

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA – UFSC  
CENTRO SÓCIO ECONÔMICO  
DEPARTAMENTO DE ECONOMIA E RELAÇÕES INTERNACIONAIS  
CURSO DE RELAÇÕES INTERNACIONAIS

LUIZ GUSTAVO MANARIN ESPÍNDOLA

OS REGIMES AUTOMOTIVOS NO MERCOSUL: EMBATES E RESOLUÇÕES ENTRE  
BRASIL E ARGENTINA

Florianópolis, 2015.

LUIZ GUSTAVO MANARIN ESPINDOLA

OS REGIMES AUTOMOTIVOS NO MERCOSUL: EMBATES E RESOLUÇÕES ENTRE  
BRASIL E ARGENTINA

Monografia submetida ao Curso de Graduação em  
Relações Internacionais da Universidade Federal de Santa  
Catarina como requisito obrigatório para a obtenção do  
grau de Bacharelado.

Orientador: Profa. Dra. Patrícia Fonseca Ferreira Arienti

Florianópolis, 2015.

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA**  
**CURSO DE GRADUAÇÃO EM RELAÇÕES INTERNACIONAIS**

A Banca Examinadora resolveu atribuir a nota 9,0 ao aluno Luiz Gustavo Manarin Espíndola na disciplina CNM 7280 – Monografia, pela apresentação deste trabalho.

Banca Examinadora,

---

Profa. Dra. Patrícia Fonseca Ferreira Arienti

---

Professor. Dr. Helton Ricardo Ouriques

---

Doutorando Helton Rogério da Rosa

Florianópolis, SC

2015

## RESUMO

O processo de integração é de suma importância para estreitar laços com países vizinhos e para aumentar o fluxo de comércio intrarregional. Nas últimas décadas, diversos exemplos deste processo estiveram presentes, mas nenhum outro ganhou tamanha proporção e legitimidade como a União Europeia. Mesmo sendo o berço das principais teorias de integração e um exemplo mais sucedível de integração regional, os países da UE possuem uma conjuntura bastante distinta dos demais países que hoje, também se conectam através destes mesmos processos. Para que ferramentas possam ser fornecidas a fim de que os processos destes outros países obtenham tanto sucesso como a UE, é preciso estudá-los através de uma abordagem correspondente as suas diferenças como as assimetrias econômica e política presentes entre os mesmos. Países como Brasil, Argentina, Paraguai, Uruguai e Venezuela possuem poderes políticos e econômicos distintos uns dos outros. Prova disso, é o surgimento do Mercosul que nada mais foi que uma continuação das negociações entre as então consideradas potências da América do Sul, Brasil e Argentina, que ganharam e ainda ganham muito com a consolidação deste processo de integração. Sendo assim, da grande parte de incremento comercial através do Mercado comum do Sul, os produtos industrializados se tornaram mecanismos importantes de comércio entre as duas potências regionais, principalmente, aqueles vindos do setor automobilístico. Conscientes disso, estes dois países começam a intensificar acordos e tratados neste mesmo setor no intuito de estimular a prosperidade mútua através de um regime automotivo comum. Os regimes automotivos nacionais engrenaram as indústrias internas para então conseguir negociar um acordo de produção complementar com cláusulas e regras em comum. O problema é que a simetria comercial acordada para que as negociações saíssem no papel e um livre comércio a respeito do setor automobilístico surgisse, não existiu. As disputas dos dois países refletiram e ainda refletem em uma assimetria existente para uma das partes. A ideia de complemento produtivo e de prosperidade mútua cai por terra e hoje acarreta uma barreira de negociações visto o descontentamento de uma das partes perante ao acordo estabelecido.

**Palavras-chave: Integração; Mercosul; Regime automotivo; Brasil; Argentina.**

## **ABSTRACT**

The integration process is important to strengthen ties with neighboring countries and increase intra-regional trade flows. In recent decades, several of those examples were present, but no other has gained such proportions and legitimacy as the European Union. Even being the birthplace of the integration theories and a more successful example, the EU countries are very different from other countries that today are also connected through these same processes. Thus, for those processes being such successful as the EU, we need to study them through a corresponding approach regarding their differences as the economic and political asymmetry between them. Countries like Brazil, Argentina, Paraguay, Uruguay and Venezuela present very different political and economic powers from each other. This is so real that Mercosur raise was nothing more than a continuation of negotiations between the two regional powers of South America, Brazil and Argentina, who earned and still earn a lot with the consolidation of the integration process between themselves and their neighbor countries. So much was the business improvement through the Mercosur, that industrial products have become important mechanisms of trade between the two regional powers, especially those from the automotive sector. It is known that these two countries were beginning to intensify agreements and treaties in automotive sector with the aim of promoting mutual prosperity through a common automotive regime. National automotive regimes geared domestic industries to be able to negotiate a complementary production according with clauses and rules in common. The problem is that commercial symmetry through this according did not exist. The disputes of the two countries reflected and still reflect on an existing asymmetry for a party. The idea of complementary production and mutual prosperity did not work and now carries a negotiations obstacle seen the dissatisfaction of one of the parties before the reached agreement.

**Keywords: Integration, Mercosur; Automotive regime; Brazil; Argentina.**

## Lista de Abreviaturas

Acordo de Complementação Econômica número 14 - ACE-14

Associação de Nações do Sudeste Asiático - ANSEA

Comissão Econômica para a América Latina e Caribe – CEPAL

Comunidade para o Desenvolvimento da África - CDAA

Impostos sobre Produtos Industrializados - IPI

Investimento Estrangeiro Direto - IED

Mercado Comum do Sul - Mercosul

Regime automotivo brasileiro - RAB

Tarifa Externa Comum - TEC

União Européia - UE

## LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Inflação Brasil x Argentina.....	42
Gráfico 2 - Peso/ Real x Dólar (Anual).....	43
Gráfico 3 - Taxa de Crescimento do PIB (%).....	45
Gráfico 4 - Participação do setor automobilístico no valor do comércio total entre Brasil e Argentina.....	47
Gráfico 5 - Valor total das exportações de automóveis e de peças automotivas entre Brasil e Argentina .....	48
Gráfico 6 - Saldo comercial de partes automotivas e automóveis.....	49
Gráfico 7 - Investimentos estrangeiros diretos no setor automobilístico.....	53

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Quantidade permitida de exportações de carros da Argentina encontrado no 28º Protocolo Adicional ao ACE-14.....	33
Tabela 2 - Alíquotas para produtos importados de países fora do Mercosul encontrado no 30º Protocolo Adicional ao ACE-14.....	34
Tabela 3 - Alíquotas especiais para a importação de produtos específicos para a Argentina encontrado no 30º Protocolo Adicional ao ACE-14.....	35
Tabela 4 - Alíquotas especiais para a importação de produtos específicos para o Brasil encontrado no 30º Protocolo Adicional ao ACE-14.....	36
Tabela 5 - Coeficientes de desvio sobre a Exportação do 30º Protocolo Adicional ao ACE-14.....	36
Tabela 6 - Coeficientes de desvio sobre a Exportação do 31º Protocolo Adicional ao ACE-14.....	37
Tabela 7 - Investimentos Estrangeiros Diretos no Brasil e Argentina de maneira total e no setor automobilístico entre 1992-2001.....	53
Tabela 8 - % do valor de Investimentos Estrangeiros Diretos no setor automobilístico no Brasil e Argentina no valor total de Investimentos Estrangeiros Diretos no Brasil e Argentina.....	55

# SUMÁRIO

<b>1. INTRODUÇÃO.....</b>	<b>8</b>
1.1 TEMA E PROBLEMA DE PESQUISA.....	8
1.2. OBJETIVOS.....	9
1.2.1 Objetivo Geral.....	9
1.2.2 Objetivos Específicos.....	9
1.3. JUSTIFICATIVA.....	10
1.4 METODOLOGIA.....	10
<b>2. A PERSPECTIVA TEORICA: A TEORIA DE KRAPOHL E SEUS DESDOBRAMENTOS NO SETOR AUTOMOBILÍSTICO.....</b>	<b>11</b>
2.1. Os benefícios da integração.....	12
2.2. Os conflitos distributivos.....	16
2.3 Relações Brasil e Argentina, o surgimento do Mercosul.....	18
2.4 Aplicação da visão de Krapohl para o Mercado Automobilístico.....	21
<b>3. AS POLÍTICAS E NEGOCIAÇÕES DO SETOR AUTOMOBILÍSTICO ENTRE BRASIL E ARGENTINA.....</b>	<b>23</b>
<b>3.1 Regimes automotivos argentino, brasileiro e comum.....</b>	<b>24</b>
3.1.1 Regime automotivo argentino.....	25
3.1.2 Regime automotivo brasileiro.....	27
3.1.3 Prévia de conflitos no Setor Automotivo entre Brasil e Argentina.....	20
<b>3.2. Breve Histórico das negociações entre Brasil e Argentina no setor automobilístico .....</b>	<b>30</b>

3.2.1 DE 1988 A 1994.....	31
3.2.2 - De 1999 a 2016.....	32
3.2.2.1 - 28º Protocolo Adicional.....	32
3.2.2.2 - 30º Protocolo Adicional.....	34
3.2.2.3 - 31º Protocolo Adicional.....	37
3.2.2.4 - 34º Protocolo Adicional.....	38
3.2.2.5 - 35º Protocolo Adicional.....	38
3.2.2.6 - 38º Protocolo Adicional.....	39
<b>3.3. Breve conclusão sobre as negociações.....</b>	<b>39</b>
<b>4. O COMÉRCIO AUTOMOBILÍSTICO ENTRE BRASIL E ARGENTINA ATRAVÉS DE DADOS EMPÍRICOS.....</b>	<b>41</b>
<b>4.1 Indicadores Macroeconômicos entre Brasil e Argentina.....</b>	<b>42</b>
<b>4.2 Comércio bilateral automobilístico entre Brasil e Argentina.....</b>	<b>45</b>
<b>4.3 Investimentos estrangeiros diretos.....</b>	<b>51</b>
<b>5. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>56</b>
<b>6. REFERÊNCIAS.....</b>	<b>58</b>

## 1. INTRODUÇÃO

### 1.1 TEMA E PROBLEMA DE PESQUISA

Após a Segunda Guerra Mundial, o comércio internacional vem se integrando de forma cada vez mais intensa. A passagem do bilateralismo ao multilateralismo facilitou as relações comerciais dos Estados pois incentivou a criação de uma rede de comércio mais extensa, proporcionando assim, um maior alcance a diferentes mercados. Contudo, apesar do mundo fluir em direção ao modelo de comércio multilateral aberto, o movimento de integração regional ganhou força nas duas últimas décadas, principalmente, quando se retrata a busca pelo crescimento econômico. A integração regional procura, de certa forma, a superação conjunta de dificuldades que interferem o crescimento do Estado moderno. A principal delas é garantir a criação de um espaço para o desenvolvimento e para inserção competitiva dos membros integrantes no mercado mundial. Hoje, muitos dos processos de integração regional se inspiram no modelo europeu, o da União Européia, pioneiro, que apresenta um grau elevado de institucionalização política e econômica. (CARVALHO, 2001)

Um exemplo deste processo é o Mercosul (Mercado Comum do Sul). O Mercosul foi um projeto assinado por Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai através do Tratado de Assunção em março de 1991. O tratado tinha como objetivo regularizar a livre circulação de bens, serviços e fatores produtivos, formalizando uma união aduaneira gradual, que seria construída e consolidada ao longo do tempo. As tarefas acordadas entre os membros do tratado se concentravam na eliminação de entraves e barreiras que proporcionariam o livre comércio intrarregional. A primeira fase consistiu na aplicação de uma tarifa externa comum que levou em conta os aspectos econômicos como câmbio, moeda e macroeconomia dos constituintes. (CALANDRO, 2001)

No início, a perpetuação do Mercosul foi turbulenta visto o cenário econômico que as duas maiores economias, Argentina e Brasil, se encontravam. Entretanto, da mesma forma, o Mercosul conseguiu intensificar e aumentar a fatia do comércio bilateral entre ambos países. Exemplo disso, foi o intercâmbio comercial que aumentou de US\$ 2 para US\$ 31 bilhões entre 1990 e 2008. A industrialização foi a peça chave do comércio bilateral tendo em vista que de 2001 a 2009 mais de 90% das exportações brasileiras para a Argentina foram de produtos industrializados. Mesmo com um alto grau de diversificação comercial, a maior parte deste

intercâmbio veio da indústria automobilística, que tinha sido responsável por quase a metade das vendas argentinas e cerca de 30% das exportações brasileiras naquele mesmo período. (IEDI, 2011)

A indústria automobilística é uma pauta importante no comércio entre Brasil e Argentina pois o crescimento do setor, além de agregar ao Produto Interno Bruto, traz diversos benefícios em escala regional e nacional advindos da cadeia produtiva que a mesma desenvolve. A batalha entre ambos os países, para incrementar sua renda e manter as montadoras em solo nacional através de regimes automotivos nacionais (decretos nacionais com políticas para a defesa da indústria automobilística nacional) tem sido árdua. No entanto, foi por via do Mercosul e por incentivo do Brasil que iniciou-se uma maior institucionalização do intercâmbio de produtos industrializados, englobando também os vindos da indústria automotiva. Neste sentido, este trabalho tem a finalidade de analisar os impactos do acordo de política automotiva comum entre Brasil e Argentina, nas relações econômicas e políticas dos mesmos, tendo em vista a importância desta mesma indústria para a consolidação de poder regional de ambas as partes.

## **1. 2. OBJETIVOS**

Os Objetivos deste trabalho podem ser divididos em Gerais e Específicos.

### **1.2.1 Objetivo Geral**

Analisar como os acordos de política automotiva do Mercosul influenciam as relações econômico-políticas entre Brasil e Argentina nos anos 1991 a 2014 a partir dos casos de Regimes automotivos nacionais de Brasil e Argentina.

### **1.2.2 Objetivos Específicos**

a) Estudar a integração entre Brasil e Argentina no período pós assinatura do Tratado de Assunção com ênfase no relacionamento bilateral no setor automobilístico.

b) Apresentar a constituição dos regimes nacionais automotivos de Brasil e Argentina assim como o acordo mútuo para a indústria automobilística.

c) Analisar dados quantitativos e qualitativos no quesitos geral e automobilístico de ambos países.

### **1.3. JUSTIFICATIVA**

Existem diversos debates sobre a situação atual e futura do Mercosul. Este trabalho tem como objetivo apresentar uma análise sobre a relação dos principais constituintes do tratado de Assunção, assim como os ganhos e perdas que cada um obteve ao longo do processo de institucionalização e implementação do Mercosul na perspectiva da indústria automobilística.

As relações da América Sul são de suma relevância para a diminuição da dependência política e econômica dos países mais desenvolvidos e aproximação das relações políticas e trocas comerciais com países vizinhos. Neste sentido, ao longo do trabalho, serão abordadas diversas peculiaridades que assistirão a melhor entender o que aconteceu nas relações dos países chave até o presente momento para assim poder analisar os principais desdobramentos processuais e encontrar formas de replicar o que foi benéfico assim como evitar e consertar o que prejudicou e prejudica as relações de Brasil e Argentina nos dias de hoje.

### **1.4 METODOLOGIA**

O trabalho será dividido em três capítulos de desenvolvimento, tendo cada um uma finalidade específica e um objetivo de complementar aos demais.

No segundo capítulo será feita uma revisão teórica a respeito da integração através de fontes secundárias e distintas das geralmente usadas para abordar o tema da integração. Após, será feita uma retrospectiva desde a criação do Mercosul utilizando fontes secundárias como autores relevantes no assunto e fontes primárias, como os próprios tratados e demais materiais governamentais. Por fim, haverá a apresentação do setor automobilístico na mesma época em que se passa a constituição do Mercosul para então poder fazer o paralelo com a teoria de integração escolhida.

No terceiro capítulo, busca-se apresentar uma visão geral da situação automobilística dos países estudados através dos regimes nacionais e comum que terão suas fontes de dados primários como os próprios tratados, artigos, decretos e protocolos. Os dados secundários, com a opinião de peritos no assunto, serão abordados e replicados paralelamente a informação de cunho primário para haver uma maior legitimação dos reais interesses por trás do que foi acordado, sendo possível melhor entender o caso automobilístico no aspecto político para ambos países.

No quarto capítulo, dados primários e secundários serão utilizados. Em relação as fontes primárias, procura-se coletar valores econômicos de modo geral, principalmente macroeconômicos, para então avaliar a saúde econômica dos países para portar e desenvolver a indústria automobilística em território nacional. Dados primários do comércio automotivo entre ambos os países como o valor comercializado, exportações e importações também serão pesquisados. Desta maneira, é possível dar um aspecto empírico e desenhar a real situação das negociações através dos ganhos e perdas de ambos os lados. Por esse motivo que os dados secundários como artigos e relatórios vêm para assistir na metodologia de coleta e análise de dados, no intuito de embasar os resultados quantitativos a melhor entender o que acontece na prática.

## **2. A PERSPECTIVA TEORICA: A VISÃO DE KRAPOHL E SEUS DESDOBRAMENTOS NO SETOR AUTOMOBILÍSTICO**

As teorias de integração surgem paralelas ao nascimento do que hoje conhecemos como União Européia. Ao estudar o processo de integração mais a fundo, normalmente utilizamos teorias clássicas ao tema como o funcionalismo, o neofuncionalismo, o institucionalismo e o intergovernamentalismo. No entanto, essas teorias foram desenvolvidas a partir de um exemplo bem-sucedido e proeminente, o da União Européia. Dessa maneira, aplicá-las a outras regiões do mundo torna o estudo muito limitado, visto que as circunstâncias econômicas, políticas e culturais específicas da União Europeia são bastante distintas das demais regiões. A escolha desta perspectiva teórica, descrita por Krapohl (2010) foi feita tendo em vista que o foco entre as relações de membros do Mercosul. Na opinião do autor, inovar na

perspectiva teórica é de suma importância, pois amplia as possíveis visões para se entender os desdobramentos de uma integração assimétrica e menos interdependente.

