de conter em seu nome o termo "mercado comum", o MERCOSUL é, na verdade, uma união aduaneira. Pois sua integração conta apenas com a não cobrança de I.I entre os países-membros e uso da TEC para países terceiros. Logo, se não permite a livre circulação de capitais e mão-de-obra não se enquadra na designação que leva em seu nome (KEEDI, 2013).

Com base no esclarecimento dos conceitos agentes de cargas, grupos de *network* e blocos econômicos, procura-se, a seguir, analisar a participatividade de agentes internacionais de cargas em três blocos econômicos: MERCOSUL, NAFTA e União Europeia.

Análise da Participatividade dos Países: Participação dos Agentes de Cargas por Blocos Econômicos

Para melhor entender a participação dos agentes de carga por blocos econômicos, foram coletados dados para análise. Primeiro, optou-se por buscar dez grupos de *network*, escolhidos por critério de acessibilidade, ou seja, aqueles que possuem mais informações disponíveis gratuitamente, são eles: *FreightForwarders Family*, *FreightMidpoint*, *Connecting 5 Continents*, *Pangea*, *Worldwide Logistic*, *Globalink*, *FETA Freight Systems International*, *TPF Forwarding Network*, *Worldwide Partners Alliance (WPA)* e *Conqueror*. Depois, foram escolhidos outros dois blocos econômicos além do MERCOSUL, bastante relevantes no cenário internacional, sendo o NAFTA e a U.E. Para o estudo do MERCOSUL, foram selecionados apenas os membros definitivos, são eles: Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai. E, por fim, foram mensuradas quantas empresas de agenciamento de carga por país integrante de seu respectivo bloco participam em cada *network*, conforme exposto na tabela 1.

A tabela 1 demonstra a quantidade de agentes de carga por país de cada bloco econômico que participa de cada empresa de relacionamento. Após coletar dados sobre os grupos de *network* de agentes de carga internacionais, foi feita uma comparação por meio da criação de um coeficiente para compreender a relação entre a quantidade de agentes por blocos econômicos. A equação do coeficiente, Equação (1), criada pela autora, bem como o resultado da participatividade podem ser vistos na tabela 2.

Para criar o coeficiente de participatividade dos blocos econômicos é feita a razão da quantidade de países do bloco pela quantidade de agentes internacionais do bloco em questão que participam de todas as empresas de *network* apresentadas. Para que o menor valor correspondesse ao bloco menos participativo nos grupos, optou-se por preceder a equação com uma subtração do número um, resultando na seguinte equação: Coeficiente de participatividade = $1 - (\text{Países}/\text{Agentes})$. Assim, facilitando o entendimento, o menor número corresponde àquele com menor participação, o maior número àquele com maior participação e o número intermediário àquele com participação intermediária.

Tabela 1 - Participação agentes internacionais por bloco econômico, excluindo suas filiais

Países	Grupos de Network de Agentes de Carga Internacionais									
	Freight Forwarders Family	Freight Midpoint	Connecting5 Continents	Pangea	Worldwide Logistic	Globalink	FETA	TPF	WPA	Conqueror
MERCOSUL										
Argentina	0	2	1	2	0	2	1	1	1	1
Brasil	2	2	4	2	2	2	1	1	3	3
Paraguai	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Uruguai	0	0	1	2	0	0	0	0	0	1
NAFTA										
Canadá	2	2	7	2	1	2	1	0	3	2
EUA	4	4	22	3	3	13	3	2	9	16
México	1	0	1	0	1	0	0	1	2	4
UNIÃO EUROPEIA										
Alemanha	1	2	13	1	3	2	2	1	8	6
Áustria	0	0	1	3	2	1	0	1	1	4
Bélgica	0	0	3	0	1	2	2	1	1	1
Bulgária	0	0	3	2	1	0	1	0	0	1
Chipre	0	0	0	0	0	1	0	0	1	2
Dinamarca	0	1	1	1	0	1	1	0	2	2
Eslováquia	0	0	0	1	1	0	0	1	0	1
Eslovênia	0	0	0	1	1	0	1	0	0	2
Espanha	1	3	3	3	1	3	2	1	3	4
Estônia	0	0	0	1	0	0	1	0	0	1
Finlândia	0	0	3	2	0	2	1	0	0	1
França	3	2	4	3	2	3	1	0	3	2
Grécia	0	0	2	3	0	1	1	0	1	2
Hungria	0	0	2	2	1	0	0	0	2	1
Irlanda	0	0	1	1	1	1	0	0	1	1
Itália	1	3	8	3	3	4	2	0	6	5
Letônia	0	0	1	0	0	1	1	0	1	1
Lituânia	0	0	0	1	0		1	0	0	2
Luxemburgo	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Malta	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0
Holanda	0	0	5	3	1	3	2	0	5	2
Polónia	1	1	2	2	1	1	2	1	1	2
Portugal	1	0	1	1	0	1	1	0	2	2