## **2.1. Os benefícios da integração**

Esta seção procura apresentar o processo de integração por membros do cone sul a partir da visão de Krapohl (2010). Serão apresentados elementos que o autor aborda para defender seu ponto de vista sobre o funcionamento da integração no sul.

Após o que ficou conhecida nos países da América Latina como sendo a década perdida, os Estados em desenvolvimento buscavam alternativas para poder se inserir novamente no sistema econômico mundial. O contexto das décadas de 1980 foi marcado por recessões econômicas e uma severa crise de endividamento externo, gerando desconfiança por parte dos investidores internacionais e dificultando a entrada de novos fluxos de capitais para os países em desenvolvimento (MELLO, 1999).

Os ajustes estruturais dos anos 90, promovidos pelo FMI e Banco Mundial, embora buscassem o retorno voluntário dos fluxos de investimento internacional dos países desenvolvidos, também promoveram um acirramento das condições econômicas e sociais dentro desses países. Nesse contexto, no final dos anos 90, surge o novo regionalismo, através de integrações regionais entre médias e pequenas potências, como uma opção para a retomada do desenvolvimento econômico no hemisfério sul (MELLO, 1999). Formações regionais como ANSEA, o Mercosul e a CDAA foram, pouco a pouco, sendo consolidadas e com o objetivo de inserir seus países em desenvolvimento novamente no rol do comércio mundial e de IED (Investimento Estrangeiro Direto). (SCHRIM, 2002).

Apesar de resultados divergentes no que se diz respeito ao grau de integração, as três formações citadas ainda estão em pleno funcionamento. Algumas com maior sucesso, outras ainda em fase de consolidação. Independente do nível de integração alcançado, as associações de membros do cone sul, possuem peculiaridades em comum que precisam ser apresentadas e debatidas. O ponto principal se retém na série de deficiências estruturais que estas mesmas integrações citadas vêm apresentando ao longo dos anos. (KRAPOHL, 2010)

O compromisso dos Estados com a manutenção da integração parece ser relativamente fraco, devido a fatores que são presentes e frequentes na esfera política e econômica destes países. Esta fragilidade advém de uma maior vulnerabilidade em relação às crises econômicas

e políticas que colocam o Estado em uma posição crítica, fazendo o mesmo buscar alternativas paralelas que não sejam a integração para resolver seus problemas, como por exemplo: a busca pelas relações bilaterais. A ineficiência de instituições regionais intensifica ainda mais o problema, pois essas não demonstram capacidade de reverter a situação quando tais problemas acontecem (KRAPOHL, 2010).

Krapohl (2010) apresenta uma perspectiva teórica capaz de abranger particularidades de integrações regionais entre países em desenvolvimento, o qual ele acredita ser ampla suficiente para permitir uma comparação rica de diferentes temas de integração regional. O autor utiliza quatro elementos para moldar sua concepção teórica sobre a integração Sul-Sul.

Primeiramente, embora ele reconheça a anarquia do Sistema Internacional (premissa básica do Realismo)<sup>1</sup>. Ele se aproxima das teorias de Economia Política, ressaltando que existe sim uma desigualdade de cunho político e econômico perante os Estados, e que essa é moldada diretamente pelo nível de poder e recursos, princípios regulatórios, que agem influenciando o comportamento dos Estados no Sistema Internacional.

Em segundo lugar, o autor apresenta três premissas fundamentais para definir o poder do Estado: o tamanho da economia, a abrangência de seus complexos militares e os fluxos econômicos. Quando essas três premissas se mostrarem relativamente maiores em um Estado do que em outro, maior será o poder. Essa medida de poder mencionada, possui a mesma lógica para avaliar o quão inserido o Estado está no comércio Internacional, e qual será sua capacidade de atrair IEDs.

Exemplificando o terceiro conceito, Krapohl (2010) afirma que um Estado é mais poderoso na medida em que: 1) consiga se beneficiar mais de exportações e que não seja dependente de um único país a exportar; 2) consiga frequentemente prover e receber IEDs; 3) consiga influenciar o comportamento do Estado através de fluxos de montantes financeiros. O autor alega, então, que os fatores produtivos dos países do Norte os levam a produzir produtos com alta tecnologia e intensivos em capital enquanto no caso dos países do Sul, seus fatores são mais propícios a produzir produtos de cunho básico.

Neste sentido, os dois mercados são complementares e a economia entre ambos acaba sendo mais interconectada e intensa. Contudo, o potencial de crescimento dos países em desenvolvimento é bem mais baixo, pois eles não se diferenciam quando se remete a produtos e preços no mercado internacional. Então, apesar dos países do Norte serem mercados propícios

---

<sup>1</sup> Conceito do realismo clássico. Tese que resguarda o fato que, em um ambiente anárquico, os Estados seriam igualmente soberanos uns aos outros, independente da condição política ou econômica que os mesmos apresentam. (KRAPOHL, 2010, p.6)

em importar produtos agrícolas, eles fazem dos países do Sul dependentes, visto a oferta de produtos com maior valor agregado e que somente eles conseguem ofertar (KRAPOHL, 2010).

Por fim, ele ressalta a existência de Estados que são considerados emergentes ou potências regionais. Um alto Produto Interno Bruto e um desenvolvimento socioeconômico superior quando comparados aos vizinhos menores são características que diferenciam os Estados emergentes ou potências regionais, de Estados menores. Entretanto, as potências regionais não entram no rol dos países desenvolvidos, pois ainda são dependentes das entradas de IEDs e de mercados consumidores do Norte, de seus produtos em essência primários.

Krapohl (2010) argumenta que a estratégia utilizada pelos países asiáticos foi potencializar e aumentar as exportações com maior valor agregado. Para tal, a atração de IED a fim de viabilizar capital para aumentar o know-how tecnológico em vários segmentos, foi peça chave para o desenvolvimento desses países. A mesma necessidade de IED teriam todos os países em desenvolvimento. A atração desse fluxo de investimento estrangeiro depende, no entanto, diretamente da relação Norte-Sul, tendo em vista que os IEDs só viriam mediante a percepção de boas condições para o investimento, por parte dos países doadores. Tais condições também seriam essenciais para o acesso de exportação aos mercados dos países desenvolvidos, pois acarretam um aumento na confiança depositada pelos países receptores.

Por outro lado, diante das disparidades econômicas entre países desenvolvidos e em desenvolvimento, e entre os próprios países em desenvolvimento, Estados membros dos processos de integração não conseguem lucrar tanto com comércio intrarregional. Estes Estados não conseguem aproveitar os investimentos internos por apresentarem fatores de produção simples e se basearem na exportação de produtos primários relativamente comparáveis. Desta forma, as regiões do Sul ainda são bastante dependentes dos fluxos de IEDs vindos dos países desenvolvidos, assim como do acesso aos mercados das regiões altamente desenvolvidas (KRAPOHL, 2010).

No entanto, mesmo com as disparidades e a dependência, na visão de Krapohl é possível alegar que as regiões do Sul ainda conseguem lucrar com a integração regional. Com ela, os mercados regionais apresentam maior estabilidade, sendo mais atraentes para os IEDs. Desta forma, também se tornam mais poderosos pelo poder de barganha nas negociações com órgãos, por conter Estados membros unidos em um interesse comum (KRAPOHL, 2010).

Além disso, o novo regionalismo pode também ser uma alternativa para incrementar o desenvolvimento econômico dos países e entre os países que os constitui. A integração regional do Sul, tem a oportunidade de assistir os pequenos países a estabelecer e estabilizar relações econômicas consistentes com as potências regionais. Isso pode ajudá-los a ter maior fatia dos

mercados da região para seus produtos, assim como aumentar a possibilidade de conseguir maiores IEDs, vindos das próprias potências regionais. Contudo, os ganhos com esse processo são limitados. Embora as potências regionais tenham também interesse em estabilizar o mercado regional para suas exportações, a atratividade econômica de seus vizinhos é relativamente fraca, não sendo tão interessante como mercados maiores e com poder aquisitivo muito maior (KRAPOHL, 2010).

Existe, no entanto, um outro argumento: a integração assiste as regiões em desenvolvimento a aumentar sua atratividade de investimentos vindas do Norte industrializado. Aos olhos do Norte, uma região politicamente e economicamente estável é mais propícia a receber IEDs, pois as atividades econômicas se tornam mais calculáveis e tem menores riscos de perda para os investimentos feitos. Este movimento se torna positivo e agrada as potências regionais quando precisam medir perdas e ganhos, a respeito de aceitar ou não, a consolidação de uma integração (KRAPOHL, 2010).

Em resumo, Krapohl (2010) aborda a importância de se verificar as peculiaridades das associações sul, para então formalizar uma teoria que possa melhor explicar o processo de integração nesta região. O Autor explica como os países se organizam em relação ao poder que está diretamente ligado a capacidade de exportar para diferentes destinos, de ceder e receber investimentos bem como influenciar outros países com fluxos financeiros.

Nesta seção, Krapohl (2010) apresentou as vantagens dos países menos poderosos em se unir através da integração para poder melhor se posicionar em relação ao poder. Para isso, segundo o que foi apresentado, integrar-se é a porta de entrada para alcançar mercados de outros países para a exportação e para obter maiores fluxos de IEDs e por consequência, se tornar mais poderoso no cenário internacional.

## **2.2. Os conflitos distributivos da Integração**

Esta seção busca discutir os conflitos que surgem e dificultam a continuação das integrações no Sul-Sul. Aqui restam os cálculos de perdas e ganhos dos países com as integrações, no intuito de garantir a manutenção de poder conforme o conceito mencionado acima.

Na visão de Krapohl (2010), a interdependência econômica somente acarreta um melhor nível de integração quando os países que estão no jogo são intensamente interdependentes

economicamente, como no caso da União Europeia. Isso não acontece com as integrações do sul sul devido a presente assimetria econômica entre os Estados.

Os padrões de comércio entre regiões do Sul e entre regiões do Norte se diferem fundamentalmente, e as ações de comércio intrarregional são menos igualmente intensas do que o interregional. Isso se deve pela existência das potências emergentes ou regionais, presentes na configuração da integração no hemisfério sul. Elas atuam como potências do Norte no território sul pois direcionam suas exportações assim como investimentos, evidente, em menor escala, para os países vizinhos (KRAPOHL, 2010).

Dentro das integrações regionais Sul-Sul, as potências regionais são importantes parceiras comerciais para seus vizinhos menores, todavia, o inverso não é necessariamente verdade. O fluxo de comércio e investimentos entre os poderes regionais e seus vizinhos menores é significativo para as pequenas economias, mas não para as potências regionais que são mais orientadas para as regiões industrializadas do Norte (KRAPOHL, 2010).

Assim, os Estados Membros, em grande maioria, potências regionais, concorrem entre si para o recebimento de IEDs, e pelo acesso aos mercados dos países do norte para suas exportações. Eis que surge o conceito que o autor chama de Estado Rambo<sup>2</sup>. Assim que a integração regional coloca em xeque uma vantagem competitiva de um Estado Membro perante aos seus vizinhos é muito provável que o mesmo irá se tornar um "Rambo". O "Rambo" cessa novas etapas de integração ou acaba por não mais implementar as normas que estavam nos acordos assinados. Esse comportamento é altamente ligado a influência do norte sobre o sul visto que esta última gera conflitos distributivos e gera aumento de concorrência entre os Estados Membros, nas respectivas regiões na busca de investimentos e novos mercados (KRAPOHL, 2010).

O autor também adiciona que pelas potências regionais serem maiores e mais desenvolvidas economicamente, elas são, automaticamente, consideradas como melhores parcerias comerciais para os países desenvolvidos em relação aos vizinhos menores e menos desenvolvidos. Primeiramente, elas seriam mais propícias a receberem IEDs de regiões do Norte, pois provém melhores oportunidades devido a economia de escala que apresentam. Segundo, como as potências regionais são maiores e mais poderosas que seus vizinhos, elas também possuem vantagens em negociações bilaterais com países industrializados do Norte. Assim, as potências não só têm vantagem por seu tamanho e melhor desenvolvimento de suas

---

<sup>2</sup> Estado que cessa os cumprimentos dos tratados e acordos por perceber que está em desvantagem por ter protocolado ou ratificado tratados ou acordos que não o beneficiam (KRAPOHL, 2010, p.8)

economias, mas também por suas relações mais diretas com mais importantes parceiros do Norte (KRAPOHL, 2010).

Nesta linha, é importante ressaltar que um investimento específico só pode ser feito uma vez, beneficiando apenas o país de recepção. Quem possui vantagens para obter acesso mais facilmente a mercados de regiões do Norte pode ter eles reduzidos se compartilhados por todos os concorrentes potenciais da região. Caso a integração regional coloque em risco tais vantagens competitivas das potências regionais, elas serão mais propícias a se tornarem "Rambos" (KRAPOHL, 2010).

A perda de vantagens competitivas são circunstâncias desfavoráveis e acarretam maiores conflitos na consolidação da integração regional. Por exemplo, quando um Estado membro tem a possibilidade de assinar um acordo de comércio bilateral com um importante parceiro comercial no norte, este acordo o traz uma vantagem competitiva em comparação a seus países vizinhos que não possuem o mesmo privilégio. A vantagem se retém no fato de uma entrada direta de IEDs, e acesso ao único mercado para a potência regional em questão. Sendo assim, a estabilização de uma integração pode reduzir essa vantagem competitiva pois, querendo ou não, a tendência da integração é dissolver diferenças entre Estados membros perante o regime comercial em relação aos parceiros interregionais. (KRAPOHL, 2010).

Em síntese, Krapohl (2010) discute sobre as possíveis vantagens de países em desenvolvimento abandonarem estratégias integrativas para focarem nos benefícios que ações bilaterais possam trazer. Os países em desenvolvimento possuem maior poder na região, devido ao fato de conseguirem exportar produtos e investimentos para diferentes países. Também, quando já estão no processo de integração e decidem não querer mais participar dele, se comportam como "Rambos", deixando de lado e não mais implementando o que foi acordado.

Ao se discutir as duas seções, cabe então saber se a participação do Estado na integração regional supera suas perdas distributivas em comparação a seus vizinhos. Se as perdas de distribuição de integração regional de um ou mais Estados membros são mais elevadas do que sua parte dos ganhos de eficiência, as circunstâncias tornam-se desfavoráveis, porque o respectivo Estado-Membro torna-se um "Rambo" e sua estratégia dominante é não mais colaborar com a integração. Cooperar com os vizinhos faria que estes se tornassem concorrentes mais fortes e isso pesaria ainda mais negativamente para os "Rambos" visto que acabam por suprir os benefícios da integração regional.

### **2.3 Relações Brasil e Argentina, o surgimento do Mercosul**

Nesta seção, serão apresentadas as relações bilaterais entre Brasil e Argentina, com início dos primeiros contatos diplomáticos na volta da democracia em 1980 entre ambos os países, até a então constituição do Mercosul em 2013.

A insurgência da democracia na América Latina na década de 80, foi um elemento essencial para o início de uma reaproximação política e econômica entre Brasil e Argentina visto que somente em 1985, com dois presidentes democraticamente eleitos, José Sarney e Raul Alfonsín, reiniciou-se um estreitamento de relações diretas através da Declaração do Iguazu (BANDEIRA, 2001).

Esta declaração veio com propósito de acelerar o processo de integração criando uma Comissão Mista de Alto Nível, presidida pelos então ministros de Relações Exteriores de ambos países. A comissão realizou estudos que trouxeram melhorias na cooperação e integração econômica resultando assim, em 1986, na assinatura da Ata para Integração Brasil Argentina, estabelecendo o programa de Integração e Cooperação Econômica Argentina e Brasil abrangendo 12 protocolos, posteriormente elevados a 24. Segundo sua constituição, o programa era baseado nos princípios da gradualidade, flexibilidade, equilíbrio e simetria, utilizando uma estratégia de complementação e integração de setores industriais importantes para ambas as economias (BARBOSA, 2001).

A integração econômica entre Argentina e Brasil visava a possibilitar que estes países alcançassem maior autonomia e independência em relação ao mercado mundial, através da crescente unificação dos seus espaços econômicos. O processo de integração buscava também ampliar as áreas de complementaridade comercial, tecnológica e produtiva. O processo de fortalecimento mútuo assegurava melhor entendimento e maior capacidade de negociação, demonstrando uma nova realidade de política de cooperação internacional para ambos os países. (BANDEIRA, 2000)

As relações entre Brasil e Argentina evoluíram e alcançaram uma dimensão cooperativa expressiva, não apenas econômica, mas também geopolítica e política. Ela é muito diferente e mais profunda, quando comparada com as relações destes países com os EUA, União Europeia e até mesmo com demais países da América do Sul. Esta dimensão também constitui em novo polo de gravitação, modificando as relações tanto entre os países sul americanos como suas relações para com os outros países (BANDEIRA, 2000).

Deste modo, a Argentina e o Brasil coordenaram suas políticas externas e agiram, em 1988, no estabelecimento do Tratado de Integração, Cooperação e Desenvolvimento, que

possibilitava aos dois países a constituição de um espaço econômico comum, mediante a remoção gradual de todas as barreiras tarifárias e não-tarifárias de bens e serviços e a harmonização e coordenação de suas políticas aduaneiras, monetária, fiscal, cambial, agrícola e industrial, caracterizando assim, uma parceria que poderia influir gradativamente nas decisões de interesse da América Latina (BARBOSA, 2000).

Os acontecimentos internacionais concorreram para alterar a perspectiva de um processo flexível e gradual de integração entre a Argentina e o Brasil: em 1989 o acordo de livre comércio entre EUA e Canadá entrou em vigor, em 1993 foi constituída a UE, e as negociações da rodada do Uruguai avançavam no sentido de promover maior acesso aos mercados com a inclusão de setores que não estavam regidos pelo GATT. Foi nesse contexto internacional que Carlos Saul Menem e Fernando Collor, através da Ata de Buenos Aires em 1990, decidiram adiantar para 31 de dezembro de 1994, os prazos acordados no Tratado de 1988, para remoção de todas as barreiras tarifárias e não tarifárias ao intercâmbio recíproco de mercadorias e para a completa consolidação do mercado comum à Argentina e ao Brasil. (BANDEIRA, 2000)

Assim, ao abandonarem o conceito de integração gradual, flexível e equilibrada, Menem e Collor adaptaram os objetivos do Tratado de 1988 às políticas de abertura econômica e reforma aduaneira, objetivando acelerar o ritmo de liberalização comercial. Demais países da região foram atraídos pelo fortalecimento da relação Bilateral entre Brasil e Argentina. O Uruguai e Paraguai, por se sentirem isolados economicamente, foram se inserindo pouco a pouco nas negociações de um novo aparato de integração no cone sul. (BANDEIRA, 2000)

Em 26 de Março de 1991, após um ano de negociações, os presidentes da Argentina, do Brasil, do Paraguai e do Uruguai firmaram o Tratado de Assunção que deu origem ao Mercosul. Os principais objetivos do tratado eram a livre circulação de bens, serviços e fatores produtivos entre os países membros, por meio da eliminação de direitos alfandegários e de restrições não tarifárias à circulação de bens e serviços, ou seja, uma zona de livre comércio. A partir de 1995, essa zona de livre comércio foi complementada por uma política comercial conjunta dos países membros em relação a terceiros, o que resultou na definição de uma Tarifa Externa Comum (TEC)<sup>3</sup> ando forma, então, a uma União Aduaneira. Diante da disparidade econômica e estudos

---

<sup>3</sup> A **tarifa externa comum (TEC)** é uma taxa comercial padronizada para um determinado grupo de países, como a presente no Mercosul. Utilizada na união aduaneira é uma área de livre comércio com uma tarifa externa comum. Entre um grupo de países ou territórios que instauram uma união aduaneira, existe a livre circulação de bens e uma tarifa aduaneira comum a todos os membros, válida para importações provenientes de fora da área. (MERCOSUL, 2015)

feitos em relação ao câmbio, renda e competitividade em alguns segmentos entre os países membros, foi definida uma lista de produtos que não entrariam na TEC no intuito de levar em consideração as assimetrias presentes e buscar ao longo prazo, maior simetria entre seus membros. (BARBOSA, 2000)

Entre 1992 a 2006 foram assinados mais 15 protocolos que complementam e solidificaram a estrutura e o caráter político do Mercosul através da abordagem de temas variados como Educação, Cultura, Direitos Humanos, Comércio, Jurisdição entre outros que assistiam a construção de uma imagem da organização como legítima e operante. Foi através do protocolo de Adesão *da República Bolivariana de Venezuela ao Mercosul em 2006*, que a Venezuela tem seu processo de adesão reconhecido. Em agosto de 2013, após a volta do Paraguai depois de suspenso devido a destituição de seu presidente Fernando Lugo em 2012, o Mercosul passou a contar com cinco membros filiados, plenos e com direitos e ações iguais dentro da instituição. (MERCOSUL, 2013)

Segundo dados da CEPAL (2013), o Mercosul foi bem-sucedido no que diz respeito à aproximação e intensificação de comércio entre seus membros. Entre 1995 e 2011, o fluxo de comércio intrarregional obteve um aumento de 370%, saltando de US\$ 14,45 bilhões para US\$ 53,72 bilhões. Neste contexto, a Argentina aumentou suas exportações para o Brasil em 316% no mesmo período, um crescimento de US\$ 5,48 bilhões para US\$ 17,33 bilhões enquanto as exportações do Brasil para Argentina também aumentaram 561% de US\$ 4,04 bilhões para US\$ 22,70 bilhões de dólares (CEPAL, 2013). O aumento do fluxo de comércio para ambos os países é presente e resultante da aproximação entre Brasil e Argentina, que posteriormente, trouxe a implementação de atos que culminariam no Mercosul incentivando e incrementando o comércio na região do cone sul.

## **2.4 Aplicação da visão de Krapohl para o Mercado Automobilístico**

Os elementos descritos por Krapohl (2010) para apresentar seu cenário de integração Sul Sul são ainda mais evidentes quando apresentados de modo empírico. O objetivo desta seção consiste em descrever tais elementos pela perspectiva da indústria automobilística, mostrando sua viabilidade de aplicação.

Na década de noventa, o mercado automotivo da tríade (Estados Unidos e Canadá, Japão e Europa Ocidental), principal polo automobilístico mundial, já tinha grandes dificuldades de

crescimento em seus territórios nacionais. A saturação de mercados, as pressões nos custos e a baixa lucratividade levaram as montadoras a procurar novos mercados produtores e consumidores para poder solucionar estes problemas. O contexto do liberalismo foi de grande ajuda para a presença das montadoras em países que possuíam extensos mercados e capacidade produtiva satisfatória para instalação de suas plantas produtivas. Os destinos foram os então países em desenvolvimento na América Latina, os que constituíam a ANSEA e países na Europa Oriental. Estes emergiam de uma densa estagnação da década de 1980 e entravam no rumo do crescimento econômico. (UNIDO, 2003)

De 1990 a 1997 o crescimento das regiões da Tríade em vendas e produção de veículos aumentaram, respectivamente, 0,6% e 4,2% enquanto nas regiões dos países em desenvolvimento esse mesmo crescimento foi de 80% e 90%. Independente da tríade possuir em média de 70% da fabricação e venda de veículos no mundo, o crescimento de produção e vendas de países em desenvolvimento era exponencial, anualmente nove vezes maior. Apesar da crise no leste asiático, que afetou o crescimento do setor automobilístico em diversos países no mundo, o crescimento e consolidação da indústria automobilística no mundo semi periférico foi de extrema importância para sua expansão, pois, além de abranger os grandes mercados produtores e consumidores, as montadoras utilizam-se dos países em desenvolvimento para ficar cada vez mais próximas geograficamente de países menores, conseguindo, assim, se inserir também em novos mercados e aumentar a venda através da economia de Escala. (UNIDO, 2003)

A indústria automobilística é altamente concentrada em poucas montadoras. Em 2001, 13 companhias produziam mais de um milhão de veículos por ano, isso correspondia a 87% da produção mundial de veículos. Hoje, o movimento em direção ao oligopólio continua mais intenso. É notoriamente visível que um pequeno número de empresas detém a maior fatia no mercado. Com exceção de poucas, as principais marcas pertencem às montadoras de países da tríade que ainda aproveitam do boom de mercados emergentes para alavancar suas produções e vendas. (UNIDO, 2003)

Sendo assim, com o redirecionamento da produção e venda do setor automobilístico mundial também para os países emergentes, é possível verificar que a relação entre norte e sul se estreita. Os investimentos em novas plantas produtivas em países em desenvolvimento são constantes e crescentes e se tornam importantes para o país receptor por diversos fatores. A cadeia de valor entorno de uma planta produtiva, os empregos gerados, o impacto para a renda, entre outros são ativos muito importantes para a economia local e nacional dos países receptivos. Quando uma empresa possui interesse em se instalar em uma determinada região do mundo, a

competitividade por parte dos países desta região para atrair e reter essa empresa é acirrada. (LESSA, 2008)

As disputas pelos IEDs no setor automobilístico por parte dos países em desenvolvimento convergem com o que Krapohl (2010) cita como sendo o principal empecilho para a integração de países Sul-Sul. Na prática, as potências regionais brigam entre si para a captação de recursos dos países do Norte, neste caso, os recursos da indústria automotiva que vem crescendo ao longo dos anos. Grande parte das regiões que captam tais investimentos possui tratados ou de tarifas únicas ou ajustáveis que visam a integração para melhor relacionamento e maior conectividade de comércio seja para indústria de modo geral, ou para indústria automotiva. Todavia, muitas das vezes, os países agem como "Rambos" deixando a continuação das negociações de lado e abraçando uma relação bilateral com o país cedente de IED para garantir o investimento de forma integral. Isso se deve, como já descrito por Krapohl, primeiro pela assimetria econômica que existe entre os países pertencentes à integração, pois as potências regionais, além de possuir melhor capacidade tecnológica para receber os investimentos, conseguem ter melhor barganha para negociar tratados bilateralmente. Segundo, porque as potências regionais dependem mais dos países do Norte do que de seus pequenos parceiros do sul diante da dependência de artigos intensivos em capital e do investimento que os mesmos podem trazer para as assistir economicamente.

A problemática convém dos ganhos relativos das potências regionais em questão. No mesmo momento que elas são as principais orientadoras da integração, as potências também estão sempre suscetíveis às negociações bilaterais externas diante da oferta de IED existente. Cabe então, avaliar em qual ocasião a integração vai sobressair sobre um ato unilateral e vice-versa. Isso pode ser avaliado através das oportunidades que estão sobrepostas a mesa.

### **3.0 AS POLÍTICAS E NEGOCIAÇÕES DO SETOR AUTOMOBILÍSTICO ENTRE BRASIL E ARGENTINA**

A Argentina e o Brasil são as duas potências regionais presentes na América do Sul. Os conflitos políticos e econômicos em relação ao domínio da região causaram e ainda causam diversas desconfianças entre ambas as partes. A constante disputa de poder abrangendo: a capacidade de recebimento e doação de investimentos; as exportações para diversos países; e a capacidade de fluxo financeiro regem o conceito de quem possui vantagem sobre o outro na

região (KRAPOHL, 2010). Independente do clima conflitivo, a recente aproximação entre ambos países foi benéfica pelo aumento do fluxo de comércio para ambos os lados. Diversos acordos foram fechados, principalmente, aqueles referentes ao setor automobilístico. Este setor é bastante dependente de IED assim como as exportações para outros países visto que o primeiro moderniza e flexibiliza o parque industrial do país receptivo, e o segundo assiste no aumento de divisas do país para a balança de pagamentos. (LESSA, 2008)

Por este motivo, este capítulo busca tratar da instauração e de desdobramentos de regimes automotivos nacionais de Brasil e Argentina, bem como um histórico das negociações de um regime automotivo comum entre os mesmos. O conhecimento sobre os regimes automotivos nacionais é importante pois possibilita entender estratégias unilaterais dos países a respeito da estimulação da indústria e da atração de investimentos.

A abrangência ou inibição do regime nacional por meio da implementação de um regime automotivo comum que possa, em partes, substituir este último, se posiciona como uma política às vezes arriscada, às vezes certa dependendo do assunto abordado e do posicionamento vantajoso ou desvantajoso de uma ou das partes. Esta incerteza conversa diretamente com a fala de Krapohl (2010) em relação a possibilidade de um país em questão se tornar um "Rambo". Quando um determinado país assina um acordo e comprova que este acordo não apresenta uma vantagem distributiva maior que uma ação unilateral ou bilateral, ele se comportará como um "Rambo". Este "Rambo" cessará a continuação de seus compromissos com a integração ou postergará o acordo para que o mesmo não possa evoluir e resultar em maiores desvantagens para o país em questão.

Levando em consideração que os regimes automotivos nacionais podem ser considerados como uma política estratégia unilateral e os regimes automotivos comum entre ambas as partes, uma política comum, no final deste capítulo, será possível verificar nas negociações, como as duas potências regionais se comportam perante os dois tipos de regime e se ambos eram ou estão satisfeitos com os rumos das negociações.

### **3.1 Regimes automotivos argentino, brasileiro e comum.**

Os regimes automotivos de Brasil e Argentina direcionaram seus respectivos países para o aumento de competitividade no setor automobilístico. Os regimes nacionais foram essenciais para promover a recuperação dos mercados domésticos, estagnados no começo dos anos 90, dinamizando e ampliando a produção doméstica, assim como atraindo mais investimentos das empresas então instaladas ou de novas interessadas. Ao analisar o contexto de transformações políticas e econômica liberais que ambos países passavam na época, o ambiente tornou-se propício para o incentivo de investimentos e produção de escala. O setor automobilístico foi o que mais recebeu investimentos produtivos nos anos 90. Na mesma época, a inserção argentina e brasileira na indústria automobilística mundial se comportaram de forma significativa, pois além de apresentar condições de recuperação econômica, aumentando então, o poder do mercado consumidor, foram também reinseridas como espaço importante para realocação de capital de grandes corporações automotivas mundiais (VIGEVANI; VEIGA, 1997)

O regime automotivo comum, que seria um regime automotivo mútuo entre as partes, também tem por objetivo o aumento da competitividade da indústria automobilística bem como um estreitamento e crescimento dos fluxos de comércio de seus constituintes. Tudo isso buscando preservar uma simetria econômica entre os membros através de mecanismos como: taxas comuns de exportação e importação no intrazona e no extrazona para haver uma competitividade menor e maior distribuição de lucros para ambos os lados; a presença de uma complementariedade produtiva no intuito de cada país produzir uma peça; presença do coeficiente de desvio sobre as exportações para regular as exportações e importações para que não ultrapassem um limite estabelecido na busca de segurar os possíveis déficits para uma das partes. (VIGEVANI; VEIGA, 1997).

### 3.1.1 Regime automotivo argentino

A Argentina foi a primeira a instaurar um acordo setorial automotivo. Em 1991, o país consegue negociar com os principais grupos de interesses em torno da cadeia automotiva: governo, montadoras, fabricantes de autopeças, concessionárias e sindicatos. Segundo Vigevani e Veiga (1997), suas principais características eram: (1) modernizar o aparato industrial e os modelos dos automóveis oferecendo um alto grau de liberdade às montadoras para assegurar a

execução do *global sourcing*<sup>4</sup> Esta aumentava expressivamente a importação de peças, como por exemplo, o aumento de 40% para veículos por cilindrada e 42% para comerciais leves; (2) montadoras instaladas em solo argentino possuem um regime de importação através de um programa especial compensado (para cada US\$ exportado, a empresa importa ou pode importar o mesmo valor; (3) a permissão de tarifa de importação 2% para veículos e partes para montadoras instaladas que conseguissem manter o equilíbrio na balança de comércio (GONCALVES JR; VEIGA, 1995).

O regime automotivo argentino entrou em vigor em 1992 e acabou em 1999. Com ele, foi possível reduzir 1/3 dos valores dos automóveis produzidos em solo argentino. Esta política combinada com o plano de estabilização inflacionária reativou rapidamente o mercado interno de automóveis. A redução dos preços, somada ao crescimento generalizado da demanda, em consequência do plano de estabilização da inflação, implementado simultaneamente, resultou em uma rápida reativação do mercado interno de automóveis, que em 1991 superou 400 mil unidades demandadas. (SARTI, 2001)

No final de 1991, através do decreto no 2.577, instaurou-se o sistema de compensações anuais ou plurianuais de importação e exportação para as montadoras instaladas no país. Exemplo disso, foram as alíquotas de importação que eram de 22% para automóveis e entre 14% e 20% para autopeças e se tornavam 2% desde que compensadas com exportações. Houve também uma proteção por meio de um sistema de cotas de automóveis de passageiros e comercial de 10 a 15%, assim como uma alíquota de 18% para automóveis de montadoras não instaladas na Argentina. Como antes mencionado, as montadoras também recebiam permissão para importar mais peças, caso investissem e modernizassem suas instalações em território argentino. Esse último incentivo acabou trazendo prejuízos para a Argentina pelos déficits acumulados que o mesmo gerava. A Argentina tinha a intenção de modernizar suas plantas e produzir peças mais modernas, dominando assim, as exportações na região. No entanto, isso não acontece, o governo argentino exige das montadoras programas de compensações para suprir o déficit a partir de 1995. (SARTI, 2001)

---

<sup>4</sup> **Global sourcing** é uma terceirização estratégica que efetivamente amplia o escopo do processo de contratação para incluir as empresas que operam em outros países. Sourcing estratégico faz parte dos métodos de negócios usados para gerenciar o processo de licitação e seleção de fornecedores. Aquisições também são conhecidas como compra e se referem às leis que cercam as oportunidades de licitação justas e equitativas. (BRANCO, 2012)

Apesar do acontecido, Vigevani e Veiga (1997) alegam que sua implementação em um momento onde o Brasil não possui estabilidade econômica e política foi uma estratégia muito importante para o desenvolvimento do regime por alguns motivos: (1) Atraiu investimento de montadoras e empresas de autopeças com interesse em se instalar na região por conta da estabilidade oferecida na Argentina. (2) As empresas conseguiam articular de forma mais fácil a flexibilidade e complementariedade de *mix* de produtos com escalas produtivas regionais/mundiais, colocando a Argentina como um aparato complementar da produção de vários modelos mundialmente. (3) Estimulou a reestruturação de empresas do segmento de autopeças que passavam por momentos de crise, as internacionalizando seja através de fusões ou aquisições (CATALANO; NOVACK, 1995). (4) A Argentina consegue reunir os principais grupos de interesse no intuito de reerguer a indústria doméstica para o crescimento no setor e estimular iniciativas de cunho interestatais.

O regime se destacou pelo processo de avanço social que conseguiu prorrogar as demissões dos trabalhadores. As empresas estavam mais livres para sua política de *sourcing*, incentivando o aumento de renda do setor e do Estado, recebendo novos investimentos por meio das montadoras. No instante da renovação do acordo entre estas três partes, surgem alguns empecilhos como o desejo de retomar a margem de rentabilidade dos produtos do setor que posteriormente foi deixado pelas montadoras, e congelamento dos salários por parte das montadoras para suprir o não crescimento da indústria automobilística argentina na mesma época (VIGEVANI; VEIGA, 1997)

Após protestos dos trabalhadores e a pressão sobre governo, em 1995, renova-se por cinco anos o “*Acuerdo para la Consolidación, el Empleo, La Productividad y el Crecimiento del Sector Automotriz*” que contava com as seguintes mudanças: (1) Empresários voltam atrás e concedem aumentos salariais; (2) Ressurge a “prática de discussão de salários com montadoras” ; (3) Salários são baseados em metas de produtividade, eficiência e qualidade; (4) Acalmou os ânimos e instaurou se um princípio de “boa fé” e “clima de paz social”, considerados essenciais para o fechamento do acordo. Assim, os funcionários, mesmo com ganhos restritos, conseguem ter melhores proteções contra maiores perdas (VIGEVANI & VEIGA, 1997).