A Participação do Mercosul no Comércio Internacional em Relação ao Nafta e União Européia:

Reino Unido	3	6	7	3	4	3	1	1	8	5
Rep. Tcheca	1	0	1	0	1	0	1	1	0	1
Romênia	0	0	1	1	1	1	1	0	2	2
Suécia	1	1	3	1	1	3	2	0	1	1

Fonte: Elaboração da autora, 2014

Tabela 2 - Análise de participatividade de agentes internacionais por bloco econômico.

Bloco Econômico	Países	Agentes	Coefficiente de participatividade
<i>MERCOSUL</i>	4	38	0,895
<i>NAFTA</i>	3	111	0,973
<i>U.E</i>	27	338	0,920

Fonte: Elaboração da autora, 2014.

A primeira coluna indica o bloco econômico estudado. A segunda, a quantidade de países que constituem os mesmos. A terceira, é a soma dos agentes de cada grupo de *network* por blocos. E a última é o coeficiente encontrado para cada bloco. O que se pode concluir é que, quanto mais alto o valor do coeficiente, melhor representado será o bloco econômico por agente internacional, pois são mais agentes relativamente comparados à quantidade de países que participam daquele bloco. Não há um valor ideal para isso visto que todos as empresas de agenciamento de cargas deveriam participar de todos os grupos de *network* do mundo.

Neste caso isolado, é possível constatar que o MERCOSUL é o bloco com menor representatividade, estando a U.E em uma condição mediana e o NAFTA como o com maior participação. Fica claro que a influência de certos países irá determinar o valor final do conjunto do bloco, quando este tiver muitos ou poucos agentes em atividade. O alto índice de participação do NAFTA se dá em decorrência da participação dos Estados Unidos, que dos países do bloco é o que conta com mais agentes nos grupos. Porém, o que pode se observar é que, mesmo a União Europeia, contando com mais países representativos no comércio internacional, ainda não superam o bloco americano. Esse último conta com todos os seus países membros sendo participantes do *ranking* de maiores movimentadores de mercadorias no mundo.

Em continuidade à análise, o MERCOSUL apresenta apenas o Brasil como um dos maiores 20 importadores do mundo e, ainda, na última posição do *ranking*. Logo, pode-se concluir que há uma conexão entre a participação dos países no comércio mundial, as rotas por eles criadas, que passam a ser mais atendidas pelos armadores, podendo-se concluir que pela lei da oferta e demanda, diminuem seus custos logísticos, estimulando ainda mais as trocas entre estes mesmos países que já constituem as rotas mais usadas. E a quantidade de agentes dos mais inseridos nas rotas do comércio internacional também é maior.

Considerações Finais

Como conclusão do estudo, se pode observar que há apenas um país a mais integrando o MERCOSUL em relação ao NAFTA e a quantidade de agentes do bloco o qual os Estados Unidos pertencem é quase três vezes maior. Porém, comparando U.E e NAFTA, a quantidade de agentes também quase triplica do primeiro para o segundo, entretanto, a quantidade de países aumenta nove vezes. Ou seja, a maior participatividade de agentes de carga internacionais em função dos três blocos estudados no comércio internacional, a partir de uma análise de adesão em grupos de *network* é dos Estados Unidos, dentro do NAFTA.

O segundo maior coeficiente aponta para o bloco dos países anciões das rotas marítimas. A União Europeia que, mesmo com seu tradicionalismo, foi ultrapassada por um bloco com muito menos integrantes e com menos experiência sob um olhar cronológico da História. E como último colocado ficou o MERCOSUL. Essa posição apenas reforça a ineficiência da funcionalidade dessa integração de países, uma vez que fatores que assemelham o primeiro lugar do último, como a jovialidade dos Estados e o menor grau de integração dos blocos não impediram o distanciamento entre os dois no resultado de participação. O diplomata Sergio Abreu e Lima Florêncio em seu artigo sobre o MERCOSUL e política externa brasileira aponta quatro fenômenos sobre o curso sinuoso percorrido pela integração de Brasil, Uruguai, Paraguai e Argentina, sendo:

desvirtuamento da “função didática” ou do componente de “regionalismo aberto” do MERCOSUL; baixa internalização de decisões do MERCOSUL em cada um dos quatro países e crescentes perfurações à TEC; tendência protecionista no bloco, sobretudo a partir da crise econômica de 2009, e sua transformação em mercado protegido expandido para a indústria brasileira; transformação do MERCOSUL em “camisa de força” que mantém o Brasil à margem das Cadeias Produtivas Globais (CPGs) e isolado dos mais de 350 acordos comerciais firmados nos últimos 13 anos. Em consequência, o país vem perdendo margens de preferência em mercados dos EUA e da U.E para suas manufaturas. (FLORÊNCIO, 2015)