### 3.1.2 Regime automotivo brasileiro

O Regime automotivo brasileiro (RAB), anunciado em 1995, é resultado de esforços da Câmara Setorial desde 1992. Neste mesmo ano, com o fracasso do Plano Collor, o desvirtuamento e as incertezas das futuras políticas econômicas abriu espaço para a busca de soluções da então crise no setor automotivo. Mesmo assim, as prioridades políticas e econômicas do então Plano Real sobrepujaram os acordos negociados na câmara, enfraquecendo-os gradativamente a partir em 1994. Contudo, o Regime automotivo é sim considerado uma continuidade de negociações setoriais tendo em vista que foi na Câmara Setorial que se desenharam as principais estratégias para o mesmo como: (1) elevações nos padrões de qualidade e produtividade; (2) Geração de superávits comerciais através de exportações. (VIGEVANI;VEIGA, 1997)

O RAB tinha também o objetivo de reduzir custos da produção doméstica, aumentar exportações, melhorar a balança de pagamentos, modernizar linhas de produção, estimulando investimentos para ampliação e modernização do parque produtivo existente. Para isso, o Brasil também cedeu privilégios às empresas já instaladas e aquelas com interesse em futuramente se instalar. O fato de o regime brasileiro ser quatro anos mais novo que o da Argentina possibilitou ao Brasil mais experiência ao observar erros e acertos do país vizinho (SARTI, 2001).

Com as políticas argentinas já mapeadas, o programa brasileiro distinguiu alíquotas mais baratas para a produção da matéria prima a fim de facilitar a produção de peças no país. Ao mesmo tempo, aumentou a alíquota para peças prontas, que fossem importadas. O regime veio para inibir veículos de produtores não instalados em solo brasileiro, estabelecer quantidade máxima a ser importada, e exportar conteúdo com significativa presença nacional. (SARTI, 2001).

O Brasil usa o IPI (Imposto sobre o Produto Industrializado) como definidor de estratégia. Por meio dele, o Brasil aumenta e diminui a alíquota em um determinado produto para incentivar ou não incentivar o mesmo. Por exemplo: o Brasil diminuiu o IPI para carros de menor potência e aumentou para carros com motores maiores. Esta mesma política, curiosamente, também ajudou o processo de complementariedade no Mercosul. O Brasil aumentou o IPI de determinadas peças para que elas fossem mais facilmente produzidas na Argentina fazendo, por exemplo, o Brasil se especializar em um tipo de produto (carros de pequeno porte) e a Argentina se especializar em veículos médios e pequenos de maior sofisticação. Junto com o corte de IPI, foram acordadas menores margens de lucros das montadoras, assim como metas de investimentos para as montadoras e fornecedores e para a

geração de emprego e aumento de salário. Diferente da Argentina, o Brasil diminuiu gradativamente suas alíquotas de importação de 1991 até 2000 (com o TEC para o setor) e da mesma forma, isto não afetou sua balança visto que as alíquotas ainda seriam altas e o Brasil tinha um bom acesso ao mercado Argentino por meio de exportações. O programa brasileiro oferecia incentivos e oportunidades de maiores importações por parte das montadoras em troca de maiores investimentos em ampliação e modernização do parque industrial. Para as montadoras já instaladas no país, o programa contava com até 90% de redução para máquinas e equipamentos, de 85% de redução para matérias primas diversas e de até 50% para componentes e peças. (SARTI, 2001)

Em 2012, surge o novo RAB. Com vigor de 2013 a 2017, a grande novidade é que as empresas instaladas ou as que pretendem se instalar no Brasil, poderão ficar isentas do aumento de 30 pontos percentuais no IPI anunciado em 2011 ao atender alguns requisitos como: (1) realizar no mínimo 6 das 12 etapas fabris necessário em ao menos 80% da produção. (2) escolher 2 ou 3 requisitos para conseguir benefícios do inovar auto (Investimento em pesquisa e desenvolvimento, investimento em engenharia, entre outros); (3) importar veículos mais econômicos, realizar dispêndios em tecnologia industrial, capacitação de fornecedores, entre outros. Caso as empresas consigam atingir metas para a redução no gasto do combustível, também ganham isenção em até mais dois pontos percentuais no IPI (MARTELLO; OLIVEIRA, 2012)

### 3.1.3 Prévia de conflitos no setor automotivo entre Brasil e Argentina

Após apresentados e debatidos os regimes automotivos nacionais de cada país, cabe agora apresentar os embates entre Brasil e Argentina no mesmo momento que estes regimes eram criados e instaurados. Isto, em paralelo com as negociações e consolidação do regime automotivo comum que vem de maneira inédita para aumentar e regularizar de forma simétrica o mercado automotivo de ambos países.

Nos primórdios das negociações, os acordos do setor automotivo no Mercosul passaram a ser realizados por um subgrupo de trabalho que propôs a criação de uma comissão para estudar a exportação conjunta para terceiros, e apresentar um acordo setorial de autopeças. O governo se encarregava do auxílio técnico para haver compatibilidade com as normas do Tratado de Assunção enquanto o setor privado se encarregava das negociações que abrangiam as tarifas,

cotas, índices de nacionalização e exceções. O setor privado é até hoje regido pela Associação de Fábricas de Automotores (ADEFSA), do lado argentino, e pela Associação de Fábricas de Veículos Automotores (ANFAVEA), lado brasileiro. Tamanha influência que já em setembro de 1992, após três reuniões empresariais do setor automobilístico, já tinham sido produzidas propostas de programas de importação e exportação, complementação economia e integração social (VIGEVANI et al., 2002).

Desde a assinatura do ACE 14 e do Tratado de Assunção, houve um aumento significativo no comércio intrabloco. Entre 1990 e 1992, as exportações brasileiras aumentaram, visto a manutenção do câmbio supervalorizado, provocando assim, uma deterioração da balança comercial argentina. A Argentina continuava importando o que influenciava ainda mais negativamente seus setores industriais, principalmente, o automobilístico, fazendo voltar nas negociações que estavam sendo realizadas para definir as cotas para o ano de 1993. Em 12 de Novembro de 1992, através dos ministérios responsáveis e os representantes da ADEFSA e ANFAVEA, estabeleceram-se intenções de cota de um pouco mais de 40 mil veículos e um índice de 70% das peças originárias dos países membros do Mercosul com tarifa zero. A continuação da deterioração da balança comercial argentina e o não cumprimento da cota de exportações para o Brasil que ela possuía acarretaram em um atraso nas negociações, que só foram fechadas em março de 1993, fixando as cotas para 1993 em um pouco mais de 20 mil veículos e mantendo o mesmo índice de nacionalização anteriormente proposto. Em 1994, a Anfavea continuava a pressionar o governo brasileiro para aumentar as cotas de exportação e estabelecer o mais rapidamente um regime comum para o setor visando a incrementar as exportações brasileiras para o país vizinho (VIGEVANI et al., 2002)

Em 31 de dezembro de 1997, o Comitê Técnico Ad-Hoc criado pela Comissão do Comércio do Mercosul (CCM) apresentou uma proposta de um Regime Automotivo Comum que complementasse os seguintes itens: (1) liberalização do comércio interzona para os produtos do setor automobilístico; (2) uma tarifa externa comum; (3) a exclusão de incentivos nacionais (Regimes Automotivos) que distorcessem a competitividade na Região. Este regime deveria entrar em vigor a partir de 1 de janeiro de 2000 e durante esse mesmo ano, ainda estariam vigentes os acordos bilaterais de membros do acordo. A Proposta foi prorrogada por mais dois anos e não estabelecida. Ainda em 1996, o Brasil admitia o déficit que a Argentina possuía em relação às importações, negociando paralelamente com a Argentina. Em dezembro de 1998, foi estabelecido que o regime automotivo do Mercosul contemplaria o livre comércio entre ambas as partes. Contudo, isso só irá acontecer em 2000 com o 28º protocolo adicional. (VIGEVANI et al., 2002)

As negociações andaram em marcha lenta, visto a condição que o comércio bilateral entre Brasil e Argentina se encontrava e ainda se encontra. Os regimes automotivos nacionais bem definidos em cada território são o primeiro empecilho para se estabelecer um regime comum que venha substituir as vantagens de incentivo econômico, político, fiscal para investimentos e instalação de empresas, seja através de uma tarifa em comum aos constituintes ou seja através da inibição de políticas nacionais. A vantagem do Brasil sobre a Argentina nestes primeiros anos de exportação também dita o motivo da vontade brasileira (do setor privado) em querer já estabelecer um acordo de maior abrangência e de cunho mais padronizado sobre todo o Mercosul. A partir do início das negociações automotivas destes determinados países, fazem se presentes frequentes litígios, ou seja, o conflito de interesses que tornam as negociações cada vez mais complicadas. Na próxima seção, será apresentada a evolução das negociações do comércio automotivo entre ambos países para poder se avaliar de melhor forma a efetividade da mesma e os interesses que a compõem.

## **3.2. Breve Histórico das negociações entre Brasil e Argentina no setor automobilístico**

### **3.2.1 DE 1988 A 1994**

As primeiras negociações a respeito do estreitamento do comércio automobilístico entre Brasil e Argentina resultaram no protocolo número 21, assinado e implementado em 7 de abril de 1988, um dos 12 protocolos extras do programa de Integração e Cooperação Econômica Brasil Argentina. O Protocolo número 21 constitui de um arcabouço jurídico que implementou e instruiu a integração do setor automobilístico entre ambos países. Ele é consequência de uma iniciativa governamental apoiada também pelos interesses das montadoras que tinha como finalidade a complementariedade comercial e produtiva do setor. Este foi um marco importante, pois institucionalizou a importância do setor para ambos países e também se apresentou como uma ferramenta significativa para enfrentar a crise ao longo dos anos 80 (VIGEVANI; VEIGA, 1997).

O protocolo adicional número 21 possui três anexos que regem os procedimentos e como o intercâmbio deve acontecer. O anexo 1 determinava que, anualmente, o Grupo de Trabalho Intergovernamental faria propostas aos governos para estabelecer cotas do comércio bilateral de veículos montados com tarifa zero. Em 1988, foram estabelecidas cotas de 5 mil unidades para 1989 e 10 mil para 1990 visando um índice de nacionalização de 85% de partes, peças e componentes de ambos os países. O valor máximo estabelecido para o intercâmbio era de 150 milhões de dólares existindo um limite estabelecido para o desequilíbrio comercial em 15% do intercâmbio no mesmo período. As medidas corretivas deveriam ser feitas mediante a expansão das exportações do país prejudicado (VIGEVANI ;VEIGA, 1997).

A ata de Buenos Aires assinada em julho de 1990 pelos dois presidentes então democraticamente eleitos Menem e Collor foi um sinal da continuidade da integração regional, porém, entendido como um artifício de maior relevância pautada na abertura liberal e na estabilização econômica através do cenário externo. A ata vinha para acelerar o prazo de dez anos estabelecido em 1988 para a consolidação de um espaço comum já em 1994. Assim, foi contemplado outro anexo ao protocolo número 21, que buscava regulamentar e promover o equilíbrio das trocas comerciais no setor automotivo entre Brasil e Argentina. As empresas foram chamadas para apresentar programas que iriam ao encontro das vantagens do acordo que passava a ter validade a partir de 1 de janeiro de 1991. Na proposta, para garantir a equilíbrio e simetria para ambos países, foram apresentados e aprovados novos limites: 300 milhões de dólares para 1991 e 10 mil veículos e 500 milhões de dólares para 1992, pois a partir de 1993, o objetivo era não mais aplicar limites (VIGEVANI & VEIGA, 1997).

Em dezembro de 1990, os governos de Brasil e Argentina assinaram o Acordo de Complementação Econômica n 14 (ACE-14) que criou formato jurídico das relações Brasil e Argentina até uma possível formação de um Mercado Comum em 1994. Desta forma, a indústria automobilística passou a ter seu intercâmbio regulamentado pelo ACE-14. Desde sua criação, o ACE contou com 41 protocolos adicionais. Em 1991, o anexo VII do ACE-14 manteve a mesma cota de 10 mil veículos exportados para cada país, entretanto, aumentou o teto de valor máximo de intercâmbio para 600 milhões de dólares. Nos anos 1992, 1993 e 1994, as cotas foram reajustadas para respectivamente 18, 26 e 38 mil (VIGEVANI; VEIGA, 1997).

### 3.2.2 - De 1999 a 2016

### 3.2.2.1 - 28º Protocolo Adicional

Protocolado em 19 de outubro de 1996, o 28º protocolo adicional ao ACE-14 instaurava um regimento específico para o comércio do setor automotivo entre Brasil e Argentina. A partir de sua instauração, tornou se definitiva a livre circulação de veículos montados originários de ambos países com alíquota de importação zero por cento (MIDIC,1996). Todavia, essa condição só era aceita se houvesse uma compensação das importações em relação às exportações conforme o artigo 2:

Artigo 2º.- A partir de 01/01/1996 e até 31/12/1999, inclusive, os veículos montados originários de uma das Partes terão livre acesso ao mercado da outra, com alíquota do imposto de importação de zero por cento, sempre que as importações se realizem mediante compensação com exportações a qualquer destino, conforme o que estabelece a legislação nacional vigente em cada uma delas. (MIDIC, 1996)

O intercâmbio bilateral de autopeças também foi discutido e protocolado no mesmo regimento. Assim como os veículos acabados, elas também obtiveram livre acesso ao mercado recíproco com alíquota de imposto igual a zero e também com um mecanismo de compensação. As peças importadas do país parceiro deviam ser tratadas como nacionais para fim de cálculos. No artigo 8 do mesmo protocolo, ambas partes acordaram em determinar regras específicas para obter parte do comércio bilateral de veículos com alíquota de importação de 0%, mas sem a necessidade de se compensar as exportações com importações (MIDIC,1996). No caso das exportações da Argentina para o Brasil, ficou determinada uma quantidade máxima de veículos a serem exportados por cada montadora com um valor equivalente total permitido, e até uma data pré-estabelecida (ver tabela 1).

No contra fluxo, as regras para as exportações do Brasil sentido Argentina para a parte que não exigia compensação foram mais enxutas. O número de veículos a serem exportados era menor, contudo o Brasil possui a seguinte cláusula que supria à divergência de exportações além da compensação:

Até 31 de dezembro de 1999 poderá ser exportado, adicionalmente pela República Federativa do Brasil para a República Argentina, uma quantidade de veículos de marcas a serem definidas a critério do Governo brasileiro, até completar o equivalente a cinquenta por cento do total anual de veículos, destinado para exportação da República Argentina para a República Federativa do Brasil, fora do intercâmbio compensado e com alíquota zero do imposto de importação (MDIC, 1996).

TABELA 1

EMPRESAS	1997	1998	1999	TOTAL	TOTAL
FORD	4.906	4.906	4.905	14.717	138.512.941,18
VOLKSWAGEN	5.106	5.105	5.106	15.317	144.160.000,00
IVECO	519	519	519	1.557	14.654.117,65
MERCEDES BENZ	1.783	1.784	1.784	5.351	50.362.352,94
CIADEA	3.445	3.445	3.444	10.334	97.261.176,47
SEVEL (PEUGEOT)	3.746	2.459	12.575	18.780	176.752.941,18
SEVEL (FIAT)	8.829	10.115		18.944	178.296.470,59
TOTAL	28.334	28.333	28.333	85000	800.000.000,00

Fonte: MDIC, 1996

O 28º protocolo adicional também contava com a instauração de consultas de maneira semestral de ambas as partes, para avaliar o desenvolvimento e os desdobramentos positivos e negativos do comércio bilateral através das regras anteriormente mencionadas para o setor automobilístico nacionais de ambos países:

Artigo 13. - As Partes manterão consultas semestrais para avaliar conjuntamente a evolução das condições do intercâmbio bilateral no setor automotivo e acordar eventuais ajustes que se tornem necessários, de modo a assegurar sua evolução ordenada, tendo em vista o objetivo enunciado no Artigo 1º (MIDIC, 1996).

### 3.2.2.2 - 30º Protocolo Adicional

Firmado em 1º de agosto de 2000, surge através do 30º protocolo adicional "O Acordo sobre a Política Automotiva Comum entre a Argentina e o Brasil". Ambos países concordaram em estabelecer alíquotas de impostos de importação de produtos do setor automotivo de países que não fazem parte do Mercosul (MDIC, 2000). No acordo, Brasil e Argentina implementam alíquotas de importação com valores específicos para determinados produtos como descrito no artigo abaixo: (ver tabela 2)

TABELA 2

a. automóveis e veículos comerciais leves (de até 1500kg de capacidade de carga); b. ônibus; c. Caminhões; d. Tratores rodoviários para semi-reboques; e. Chassis com motor, inclusive os com cabina; f. Reboques e semi-reboques; g. Carrocerias;	35%
Tratores agrícolas, colheitadeiras, máquinas agrícolas autopropulsadas; Máquinas rodoviárias autopropulsadas;	14 %
Autopeças.	Mantidas as alíquotas estabelecidas na TEC.

Fonte: MDIC, 2000

**ARTIGO 3º** - A partir da entrada em vigor do presente Acordo, vigorarão para os "Produtos Automotivos", as seguintes alíquotas de imposto de importação: (Ver tabela 2) (MDIC,2000)

A respeito das montadoras, que já estavam em solo brasileiro e argentino e ainda necessitavam de importações advindas de terceiros para a confecção ou manutenção de seus automóveis, são feitas cláusulas especiais. As alíquotas são inicialmente pequenas mas aumentam ao longo do tempo, no intuito de proteger os mercados nacionais e estimular as indústrias internas a produzir o que é geralmente importado de outros países (MDIC, 2000). Os respectivos artigos 5 e 6 do protocolo determinam as alíquotas acordadas para cada constituinte:

**ARTIGO 5º** - Até 31 de dezembro de 2005, os fabricantes de veículos automotores e as empresas produtoras de conjuntos e subconjuntos de autopeças, instaladas no território da República Argentina, poderão importar autopeças destinadas à produção, de países não membros do MERCOSUL, com redução

do imposto de importação ao montante equivalente à aplicação das seguintes alíquotas: (Ver tabela 3) (MDIC,2000)

TABELA 3

Ano	Autopeças		
	I	II	III
2000	10,2 %	11,4 %	12,6 %
2001	9,9 %	11,3 %	12,7 %
2002	10,7 %	12,2 %	13,8 %
2003	11,5 %	13,2 %	14,8 %
2004	12,3 %	14,1 %	15,9 %
2005	13,2 %	15,0 %	16,9 %
2006	14 %	16 %	18 %

Fonte: MDIC, 2000

**ARTIGO 6º** - Até 31 de dezembro de 2005, os fabricantes de veículos automotores e as empresas produtoras de conjuntos e subconjuntos de autopeças, instaladas no território da República Federativa do Brasil, poderão importar autopeças destinadas à produção, de países não membros do MERCOSUL, com redução do imposto de importação ao montante equivalente à aplicação das seguintes alíquotas: (Ver tabela 4) (MDIC,2000)

Também, no 30º protocolo adicional, é apresentado o coeficiente para a compensação de exportações através de importação que ambos países precisam ter para manter o comércio livre de veículos e peças. Para tal, o fluxo do comércio bilateral seria monitorado trimestralmente, no período de 1º de janeiro de 2001 a 31 de dezembro de 2005 (MDIC, 2000). As margens percentuais de flexibilidade consideradas, para cada ano planejado, estão listadas conforme a tabela abaixo: (Ver tabela 5)

TABELA 4

Ano	Autopeças		
	I	II	III
2000	7 %	8 %	9 %
2001	8,2 %	9,3 %	10,5 %
2002	9,3 %	10,7 %	12,0 %
2003	10,5 %	12,0 %	13,5 %
2004	11,7 %	13,3 %	15,0 %
2005	12,8 %	14,7 %	16,5 %
2006	14 %	16 %	18 %

Fonte: MDIC, 2000

A maioria das empresas automobilísticas está presente em ambos os países e se complementa produtivamente. O 30º protocolo traz a oportunidade de melhor manejar as exportações e importações das empresas entre as duas partes contratantes conforme o artigo abaixo:

**ARTIGO 15** - As empresas de um dos Países Signatários que, em seu intercâmbio comercial com a outro País Signatário Parte, contem com um superávit, poderão ceder seu crédito excedente a empresas deficitárias no comércio com a outro País Signatário, ou a empresas interessadas em importar daquele outro País Signatário. (MIDIC, 2000)

TABELA 5

Ano	Exportação Máxima	Importação Mínima	Coefficiente de desvio sobre exportação
2001	105	95	1,105
2002	107,5	92,5	1,162
2003	110	90	1,222

Fonte: MDIC, 2000

A definição utilizada para se verificar a origem das peças então consideradas nacionalizadas é outra discussão que vem à tona no seguinte e nos demais protocolos. Como as peças nacionais de ambos começam a ter circulação com alíquotas a partir TEC para ambos os países, ou seja, com um imposto muito mais ameno que incentivava a circulação das mesmas, muitas das peças que tinham materiais não advindos do país produtor também entravam nessa conta, desestabilizando e prejudicando o comércio de algumas específicas peças no Brasil e Argentina.

### 3.2.2.3 - 31º Protocolo Adicional

Decretado internamente em 11 de novembro de 2002, o Trigésimo Primeiro Protocolo adicional mantém a mesma constituição do trigésimo, com as mesmas alíquotas antes definidas para a importação de países fora do Mercosul e demais características. Entretanto, os coeficientes de desvio sobre as Exportações no Comércio Bilateral são modificados visando como objetivo o livre comércio a partir de 2006 segundo o artigo 13 abaixo:

**ARTIGO 13. – Coeficiente de Desvio sobre as Exportações no Comércio Bilateral**

O modelo de administração de comércio bilateral de Produtos Automotivos entre as Partes, observará as seguintes premissas:

a) A Parte que se propuser a realizar o máximo das exportações acordado para cada ano compromete-se a importar, da outra Parte, pelo menos, o nível mínimo.

O quadro a seguir apresenta os Coeficientes de Desvio sobre as Exportações, permitidos para o período de 2001 a 2005. (Ver tabela 6)(MDIC, 2002)

TABELA 6

Ano	Exportação Máxima	Importação	Coeficiente de desvio sobre exportação
2001	123	77	1,6
2002	133,3	66,7	2,0
2003	137,5	62,5	2,2
2004	141,2	58,8	2,4
2005	144,4	55,6	2,6
2006	COMÉRCIO LIVRE		

Fonte: MDIC, 2002

Visto o momento de dificuldade econômica da Argentina, o Brasil promulga junto com este protocolo a condição de conteúdo mínimo de 5% de peças fabricadas na Argentina e com conteúdo máximo de 65% de autopeças importadas, inclusive a dos sócios do Mercosul (MDIC, 2002).

O mercado livre não se confirmou e os governos de ambas as partes prorrogaram os termos no protocolo 31º. A prorrogação foi feita, primeiramente, por 60 dias, por meio do 32º protocolo adicional e posteriormente até o final do mês de junho de 2006, através do 33º protocolo adicional.

#### 3.2.2.4 - 34º Protocolo Adicional

No meio termo, em 2003, surge o Trigésimo Quarto Protocolo Adicional que tem o intuito de adaptar ambas as partes competitivamente, resguardar a integração produtiva, a expansão equilibrada e a dinâmica do comércio. Para isso, surgem dois organismos: o Mecanismo de Adaptação competitiva (MAC) que visa a reparar o dano importante ou prevenir a ameaça de dano importante à indústria doméstica causado pelo mencionado aumento substancial das importações, e o Programa de Adaptação Competitiva (PAC) da indústria doméstica, que tem por objetivo contribuir para a adaptação competitiva e para a integração produtiva da indústria doméstica. (MIDIC, 2003).

#### 3.2.2.5 - 35º Protocolo Adicional

Em julho de 2006, após as intensas prorrogações do que seria o livre comércio em 2006 pelos embates e desavenças entre os dois países, foi publicado o 35º Protocolo Adicional ao ACE-14, com validade entre julho de 2006 e junho de 2008, alterando novamente o coeficiente de desvio anual como forma de manter as negociações. A penalidade para as exportações que excedessem o limite se manteve em 75% da alíquota da TEC para autopeças e 70% para automóveis. Ele difere dos outros em dois aspectos: no valor das alíquotas Importação de autopeças específicas não produzidas em nenhum membro do Mercosul com finalidade de produção (mantendo as alíquotas antes firmadas no 30º protocolo adicional) e no Coeficiente de Desvio sobre as Exportações no Comércio Bilateral apresentando o seguinte resultado:

Primeiramente, a criação de uma lista, atualizada periodicamente pelo Comitê Automotivo com peças que não conseguem ser regularmente produzidas no espaço de comércio

entre os dois países, apresentando uma alíquota de importação de 2% para essas mesmas peças quando importadas de terceiros. Caso contrário, a peça consiga ser regularmente produzida neste mesmo espaço, ela voltará a ser tributada com a tarifa que lhe correspondia. Leia-se as tarifas do protocolo adicional 30 (MDIC, 2006).

Segundo, a relação de importação e exportações entre as partes deve respeitar um coeficiente de desvio anual não superior a 1,95. Caso o coeficiente de desvio sobre Exportações dos doze primeiros meses (de 1º de Julho de 2006 até junho de 2007) não for excedido pelo nível de 2,1, será permitido que o cálculo deste mesmo coeficiente se efetue sobre a base do período bianual entre Julho de 2006 e junho de 2008. No caso contrário, se houver excesso deste 2,1, serão cobrados anualmente os valores das importações que excederem o coeficiente de desvio de 1,95. Isso, não existindo nenhum limite máximo de exportações de nenhuma das duas partes, na medida em que sejam respeitadas as relações acordadas (MDIC, 2006).

#### 3.2.2.6 - 38º Protocolo Adicional

O Trigésimo Oitavo Protocolo Adicional, firmado por decreto em 02 de julho de 2008, é uma continuação do 35º, entretanto, modifica novamente somente o Coeficiente de Desvio sobre as Exportações no Comércio Bilateral, sendo prolongado decreto até o Quadragésimo Primeiro Protocolo Adicional com duração prevista até o mês junho de 2016 (MDIC, 2015). A decisão final sobre o coeficiente de desvio vigente ainda hoje foram as seguintes: Caso o comércio bilateral de produtos automotivos seja deficitário para a Argentina, a relação, neste país, entre valor das importações exportações entre as partes devem respeitar o coeficiente de desvio sobre as exportações anual- flex - de não superior a 1,95 (MIDIC, 2008); Se o comércio bilateral de produtos automotivos for deficitário para o Brasil, então o mesmo procedimento se aplica, todavia respeitando o coeficiente de desvio sobre as exportações anual- flex- de não superior a 2,5. Isso levando em consideração que não existe um limite máximo para exportações de uma parte sobre a outra, na medida que sejam respeitados os “flex”, limites estabelecidos neste protocolo (MDIC, 2008).

### 3.3. Breve conclusão sobre as negociações

Diante das negociações, é possível perceber que as pequenas e frequentes medidas adicionais através de novos protocolos são reflexos de situações vigentes no comércio

automotivo bilateral ao longo do tempo e foram bastante incisivas na evolução e no refinamento dos mesmos. Medidas como: a consulta de ambas as partes nos aspectos positivos e negativos do comércio; a criação do MAC e do PAC para evitar e tentar reverter danos na indústria do país parceiro; as exceções de alíquotas para importação para determinados produtos em cada país; entre outras, foram essenciais para a continuação das negociações e acordos quando uma das partes não estava satisfeita com os resultados.

Todavia, a constante presença de postergações através da assinatura de novos protocolos adicionais, no intuito de adiar a consolidação do livre comércio nos mostra que existe um empecilho que inibe a continuação e a melhoria das negociações. De acordo com as negociações apresentadas acima, resta evidente o descontentamento de uma ou das duas partes com o objetivo final do acordo de abrir as fronteiras para o livre comércio. Este descontentamento nada mais é que as possíveis ou reais desvantagens que o seguinte acordo pode trazer ou já está trazendo para uma, ou para as duas partes.

O regime automotivo comum vem para assistir a criação de um maior fluxo de comércio de manufaturas do setor automobilístico entre ambos países, buscando preservar a simetria entre os mesmos. No entanto, nem sempre ele é vantajoso para ambas as partes, pois como mencionado no início deste capítulo, nem sempre a substituição ou a complementariedade de um regime automotivo nacional por um regime automotivo comum vai trazer mais benefícios para este determinado país. Isso depende da conjuntura e dos desdobramentos políticos e econômicos que foram sendo consolidados ao longo do tratado. No caso do regime automotivo comum entre Brasil e Argentina, uma das partes está perdendo, não somente com a diminuição do comércio, mas também o poder econômico e político na região da América do Sul (Krapohl, 2010).

Sendo assim, neste contexto, é fácil identificar a presença de um "Rambo". Para que esta constante postergação esteja acontecendo podem, então, existir dois motivos: 1) ou os ganhos e custos distributivos estão sendo analisados na perspectiva da ação integrativa e estão sendo comparados se são mais ou menos vantajosos que uma ação não integrativa; 2) ou estes ganhos e custos distributivos já foram identificados, o regime automotivo comum não vai ser benéfico e o "Rambo" já está agindo, postergando e possivelmente cessando as futuras negociações.

Mesmo sabendo que existe um descontentamento e uma postergação do livre comércio, não é possível, neste capítulo, afirmar qual das partes está perdendo e pode perder ainda mais com a consolidação de um livre comércio. Para isso, é preciso analisar dados de comércio e economia para então poder avaliar qual país detém vantagem sobre o assunto. O terceiro

capítulo busca trazer informações empíricas para enriquecer o debate e identificar qual dos dois Estados está se comportando como "Rambo" e que está causando a postergação do livre comércio automotivo entre Brasil e Argentina.

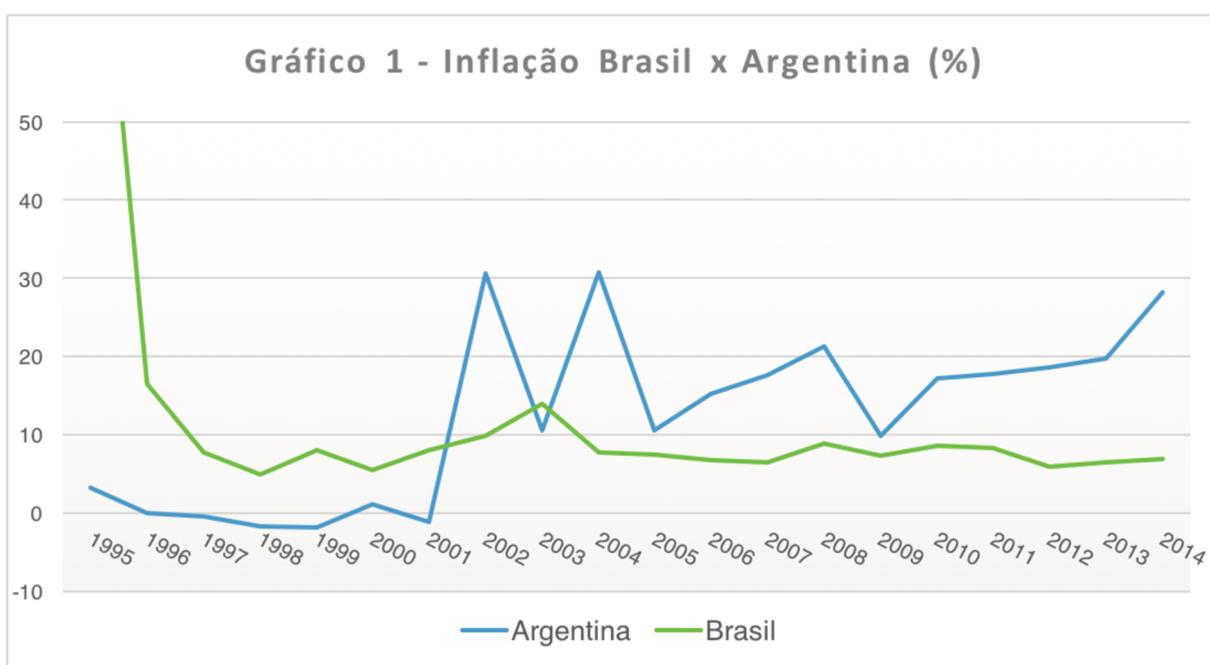
#### **4. O COMÉRCIO AUTOMOBILÍSTICO ENTRE BRASIL E ARGENTINA ATRAVÉS DE DADOS EMPÍRICOS**

No terceiro capítulo, pôde se verificar a dificuldade do avanço das negociações de um regime comum entre Brasil e Argentina. Sabendo que o Brasil e a Argentina são potências regionais presentes na América do Sul e ambos possuem frequentes litígios quando se retrata o domínio político e econômico regional, a dificuldade da continuação do regime automotivo é proveniente do descontentamento de uma das partes visto com as reais ou possíveis desvantagens que uma das partes possui perante ao acordo bilateral. Diante do que já foi apresentado, não é possível definir qual das duas partes se comporta como um Estado "Rambo". Por este motivo, o terceiro capítulo busca fornecer informações quantitativas empíricas para então poder avaliar a situação do comércio automotivo bilateral e identificar qual das duas partes perde com este comércio.

Esta avaliação visa a identificar as vantagens e desvantagens econômicas de aspectos macroeconômicos e comerciais de cada um dos países. O seguinte capítulo será dividido em três partes. No primeiro momento, serão apresentados dados que ajudarão a identificar se o país teve ou não uma estabilidade macroeconômica atrativa para o desenvolvimento da indústria automobilística. Para isso, serão utilizados os seguintes indicadores: as taxas de inflação, a taxa de crescimento do PIB e a taxa de câmbio da Argentina e do Brasil. Na segunda seção, serão apresentados os números do comércio bilateral entre Brasil e Argentina evidenciando as seguintes informações: a participação do valor do comércio automobilístico no comércio total entre Brasil e Argentina; as exportações e importações do comércio automobilístico em valores de ambas as partes, e o saldo comercial do comércio automobilístico bilateral. Por fim, na última parte, será apresentado o fluxo de IEDs nos países estudados tanto no aspecto total como somente no setor automobilístico no intuito de avaliar a capacidade de atração destes mesmos.