Para melhorar a situação do bloco onde nosso País está, seria interessante aumentar a participação dos agentes, gerando maior concorrência entre as empresas, o que baixaria os valores pagos a estes intermediários de carga. Isso estimularia o comércio exterior, demandando e estabelecendo rotas mais frequentes aos armadores para os países do MERCOSUL e, assim, haveria um fomento das relações comerciais no bloco, que seria a concretização de um dos seus objetivos de criação com a TEC, políticas macroeconômicas e setoriais, e de legislações em áreas de interesse.

Referências

Associação Brasileira de Consultoria e Assessoria em Comércio Exterior. *Formação Agente de Carga Internacional*. Recuperado em 10 julho, 2015 de <http://abracomex.org/curso/agente-de-carga-internacional.html>

Comissão para Econômica para América Latina. (2002). *Globalização e desenvolvimento*. Recuperado de: <http://www.cepal.org/pt-br/publicaciones/13954-globalizacao-e-desenvolvimento-sintese>.

Connecting 5 Continents. *Members Directory*. Recuperado em 22 novembro, 2014 de http://www.con5con.com/cms/front_content.php?idcat=23&idart=&lang=1&client=1&search=R&sort=land >.

Conqueror. *Network Directory*. Recuperado em 22 novembro, 2014 de http://conquerornetwork.com/network_directory.php >.

A Participação do Mercosul no Comércio Internacional em Relação ao Nafta e União Européia:

Feta Freight Systems International. *Members Directory*. Recuperado em 22 novembro, 2014 de<http://www.ffiintl.net/offices.aspx>>.

Florêncio, S.A.L. (2015). Mercosul e política externa brasileira. NAFTA e comércio exterior mexicano: crises e desafios. *Política Externa*, vol. 23 (nº 3).

Freight Forwarders Family. *Members Directory*. Recuperado em 22 novembro, 2014 de<http://www.freightforwardersfamily.com/membersdirectory>>.

FreightMidpoint. *MembersDirectory*. Recuperado em 22 novembro, 2014 de<http://www.freightmidpoint.com/membersdirectory>>.

Globalink. *MembersDirectory*. Recuperado em 22 novembro, 2014 de<http://globalinknetwork.com/member-directory/globalink-members-by-region/#north-america> >.

Jackson, R., & Sorensen, G. (2003). Introdução às Relações Internacionais. Rio de Janeiro: Editora Zahar.

Keedi, S. (2013). ABC do Comércio Exterior – Abrindo as primeiras páginas. São Paulo: Editora Aduaneiras.

Leonel, V., & Motta, A.M. (2007). *Ciência e Pesquisa: livro didático*. Palhoça: Editora Unisul.

Ludovico, N. (2012) Logística Internacional. São Paulo: Editora Saraiva.

Luz, R. (2012) Comércio Internacional e Legislação Aduaneira. Rio de Janeiro: Editora Elsevier.

MERCOSUL. *Saiba mais sobre o MERCOSUL*. Recuperado em 15 novembro, 2014 de:
<<http://www.mercosul.gov.br/saiba-mais-sobre-o-mercopol>>.

Pangea. *Members Directory*. Recuperado em 22 novembro, 2014 dehttp://www.pangea-network.com/all_members?page=4>. Acessado em 22 de nov. de 2014.

Secretaria do MERCOSUL. *Mercopol: em poucas palavras*. Recuperado em 15 novembro, 2014 de:
<http://www.mercopol.int/t_generic.jsp?contentid=5908&site=1&channel=secretaria&seccion=2>.

Secretaria do NAFTA. *Introdução*. Recuperado em 15 novembro, 2014 de:
<<https://www.nafta-sec-alena.org/Default.aspx?tabid=167&language=es-MX>>.

TPF Forwarding Network. *Members Directory*. Recuperado em 22 novembro, 2014 de
http://www.tpfnetwork.org/en/global_experts >.

WorldwideLogistic. *MembersDirectory*. Recuperado em 22 novembro, 2014 de
<http://www.wlnetwork.com/membership/memberlite.php?gictry=United+States>>.

Worldwide Partiners Alliance. *Members Directory*. Recuperado em 22 novembro, 2014 de
<http://www.ourwpa.com/member/list/find?company=&country=argentina&service%5B%5D=freight-forwarders&yt0=Search> >.