##### **4.1 Indicadores macroeconômicos de Brasil e Argentina**

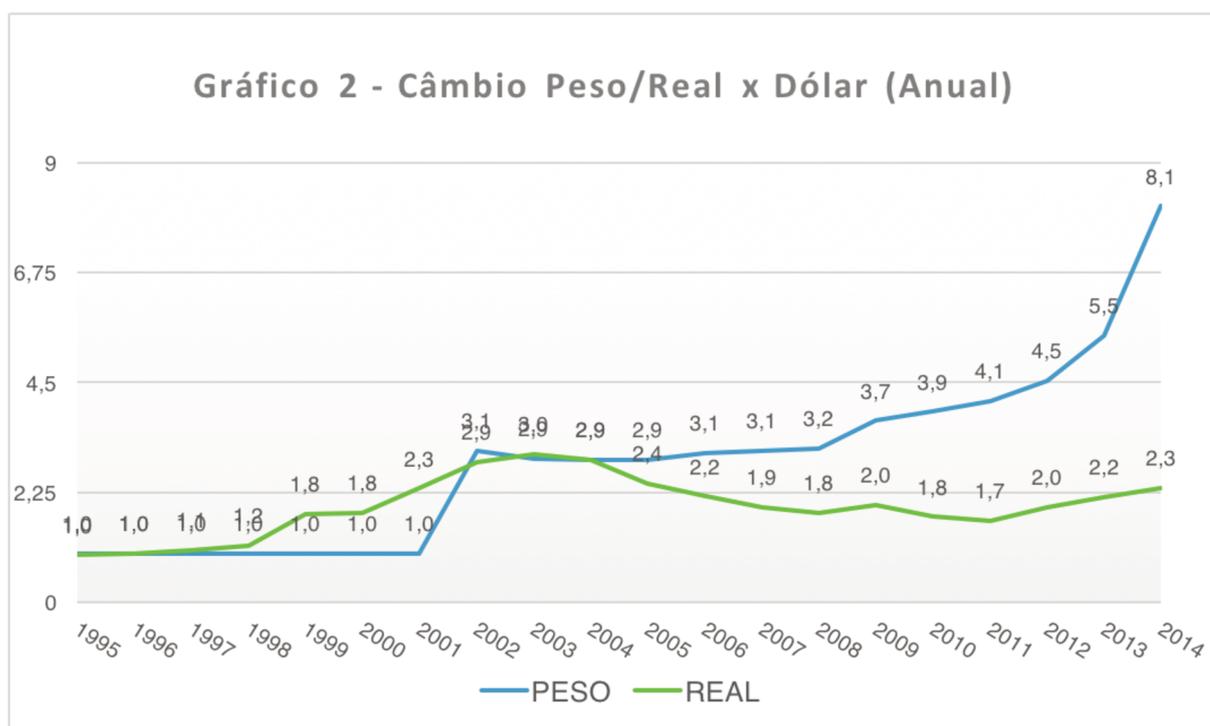
As práticas macroeconômicas e setoriais de ambos os países se mostraram claramente independentes. Em alguns momentos, a instabilidade macroeconômica enfrentada por Brasil e Argentina tornou-se um empecilho em suas Relações Bilaterais a respeito do comércio. O gráfico 1 nos mostra a evolução da inflação nos últimos vinte anos. Na figura, podemos ver a estabilidade da inflação Argentina no período entre 1995 e 2001, alcançando patamares próximos a zero nesses mesmos anos, enquanto o Brasil só obtém a estabilização monetária a partir de 1995 decorrente das consequências da implementação do plano Real. Os anos entre 1997 a 2000 correspondem ao único momento onde as ambas economias possuíam a inflação sob um maior controle. Porém, isso deixa de acontecer com a crise na Argentina, em 2001, fazendo com que a inflação argentina passe a oscilar entre 10% e 20% no restante do período.



Fonte: WORLD BANK (2015)

Os dois países obtiveram vantagens por manter a inflação constante entre 1997 e 2000, período da maior enxurrada de IED no setor automobilístico através dos incentivos dos regimes automotivos nacionais. Os países detentores de grandes fluxos de capital, antes de investir no país receptor, fazem um estudo minucioso de diferentes indicadores para garantir a seguridade do retorno dos investimentos. O descontrole da inflação significa um descontrole nos preços das peças e dos automóveis e uma diminuição do poder aquisitivo da população. Isso é um risco, pois este descontrole de preços pode enfraquecer a produção e as vendas dos automóveis no território em específico colocando em xeque o retorno do investimento nas plantas produtivas. (HAYAKAWA et al., 2011).

No caso da Argentina, após 2001, ela perde o controle de sua inflação acarretando problemas como os recém citados neste parágrafo. A inflação desestimula a economia e gera desconfiança dos agentes financeiros que repassam os preços. No caso do Brasil, a inflação funcionou de forma contrária, o controle da inflação estimulou a entrada de investimentos. O controle da inflação também assegurou a confiança dos agentes financeiros que aceleram a economia por meio do aumento do consumismo.



Fonte: Trade Economics (2015)

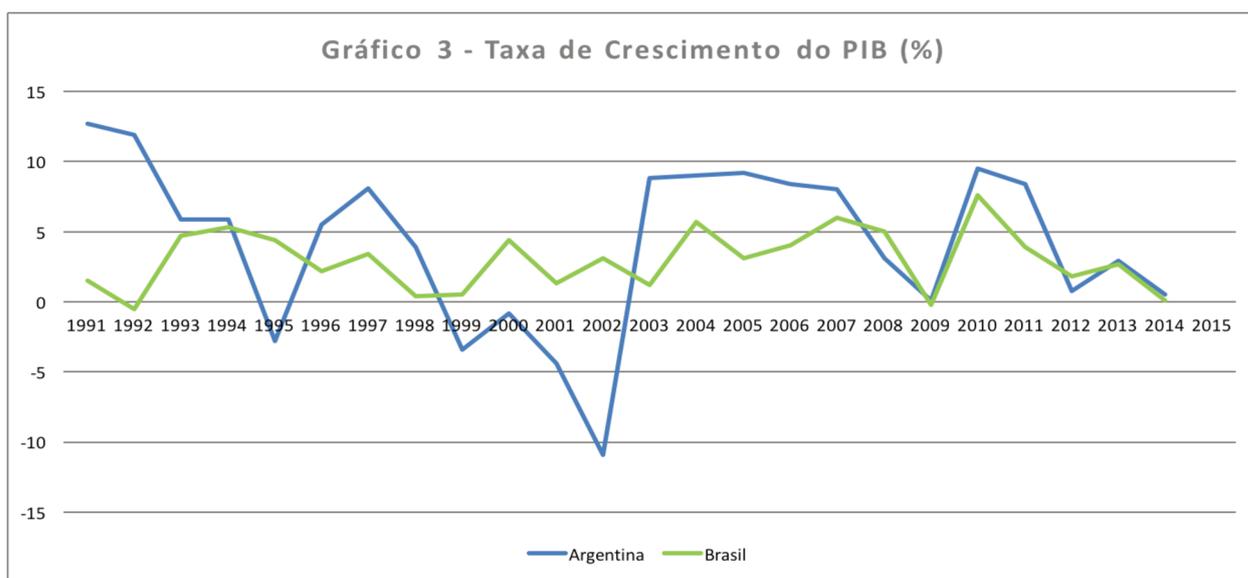
O câmbio é de suma importância para a economia do Estado. Primeiro, porque ele estimula e inibe importações e exportações através da valorização e da desvalorização da moeda. Segundo, porque ele também é um indicador importante para os IEDs. As empresas, que se instalam ou querem investir em um país, acompanham o câmbio para tentar reduzir a perda de remessa de lucros de volta para sua filial ou país de origem. Por exemplo, se a empresa investe US\$1 milhão em uma paridade igualitária, ou seja, onde uma unidade da moeda local vale uma unidade de dólar, e ao longo do tempo, a moeda local se desvaloriza apresentando uma cotação de 2 para 1, e o investimento de US\$ 1 milhão quando resgatado, valerá na moeda comercializada US\$ 500.000, uma perda de 50% do valor (HAYAKAWA et al., 2011).

As empresas também verificam o comportamento do câmbio para saber se ele é compatível com o objetivo do investimento em questão. Caso a planta em questão instalada servirá de base para exportações de cunho mundial, seria mais interessante uma taxa de câmbio desvalorizada para baratear as exportações e estimular estas mesmas. Se a planta em questão instalada servirá de base para explorar um mercado interno de grande potencial e sem o objetivo de grandes exportações, um câmbio mais valorizado seria mais fácil importar peças que constituem os automóveis (HAYAKAWA et al., 2011)

Desde o surgimento do Mercosul, as taxas de câmbio entre Argentina e Brasil se adaptaram e se modificaram a situações macroeconômicas bem distintas. A Argentina possuía uma taxa de câmbio fixa na época em que o Brasil lutava para sair da hiperinflação (meados de 1994) com o plano real, introduzindo o regime de bandas cambiais no início de 1995 e posteriormente substituído, em 1999, pela política de flutuação independente. A Argentina sofre com a desvalorização do real de 1998 até 2000 que afeta diretamente suas exportações. Naquele momento, para os demais países era mais barato importar do Brasil do que da Argentina. Esta substituição de exportações da Argentina pelo Brasil acarretou na dificuldade de se obter reservas de moeda estrangeira para segurar câmbio. Assim em 2001, com a crise na Argentina, encerra-se o regime de câmbio fixo, desvalorizando-se mais que o real, este já com seu ápice de desvalorização em relação ao dólar, visto a incerteza do mercado com a eleição do então presidente Luís Inácio Lula da Silva.

A partir de 2003, os dois países passam a ter políticas cambiais similares. No entanto, pode-se observar uma discrepância no que se diz respeito ao controle da moeda. Após a crise de 2001, o peso argentino demonstra uma desvalorização contínua. Esta desvalorização deveria funcionar como estímulo às exportações e diminuição de importações. Em contrapartida, o Brasil, após a alta desvalorização em 2002, antes mencionada, conseguiu manter uma oscilação modesta entre valorização e desvalorização do real ao longo dos anos.

A taxa de crescimento PIB funciona como um termômetro econômico do Estado. Suas altas e baixas representam o desempenho da economia. Ela verifica se a economia do país cresce ou retrai em um determinado território no período de um ano. Não diferente dos outros indicadores mencionados, o PIB também é importante para a atração de investimentos. O crescimento constante do PIB traz certa segurança para os investidores. Ao verificarmos que a economia do local onde serão feitos os investimentos cresce, a crença é que os investimentos renderão também.



Fonte: WORLD BANK (2015)

Descrita no gráfico 3, a taxa de crescimento anual do PIB foi bastante distinta entre os dois países. O Brasil apresentou um crescimento contínuo obtendo oscilações modestas variando de -0,5% em 1992 a 8,4% em 2011. A única oscilação negativa de forte presença aconteceu em 2009, ápice da crise da bolha imobiliária, seguindo de pequenas decaídas nos últimos dois anos até 2013. A Argentina comportou-se de forma bastante distinta, pois oscilou expressivamente no mesmo período tendo picos entre 12,7% em 1991 e -10,9 % em 2002. A crise argentina afeta diretamente a economia, visto a brusca queda iniciada em 2000 e perdurando até 2002. Em 2003, a Argentina se recupera, todavia, cai novamente com a crise mundial em 2009 e acompanha o Brasil em duas decaídas até 2014. Em relação aos dois países, o Brasil só conseguiu crescer mais que Argentina em 7 dos 22 anos apresentados: 1995, de 1999 até 2002, 2008 e 2012.

Se revisarmos os três indicadores aqui apresentados, pode-se dizer que nos últimos três anos, o Brasil leva vantagem em dois. Primeiro, o Brasil consegue controlar a inflação melhor

que a Argentina, sendo um lugar mais seguro para o investimento e para os consumidores.

Segundo, o câmbio varia bastante dependendo do momento econômico de cada país. Nos últimos anos, a Argentina não consegue mais controlar o câmbio que sofre com constantes desvalorizações. Estas deveriam, na teoria, estimular suas exportações, mas somente na outra seção conseguiremos saber se isso realmente funciona na prática. Como mencionado, o câmbio é algo relativo diante do tipo do investimento, assim, não se pode alegar a vantagem de um país sobre outro neste quesito pois os benefícios podem surgir tanto na valorização como desvalorização do câmbio. Em relação a taxa de crescimento do PIB, o Brasil consegue controlá-la muito melhor que a Argentina. Uma taxa de PIB que não oscila muito é benéfica para investimentos pois dá segurança aos investidores terem seus rendimentos garantidos, ou se o país sofrer alguma queda, os investidores saberem que é algo momentâneo. Assim, se avaliarmos os aspectos macroeconômicos para o investimento e o desenvolvimento econômico a partir do setor automobilístico, o Brasil sai na frente da Argentina.

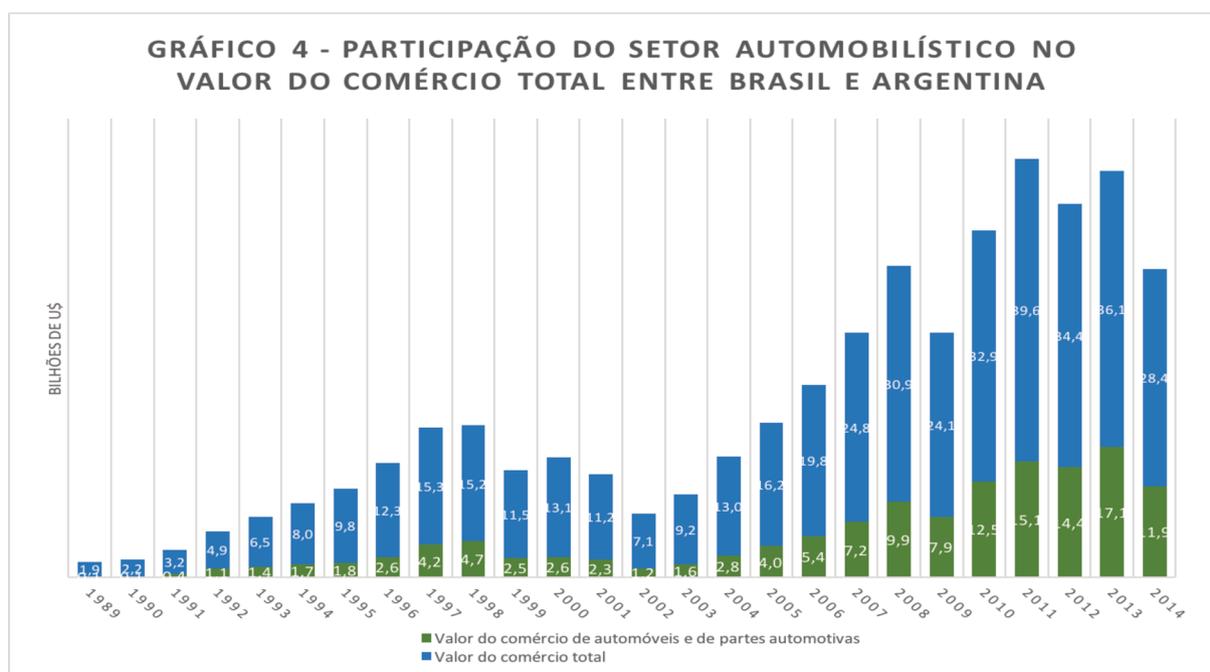
## **4.2 Comércio bilateral automobilístico entre Brasil e Argentina.**

Esta seção busca avaliar os dados quantitativos referentes aos valores do comércio automobilístico entre Brasil e Argentina para assim conseguirmos enxergar qual país que melhor se destaca em relação as exportações, importações e saldo comercial.

O gráfico 4 apresenta a participação do setor automobilístico, representado pelo valor acumulado de automóveis e peças automotivas, sobre o valor total de comércio entre Brasil e Argentina.

Segundo o gráfico 4, a participação do setor automobilístico aumentou consideravelmente no valor total de produto comercializados entre Brasil e Argentina ao longo dos últimos 25 anos. Desde 1991, a participação foi crescente, com exceção de momentos pontuais como por exemplo, o período de 1999 a 2002 que teve um decréscimo no valor total do comércio entre as duas nações perante a crise da Argentina, tendo uma variação entre 16% a 21% da participação da indústria automobilística no mesmo período. Houve também uma outra baixa de comércio e por conseguinte, de participação do setor automobilístico em 2009 pela crise mundial então presentes. Nos anos onde não houveram baixas, é possível constatar o crescimento da importância do setor automobilístico para ambos países, principalmente, se

comparamos os números de 1990, antes Tratado de Assunção, com 2013, auge do comércio bilateral. O salto nos mostra um número exponencial.

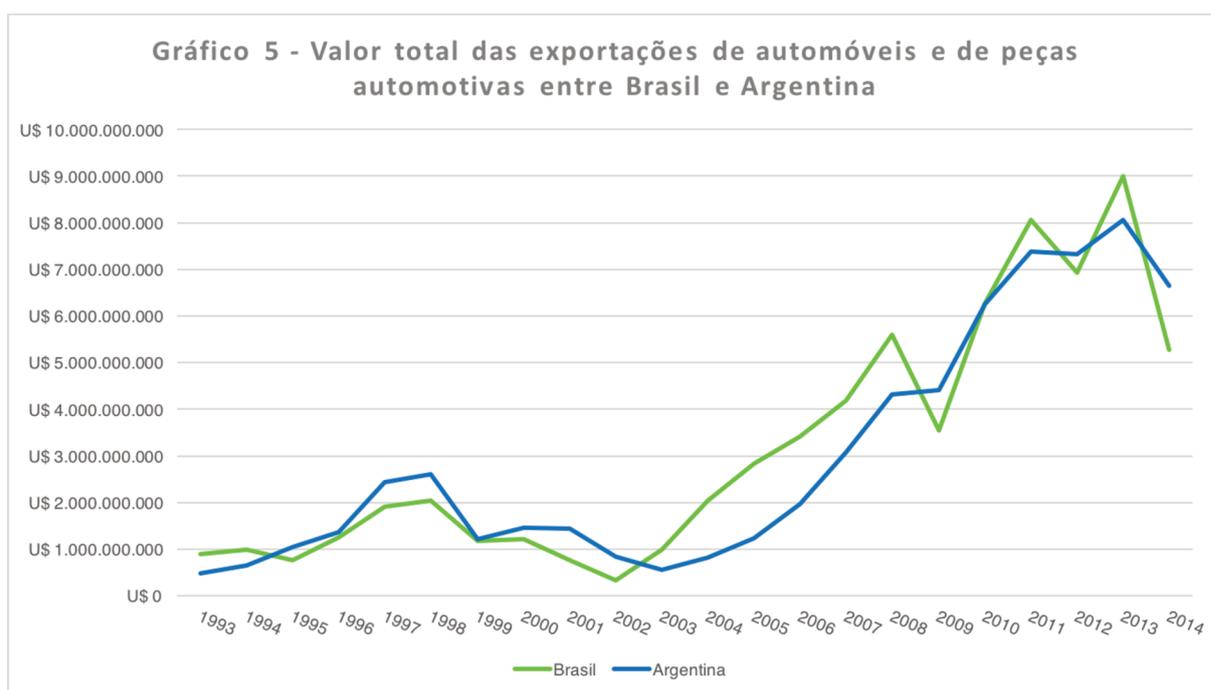


Fonte: COMTRADE (2015)

A participação do setor automobilístico cresceu de US\$ 81,5 milhões em 1990 para US\$ 17,8 bilhões em 2013, um aumento de 203 vezes no valor em 23 anos. Este setor vem se destacando cada vez mais no comércio bilateral Brasil Argentina. Nos últimos três anos, vemos a participação ainda mais intensa quando citamos as porcentagens da participação do setor automobilístico sobre o valor de comércio total entre ambos países: de respectivamente 2010, 37%, 2011, 38%, 2012, 41%, 2013, 47% e 2014: 41%. O ápice em 2013, de quase metade do valor total do comércio entre Brasil e Argentina ser de carros ou peças automobilísticas demonstra ainda mais o quão é importante o segmento para o comércio, economia e relação dos países.

O gráfico 5 mostra o valor das exportações de automóveis e peças automotivas tanto brasileiras como argentinas no comércio bilateral. De 1994 até 2002, a Argentina predominava na exportação para o Brasil, exportando US\$ 13,06 bilhões neste período contra US\$ 10,4 bilhões das exportações brasileiras. Em 2000, se inicia o acordo sobre a política automotiva entre Brasil e Argentina, momento onde são estabelecidas tarifas comuns no extra e no intrazona bem como os coeficientes de exportação e importação que perduram até 2002. Neste período, de 2000 a

2002, com o 30º protocolo adicional, as exportações e importações diminuem muito, por causa da crise Argentina. Entre 2002 e 2006, com o 31º protocolo adicional, os coeficientes de desvio de exportação são novamente definidos para todo o período do acordo. O aumento no número do coeficiente ao longo dos anos se torna visível no gráfico pois as linhas de exportação e importação se afastam na medida que os coeficientes acordados crescem. Entre 2003 e 2008, o Brasil ultrapassa a Argentina nas exportações, a Argentina continua proporcionalmente e tem um acumulado de U\$ 11,95 bilhões. No entanto, o Brasil, neste mesmo período, se distancia e exporta U\$ 7,1 bilhões a mais do que a Argentina (acumulado de U\$19,06 bilhões).



Fonte: COMTRADE (2015)

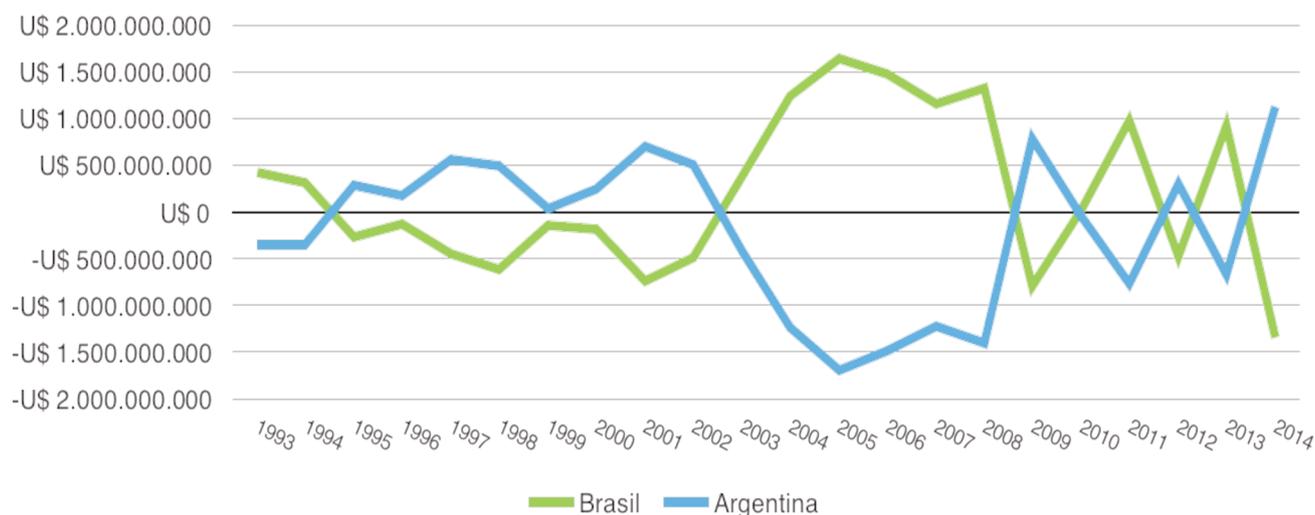
De 2006 a 2008, através do 35º protocolo, os números dos coeficientes para exportação tornam-se menores e são convergidos em um só. O gráfico 7 demonstra a reaproximação da linha de importação e exportação de 2006 até 2008. De 2008 a 2014, com o 38º protocolo adicional, diminui se ainda mais o coeficiente sobre a exportação. Como a Argentina era a que sofria um déficit, o coeficiente ficou constante em 1,95. Por isso que no período de 2008 até 2014 as linhas de exportação e importação andam quase juntas.

Ainda no gráfico 5, é visível uma constante disputa nas exportações entre ambos os países onde o Brasil lidera em 2010, 2011 e 2013 e a Argentina em 2012 e 2014. Contudo, se considerarmos o valor acumulado de exportações do Setor Automotivo desde 1994 de cada país, pode se afirmar que disparidade é menor que a do período entre 2003 e 2008. O Brasil

fecha valor das exportações em U\$ 68,61 bilhões contra U\$ 65,92 bilhões da Argentina, menos de U\$ 3 bilhões de diferença. Assim, é notável que as exportações, apesar de não serem em números iguais, são em proporções bem parecidas, sendo difícil relatar uma vantagem expressiva de um país sobre outro neste quesito. Todavia, sem a presença dos protocolos regulatórios agindo com os coeficientes de desvio de exportação sobre o comércio, essa discrepância poderia ser maior.

O gráfico 6 apresenta o saldo comercial de automóveis e partes entre Brasil e Argentina. A figura conversa paralelamente com a figura 5 e também apresenta 3 momentos distintos. O primeiro momento é a predominância da Argentina sobre o Brasil, ou seja, de 1994 até 2002. No final deste período, de 2000 a 2002, a balança comercial positiva Argentina começa a ser substituída pelo Brasil. O segundo momento de 2003 até 2008, o papel se inverte, o Brasil domina o saldo comercial e abre uma diferença expressiva da Argentina, onde recupera o saldo antes negativo. Salta de um saldo de - U\$11,7 bilhões entre 1994 e 2002 para um saldo de U\$18,9 bilhões entre 2003 e 2009 enquanto a Argentina cai de U\$7,9 bilhões para -U\$19,5 bilhões nos mesmos períodos.

Gráfico 6 - Saldo Comercial de Partes Automotivas e Automóveis



Fonte: COMTRADE (2015)

Entre 2002 e 2006, exatamente no período em que o 31º protocolo adicional está vigente (sendo que este aumenta gradativamente o coeficiente de exportação ao longo dos anos), o

Brasil abre uma vantagem expressiva no saldo comercial para o mesmo período. Entre 2006 e 2008, em decorrência do 35º protocolo adicional, que transforma os diferentes coeficientes em um só e o diminui, o saldo comercial brasileiro sobe discretamente, mas depois volta a cair. No terceiro momento, o saldo comercial positivo alterna de forma frequente entre Brasil e Argentina. Eles começam a alternar quando o 38º protocolo adicional é acordado. De acordo com este protocolo, se a Argentina possuir um déficit, o coeficiente de exportação resta em 1,95, caso quem possuísse o déficit fosse o Brasil, este mesmo coeficiente seria 2,5 e assim por diante. Este protocolo foi postergado inúmeras vezes e hoje está vigente através do 41º protocolo adicional.

Contabilizando o acumulado do saldo de 1993 até 2014, o último momento ajuda a Argentina a recuperar um pouco de suas perdas fechando em -US\$ 4,46 bilhões, enquanto o Brasil perde saldo em relação ao segundo período, mas ainda finaliza com um saldo positivo de US\$ 4,24 bilhões. Diante esses dados, é visível identificar a vantagem do Brasil em relação ao ganho com um saldo positivo quando se considera o acumulado dos últimos 20 anos.

Diante dos gráficos e das análises acima feitas é marcante a presença das decisões tomadas através dos protocolos interferindo no comércio bilateral entre Brasil e Argentina. Cada decisão tomada nas negociações pode ser vista transparecida tanto no gráfico de exportações por importações como no gráfico do saldo comercial. Entretanto, da mesma forma, se levarmos em conta o comércio automotivo bilateral entre Brasil e Argentina de maneira absoluta, o Brasil ainda tem uma grande vantagem mesmo que a Argentina apareça em alta algumas vezes nos últimos anos. O Comércio automotivo aumentou muito para os dois países nos últimos anos através dos acordos feitos, porém, o Brasil ainda domina no que se diz respeito do valor absoluto do saldo comercial.

Por fim, se sintetizarmos os dados apresentados entre ambos os países, verifica-se maiores vantagens em indicadores e em ganhos de valores absolutos para o Brasil do que para a Argentina. O Brasil consegue, depois de algumas décadas, regular a inflação, o câmbio e dominar o saldo positivo do valor de peças e automóveis do comércio bilateral, enquanto a Argentina, que sofria de problemas por causa da crise, não consegue mais retê-los e revirar o saldo comercial para ela. Sendo assim, podemos fazer o seguinte questionamento: Se o coeficiente de exportação tem por objetivo balancear o comércio automotivo entre Brasil e Argentina, e este último, no 38º protocolo adicional consegue reverter a situação, colocando a Argentina novamente na briga pelo saldo comercial positivo, por quê então a Argentina ainda tem dificuldades em se reestabelecer e superar o Brasil no comércio? Para responder esta

pergunta, procurou se saber um pouco mais sobre a perspectiva da indústria Argentina pelos olhos de autores do próprio país.

Ao abandonar o câmbio fixo em 2001 e abrir mão de sua política monetária, as crises do México da Ásia corroeram as divisas argentinas que mantinham a paridade do câmbio fixo. Paralelo a isso, a desvalorização do real em 1999, dois anos antes do auge da crise argentina, ajudou a agravar a crise. Com ela, as exportações argentinas ficaram muito mais caras que as brasileiras havendo uma diminuição momentânea das mesmas e por consequência, também restringiu o país em obter moeda estrangeira para o pagamento das dívidas em dólar. O problema se concentrava nas dívidas que o empresariado fazia em dólar e que era preciso ser pago de alguma maneira. Este problema também teve reflexo direto na taxa de crescimento do PIB que segundo o gráfico (4) cai bruscamente em 2002. (SIERRA; KATZ, 2001),

Mesmo com o câmbio argentino se desvalorizando continuamente desde 2003, o Brasil ainda está presente na pauta das exportações para Argentina com um saldo comercial positivo no setor automobilístico na maioria das vezes. Segundo Sierra e Katz (2001), isso pode ser explicado através dos problemas conjunturais que a negociação de um regime automotivo comum entre Brasil e Argentina acarretaram. Na opinião dos autores, o principal problema se baseia no aumento do número peças de conteúdos locais sendo substituídas por peças importadas que resultaram em um processo de desintegração produtiva. Pelo custo das peças automotivas argentinas serem mais elevado em relação ao mundo, e o Brasil possuir um mercado de escala muito maior que a Argentina, as montadoras em solo Argentino começaram um movimento de substituições de fornecedores locais por importadores. Uma das primeiras políticas de *sourcing* era fechar pequenas fábricas na Argentina e migrar para o Brasil. Isso se materializou no desenrolar das negociações entre Brasil e Argentina quando a Argentina não possuía mais tanta barganha política em relação as alíquotas visto que estas mesmas para peças importadas de terceiros eram mais caras que as importadas do Brasil, causando então, certa dependência do comércio automotivo bilateral.

Sierra e Katz (2001) também mencionam alguns dos problemas estruturais da indústria automobilística argentina que intensificaram esse processo de desintegração produtiva como: a falta de especialização específica das empresas argentinas, em outras palavras, produzir automóveis e peças que ninguém mais produz, ou que ninguém regionalmente produza para forçar um comércio de exportações saudáveis; das 22 marcas presentes na Argentina em 2000, seis também eram presentes no Brasil e poderiam também ser fabricadas em território brasileiro podendo as empresas facilmente optar pelo mercado de escala brasileiro e migrar os investimentos de um país ao outro; e a baixa produtividade no setor automobilístico argentino.

Entre 1998 e 2000, a produtividade medida por um índice de números de automóveis por homem em um ano, colocava a Argentina no patamar entre 14,9 e 18 carro por homem ao ano enquanto o Brasil tinha uma vantagem expressiva apresentando um número entre 22,7 e 27,5. Todos esses movimentos culminaram em uma desintegração da produtividade entre Brasil e Argentina e uma maior dependência desse último pelo Brasil.

### **4.3 Investimentos estrangeiros diretos**

Caso sintetizarmos todos os dados quantitativos e qualitativos discutidos até o presente momento, é possível verificar que Brasil possuiu expressivas vantagens macroeconômica e comercial em relação a Argentina perante a maior parte do desenrolar das negociações. Neste sentido, seria também provável dizer que os investimentos se direcionariam de maneira muito mais intensa para o Brasil do que para a Argentina conforme as vantagens que o Brasil possui. Por este motivo, esta seção tem o objetivo de analisar a entrada de IEDs tanto de maneira geral como no setor automobilístico para confirmar se o que foi alegado acontece na prática.

A tabela 7 apresenta duas informações relevantes: os IEDs totais e os IEDs no setor automotivo dos países estudados entre 1992 e 2001. Inicialmente, nota-se que os investimentos de maneira geral tendem a aumentar ao longo do tempo. Os investimentos do setor automobilístico também são crescentes neste período, em grande parte, pelas políticas de Regimes Automotivos Nacionais da Argentina e Brasil, instauradas respectivamente, em 1991 e em 1995, que incentivaram e garantiram o investimento de grandes corporações nos países. Ainda em relação ao setor automotivo, a Argentina só vê uma diminuição de investimento no início da crise interna, enquanto o Brasil recebe fluxos cada vez maiores. Importante relatar que o auge dos investimentos automobilístico se deu entre 1990 e 1997, onde não havia ainda nenhum regime automotivo comum consolidado, e era predominado pela briga de países para IEDs até a consolidação de suas plantas produtivas e o engate do comércio bilateral.

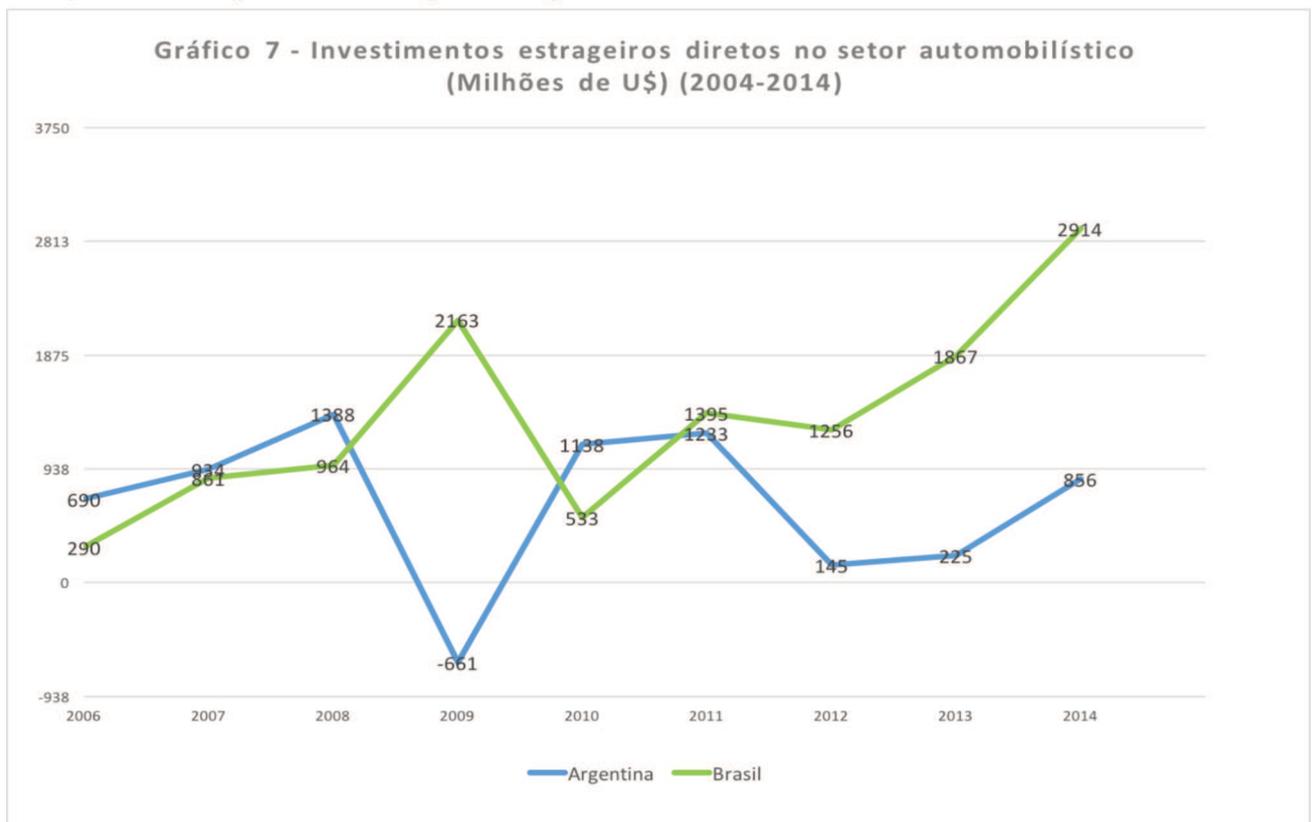
TABELA 7

	Argentina			Brazil		
	Total	Motor vehicles and other transport equipment	As % of Total	Total	Motor vehicles and other transport equipment	As % of Total
1992	16303	1155	7.08	39975	3569	8.93
1993	18521	1139	6.15	47036	5222	11.1
1994	22428	1291	5.76	56549	5587	9.88
1995	27991	1414	5.05	41696	5061	12.14
1996	33589	2094	6.23	50195	3360	6.69
1997	42084	3235	7.69	65506	3583	5.47
1998	47898	3259	6.8	88778	4734	5.33
1999	62087	3010	4.85	-	-	-
2000	67770	3162	4.67	103015	6707	6.51
2001	68935	2765	4.01	-	-	-

Source: UNCTAD (2005)

Fonte: UNCTAD (2005)

A Argentina recebe investimentos automotivos altos se comparamos a proporção dos investimentos pelos respectivos tamanhos de mercado, todavia o Brasil também cresce em 2000, recebendo quase o dobro que na Argentina. Esses momentos de fluxos foram essenciais



para estabelecer uma modernização das plantas, por consequência, de produtividade e know how.

Fonte: Banco Central Brasileiro (2015)  
Banco Central Argentino (2015)

O Gráfico 7 mostra o fluxo de IED no setor automobilístico nos dois países, porém, mais recentes, de 2006 a 2014. Através desta imagem, percebe-se uma decaída dos investimentos de maneira geral quando comparada a figura anterior. Os patamares de investimentos são muito menores para ambas as partes. A Argentina, ao contrário do valor dos IEDs totais, recebe mais investimentos que o Brasil no setor em quatro momentos, de 2006 a 2008 e em 2010. Em 2009, no ano que se desencadeou a crise, a Argentina contou com uma saída de US\$ 661 milhões, ao mesmo passo que o Brasil recebeu sua segunda maior enxurrada de IED no mesmo período, US\$ 2,16 bilhões. Após a queda brusca de 2009, os investimentos se recuperaram em 2010, ultrapassando pela última vez o Brasil. Os IEDs no Brasil se mantêm estáveis e aumentam junto com a Argentina nos três últimos anos, todavia, a discrepância entre ambos países é evidente. O investimento recebido pelo Brasil nos últimos três anos do período apresentado é quase 5 vezes maior do que os investimentos na Argentina.

A partir das duas figuras, percebe-se que quando se retrata os fluxos de IED de maneira total, entre ambos países, o Brasil apresenta expressiva vantagem pois além de receber um fluxo muito maior em valor, possui um crescimento vertiginoso na maioria dos anos em comparação a Argentina. Se olharmos pelo aspecto dos fluxos de IED do setor automobilístico, temos um cenário um pouco diferente com subidas e descidas também vertiginosas entre Argentina e Brasil. Porém, mesmo que este apresente maiores nuances, o Brasil também detém o maior valor absoluto de IED. Para analisarmos o cenário atual e um possível embate entre os países a respeito dos investimentos do setor automobilístico é importante saber o quanto os IEDs do setor automobilístico representam no número total de IED em cada país:

De acordo com a tabela 8, a Argentina tem uma maior participação dos investimentos do setor automotivo sobre os investimentos totais nos últimos anos. Mesmo recebendo um menor valor investido que o Brasil, esse segmento se mostra importante para a economia Argentina, principalmente, no período entre 2006 e 2011, que os investimentos se mantiveram alto, chegando a 12% da fatia total de investimentos recebidos na Argentina. O Fluxo do Brasil pode chegar a patamares parecidos em valor, porém corresponde a pouco em relação ao seu recebimento de investimentos totais.

Tabela 8

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<b>Brasil</b>	1%	3%	2%	7%	1%	2%	2%	4%	5%
<b>Argentina</b>	9%	12%	12%	-17%	11%	12%	1%	2%	6%

Fonte: Banco Central Brasileiro (2015)  
Banco Central Argentino (2015)

Se colocarmos os investimentos no período de 1992-2001 lado a lado no período de 2006 a 2014, é possível perceber que os fluxos para os setores automotivos diminuíram de forma expressiva. Mesmo que os fluxos totais aumentem, as grandes corporações parecem investir em menor quantidade e de maneira mais específica em ambos países, criando assim, um certo desconforto entre países produtivos importantes na região.

Por fim, verifica-se que o Brasil realmente possui um maior fluxo de IEDs tanto de modo geral como no setor automobilístico por diversos fatores. Os mais sensatos são fatores como o tamanho do mercado e o ganho da economia de escala, todavia, nada disso seria possível sem o desempenho econômico e comercial que também influenciam de maneira expressiva na maior entrada de IEDs no país em relação a Argentina conforme anteriormente apresentado neste mesmo capítulo.

## 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho buscou caracterizar a existência de constantes litígios entre Brasil e Argentina em relação ao comércio automobilístico bilateral.

No terceiro capítulo, confirmou-se a presença de um "Rambo" nas negociações de um regime automotivo comum entre Brasil e Argentina. Apesar de muito avanço ser feito, o objetivo principal do acordo, ou seja, a instauração de um livre comércio automotivo bilateral, tem sido postergada por mais de dez anos. A postergação ou vontade de quebra do acordo significa o descontentamento de uma das partes, pelas reais ou possíveis desvantagens que a mesma possui com o regime automotivo e/ou irá possuir com a instauração de um livre comércio automotivo bilateral.

O quarto capítulo apresentou dados empíricos para identificar qual das duas partes é o "Rambo" e quais as desvantagens que o mesmo possui perante seu parceiro comercial. Levando em consideração que, segundo Krapohl, um país mais poderoso é aquele que recebe mais IEDs, na primeira seção, o Brasil possui vantagens em dois dos três indicadores macroeconômicos essenciais para investidores. A taxa de inflação e a taxa de crescimento do PIB se comportam de maneira mais estável em comparação a da Argentina, que está fora de alcance do governo argentino nos últimos anos. A taxa de câmbio argentina em relação a brasileira também sai do controle. Mesmo que isso se torne um problema às remessas de lucro para o país de origem, pode também ser benéfico de ambas, dependendo da estratégia do investidor com o local em questão.

Na segunda seção do quarto capítulo, foram apresentados os dados dos fluxos de comércio automotivo entre Brasil e Argentina, para averiguar quais dos dois possui vantagem sobre o outro, através do regime automotivo comum nos últimos anos. Nos dois gráficos apresentados, percebe-se que a Argentina tem desvantagem comercial em relação ao Brasil.

No primeiro gráfico, ela obtém um saldo negativo de entorno de US\$3 bilhões no período estudado. Se levarmos em consideração todo o período de comércio, o valor de exportação argentino tem proporções bem parecidas com o brasileiro. Todavia, isso só acontece por causa do coeficiente de desvio sobre as exportações que regulam um comércio mais simétrico. Caso contrário, a discrepância poderia ser maior.

No segundo gráfico, o Brasil abre uma vantagem significativa de US\$ 4,2 bilhões sobre a Argentina, se somarmos todo o período de superávit e déficit de ambos os países. No último

período do gráfico, a situação da Argentina volta a estar equilibrada com a do Brasil, contudo, é também reflexo dos coeficientes de desvio sobre a exportação presentes através dos protocolos e que assistem o equilíbrio do comércio. Caso fosse instaurado o livre comércio automobilístico, as discrepâncias seriam muito mais visíveis.

O principal motivo da Argentina não conseguir superar o Brasil em muitos dos casos no comércio automotivo, se retém ao fato de que as montadoras buscam o Brasil para ganhar economia de escala, causando assim, um processo de desintegração. O regime automotivo comum prejudica a Argentina pois mantém o congelamento de alíquotas baixas de produtos automobilísticos importados do Brasil. Visto que é mais barato importar (devido à cláusula de nacionalização do produto) do que produzir na Argentina, as montadoras fecham plantas na Argentina e abrem no Brasil, investindo do regional sourcing e diminuindo seus custos.

Na última seção do terceiro capítulo, buscou-se verificar a compatibilidade dos fluxos de investimentos com as conclusões tiradas através dos indicadores macroeconômicos. Concluiu-se, que o Brasil, apesar de apresentar um mercado maior, recebeu mais fluxos de IEDs em razão de sua economia estável. Isso aconteceu tanto no total, quanto no setor automobilístico, mesmo esse último sendo mais importante proporcionalmente para a Argentina.

Por fim, diante destas inúmeras desvantagens, conclui-se que a Argentina se comportará como um " Rambo" até que consiga reverter o quadro, para novamente se posicionar em um patamar macroeconômico e comercial vantajoso em relação ao Brasil. Até lá, as negociações continuarão sendo postergadas diante dos embates que ainda existirão entre Brasil e Argentina neste específico tema.

## 6. REFERÊNCIAS

Banco Central da Argentina. **Estadísticas**. 2015. Disponível em: <<http://www.bcra.gov.ar/Estadisticas/estser030400.asp>>. Acesso em: 21 set. 2015.

Banco Central do Brasil. **Censo de Capitais Estrangeiros no País**. 2015. Disponível em: <[http://www.bcb.gov.br/Rex/CensoCE/port/resultados\\_censos.asp?idpai=CENSOCE](http://www.bcb.gov.br/Rex/CensoCE/port/resultados_censos.asp?idpai=CENSOCE)>. Acesso em: 21 set. 2015.

BANDEIRA, L. A. M. Brasil, Argentina e Estados Unidos: conflito e integração na América do Sul. Da Tríplice Aliança ao Mercosul. Rio de Janeiro: Ed. Civilização Brasileira, 2010, cap. XXI.

BARBOSA, Rubens. A evolução do processo de integração na América do Sul dos anos 1960 ao milênio: contribuição à história do Mercosul. In: BARBOSA, Rubens. **MERCOSUL e a integração regional**. São Paulo: Imprensaoficial, 2000. p. 16-38

BRANCO, Renata. **O que é global sourcing?** Disponível em: <<http://www.manutencaoesuprimentos.com.br/conteudo/6261-o-que-e-global-sourcing/>>. Acesso em: 15 nov. 2015.

CALANDRO, Maria Lucrécio. **A indústria automobilística brasileira: integração produtiva no Mercosul, Regimes automotivos e Perspectivas**. Porto Alegre: UFRGS, 2001.

CARVALHO, Leonardo Arquimino de. **Os processos de integração econômica regional da União Européia e do Mercosul: breve abordagem histórico-evolutiva**. 2001. Disponível em: <<http://www.uel.br/revistas/uel/index.php/iuris/article/view/11160>>. Acesso em: 18 jan. 2010.

CATALANO, Ana M.; NOVACK, Marta. **Estratégias sindicais en el marco de la inestabilidad macroeconómica y las políticas de ajuste.**: El caso de la industria automotriz argentina. Buenos Aires: Mimeo, 1995.

CEPAL, 2013, Santiago. **Anuario Estadístico de América Latina y el Caribe**. Santiago: United Nations, 2013. 223 p.

GONÇALVES JUNIOR, Carlos Augusto; VEIGA, João Paulo Cândia. **A indústria automobilística brasileira no Mercosul**. São Paulo: Fundação Seade, 1995.

HAYAKAWA, Kazunobu; KIMURA, Fukunari; LEE, Hyun-hoon. **How Does Country Risk Matter for Foreign Direct Investment?** Seoul: Institute Of Developing Economies, 2011.

INSTITUTO DE ESTUDOS PARA O DESENVOLVIMENTO INDUSTRIAL, 2011, São Paulo. **Argentina, Brasil e Mercosul: A perspectiva industrial**. São Paulo: IEDI, 2011. 220 p.

KRAPOHL, Sebastian. **Asymmetries and Regional Integration::** The Problems of Institution-Building and Implementation in ASEAN, MERCOSUR and SADC. Berlin: Bamberg University, 2010. Disponível em: <[https://www.uni-bamberg.de/fileadmin/uni/fakultaeten/sowi\\_professuren/politikwissenschaft\\_insb\\_int/Dateien/Mitarbeiter/Forschungsp.\\_region.\\_Integration/BOPIR4-2010.pdf](https://www.uni-bamberg.de/fileadmin/uni/fakultaeten/sowi_professuren/politikwissenschaft_insb_int/Dateien/Mitarbeiter/Forschungsp._region._Integration/BOPIR4-2010.pdf)>. Acesso em: 21 jun. 2015.

LESSA, Carlos. **A indústria automobilística: vantagens e conseqüências**. Rio de Janeiro: Ufrj, 2008.

MARTELLO, Alexandro; OLIVEIRA, Luciana de. **Eja as regras do novo regime automotivo brasileiro**. Disponível em: <<http://g1.globo.com/economia/noticia/2012/10/veja-regras-do-novo-regime-automotivo-brasileiro.html>>. Acesso em: 13 nov. 2015.

MELLO, Valérie de Campos. Globalização, regionalismo e ordem internacional. **Rev. bras. polít. int.**, Brasília, v. 42, n. 1, p. 157-181, June 1999. Available from <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0034-73291999000100007&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-73291999000100007&lng=en&nrm=iso)>. access on 21 Nov. 2015. <http://dx.doi.org/10.1590/S0034-73291999000100007>

MERCOSUL. **Saiba mais sobre o MERCOSUL: Dados Gerais**. Disponível em: <<http://www.mercosul.gov.br/index.php/saiba-mais-sobre-o-mercosul#CRONO>>. Acesso em: 02 out. 2015.

Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. **Vigésimo Oitavo Protocolo Adicional:** Acordo de complementação econômica nº 14. 1997. Disponível em: <[http://www.desenvolvimento.gov.br/arquivos/dwnl\\_1199819876.doc](http://www.desenvolvimento.gov.br/arquivos/dwnl_1199819876.doc)>. Acesso em: 21 set. 2015.

Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. **Trigésimo Protocolo Adicional:** Acordo de complementação econômica nº 14. 2000. Disponível em: <[http://www.desenvolvimento.gov.br/arquivos/dwnl\\_1199820702.doc](http://www.desenvolvimento.gov.br/arquivos/dwnl_1199820702.doc)>. Acesso em: 21 set. 2015.

Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. **Trigésimo Quarto Protocolo Adicional:** Acordo de complementação econômica nº 14. 2003. Disponível em: <[http://www.desenvolvimento.gov.br/arquivos/dwnl\\_1199821066.doc](http://www.desenvolvimento.gov.br/arquivos/dwnl_1199821066.doc)>. Acesso em: 21 set. 2015.

Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. **Trigésimo Quinto Protocolo Adicional:** Acordo de complementação econômica nº 14. 2006. Disponível em: <[http://www.desenvolvimento.gov.br/arquivos/dwnl\\_1199821000.doc](http://www.desenvolvimento.gov.br/arquivos/dwnl_1199821000.doc)>. Acesso em: 21 set. 2015.

Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. **Trigésimo Oitavo Protocolo Adicional:** Acordo de complementação econômica nº 14. 2008. Disponível em: <[http://www.desenvolvimento.gov.br/arquivos/dwnl\\_1214501483.doc](http://www.desenvolvimento.gov.br/arquivos/dwnl_1214501483.doc)>. Acesso em: 21 set. 2015.

Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. **Quadragesimo Primeiro Protocolo Adicional:** Acordo de complementação econômica nº 14. 2015. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/CCIVIL\\_03/\\_Ato2015-2018/2015/Decreto/D8477.htm](http://www.planalto.gov.br/CCIVIL_03/_Ato2015-2018/2015/Decreto/D8477.htm)>. Acesso em: 21 set. 2015.

SARTI, Fernando. **Internacionalização comercial e produtiva no Mercosul nos anos 90**. 2001. 234 f. Tese (Doutorado) - Curso de Economia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2001.

SIERRA, Pablo Horacio; KATZ, Luis Fernando. **La Industria Automotriz de cara a su Futuro: ESCENARIOS**. Buenos Aires: 2001.

SCHIRM, Stefan A.. **Globalization and the New Regionalism: Global Markets, Domestic Politics and Regional Cooperation**. Cambridge: Cambridge: Polity Press, 2002.

UNITED NATIONS INDUSTRIAL DEVELOPMENT ORGANIZATION. **THE GLOBAL AUTOMOTIVE INDUSTRY VALUE CHAIN: What Prospects for Upgrading by Developing Countries**. Viena: Unido, 2003.

VIGEVANI et. al. **Instituições e conflitos comerciais no Mercosul**. São Paulo Perspectivas., São Paulo , v. 16, n. 1, p. 44-53, Jan. 2002 . Available from <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0102-88392002000100006&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-88392002000100006&lng=en&nrm=iso)>. access on 22 Nov. 2015. <http://dx.doi.org/10.1590/S0102-88392002000100006>.

VIGEVANI, Tullo; VEIGA, João Cândia. **A integração regional no Mercosul**. São Paulo: Tt Scritta, 1997.

\_\_\_\_\_. Comtrade UN. Disponível em: < <http://comtrade.un.org/data/>> Acessado em 16 de setembro de 2015.

\_\_\_\_\_. Trading Economics. Disponível em: < <http://www.tradingeconomics.com/currencies>> Acessado em 15 de setembro de 2015.

\_\_\_\_\_. UNCTAD. Disponível em: < <http://unctad.org/en/Pages/Statistics.aspx>> Acessado em 16 de setembro de 2015.

\_\_\_\_\_. World Bank. Disponível em: < <http://data.worldbank.org>> Acessado em 16 de setembro de 2015.