



**UNILA**

Universidade Federal  
da Integração  
Latino-Americana

**INSTITUTO LATINO-AMERICANO DE  
ECONOMIA, SOCIEDADE E  
POLÍTICA (ILAESP).**

**CIÊNCIAS ECONÔMICAS:  
ECONOMIA, INTEGRAÇÃO E  
DESENVOLVIMENTO.**

**INTEGRAÇÃO PRODUTIVA ENTRE ARGENTINA E BRASIL:  
UM ESTUDO SOBRE O SETOR AUTOMOTRIZ**

**MARCOS VINICIUS IGLESIAS**

Foz do Iguaçu  
2018



**INSTITUTO LATINO-AMERICANO DE  
ECONOMIA, SOCIEDADE E  
POLÍTICA (ILAESP).**

**CIÊNCIAS ECONÔMICAS:  
ECONOMIA, INTEGRAÇÃO E  
DESENVOLVIMENTO.**

## **INTEGRAÇÃO PRODUTIVA ENTRE ARGENTINA E BRASIL:**

**UM ESTUDO SOBRE O SETOR AUTOMOTRIZ**

**MARCOS VINICIUS IGLESIAS**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Instituto Latino Americano de Economia, Sociedade e Política (ILAESP) da Universidade Federal da Integração Latino-Americana, como requisito parcial à obtenção do título de Bacharel em Ciências Econômicas – Economia, Integração e Desenvolvimento.

Orientador: Prof. Doutor Luciano Wexell Severo

Foz do Iguaçu  
2018

MARCOS VINICIUS IGLESIAS

**INTEGRAÇÃO PRODUTIVA ENTRE ARGENTINA E BRASIL:**

UM ESTUDO SOBRE O SETOR AUTOMOTRIZ

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Instituto Latino Americano de Economia, Sociedade e Política (ILAESP) da Universidade Federal da Integração Latino-Americana, como requisito parcial à obtenção do título de Bacharel em Ciências Econômicas – Economia, Integração e Desenvolvimento.

**BANCA EXAMINADORA**

---

Orientador: Prof. Doutor Luciano Wexell Severo  
UNILA

---

Prof. Doutor Fernando Corrêa Prado  
UNILA

---

Prof. Doutor Wolney Roberto Carvalho  
UNILA

Foz do Iguaçu, \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_.

Dedico este trabalho a Deus e ao meu esforço e dedicação durante estes árduos anos de graduação.

## AGRADECIMENTOS

Gostaria de agradecer em primeiro lugar a Deus, autor e consumidor da minha fé, a quem dedico está vitória e toda minha vida. Ele guia nossas vidas, se nos entregarmos nas mãos d'Ele, certamente conduzirá cada passo que dermos como bem Lhe aprouver. Não importa aonde ou para onde (Salmos 32:8). E a minha família que é meu alicerce.

Meu agradecimento também ao meu orientador Prof. Doutor Luciano Wexell Severo, que aceitou o convite de bom grado e me orientou da melhor maneira possível apesar do pouco tempo e dos contra tempos ocorridos. Aos professores da banca Prof. Doutor Fernando Corrêa Prado e Prof. Doutor Wolney Roberto Carvalho pelas orientações sobre meu trabalho.

Aos demais professores que tive o prazer em estudar ao longo dessa jornada, aos quais foram essenciais para o meu crescimento acadêmico, especialmente ao Prof. Pós-Dr. Luiz Albino Teixeira Junior por todo conselho e amizade. Aos meus colegas de graduação por todas as risadas, noites em claro e estudos incessantes. Aos meus amigos copos sujos em geral, a Thaynara (minha irmã), Signaldo (Dimitre) e em especial a Isis por toda amizade, compreensão, carinho, conversas e muitos puxões de orelhas ao longo desses anos.

*“A longo prazo, todos estaremos mortos.”  
John Maynard Keynes*

*“Homo hominis lúpus”  
“O Homem é o lobo do homem”  
Thomas Hobbes*

IGLESIAS, Marcos Vinicius. **INTEGRAÇÃO PRODUTIVA ENTRE ARGENTINA E BRASIL: UM ESTUDO SOBRE O SETOR AUTOMOTRIZ**. 2018. 82 páginas. Trabalho de Conclusão de Curso de Ciências Econômicas: Economia, Integração e Desenvolvimento – Universidade Federal da Integração Latino-Americana, Foz do Iguaçu, 2018.

## **RESUMO**

Esse trabalho visa estudar a relação entre Argentina e Brasil, no contexto de Integração Produtiva dentro do MERCOSUL e dos acordos bilaterais entre ambos os países. Com base neste esforço, com um olhar histórico-analítico, se expõe no primeiro capítulo a contextualização acerca da integração produtiva na América Latina, da qual se difunde a Integração econômica. No segundo capítulo será abordada a estrutura do MERCOSUL como um bloco comercial com intuito de encurtar e diminuir assimetrias existentes na região, com suas vertentes de criação e estruturação até os moldes atuais. Dentro da integração da América Latina é importante frisar como se moldou a aproximação dos países e qual o caminho percorrido até aqui dentro deste contexto histórico da integração econômica, produtiva, o MERCOSUL. Por último, mas não menos importante, será trabalhada a integração produtiva no âmbito do MERCOSUL, com um enfoque no setor automotriz entre Argentina e Brasil. Além disso, há reflexões sobre a necessidade de considerar o caráter regional envolvido neste processo de integração produtiva, tanto nas autopeças como nos automotivos e a estrutura dos acordos comerciais.

**Palavras chaves:** MERCOSUL, Integração Produtiva, Setor Automotriz, Argentina, Brasil.

IGLESIAS, Marcos Vinicius. **INTEGRAÇÃO PRODUTIVA ENTRE ARGENTINA E BRASIL: UM ESTUDO SOBRE O SETOR AUTOMOTRIZ**. 2018. 82 páginas. Trabalho de Conclusão de Curso de Ciências Econômicas: Economia, Integração e Desenvolvimento – Universidade Federal da Integração Latino-Americana, Foz do Iguaçu, 2018.

## RESUMEN

Este trabajo pretende estudiar la relación entre Argentina y Brasil, en el contexto de Integración Productiva dentro del MERCOSUR y de los acuerdos bilaterales entre ambos países en lo que se refiere a la productividad económica en el sector automotriz. Estructurado en ello y con una mirada histórico-analítica, se muestra en el capítulo primero la contextualización acerca de la integración productiva en América Latina, la cual se difunde de la integración económica. En el segundo capítulo se abordará la estructura del MERCOSUR como un bloque comercial con su intención de acortar y disminuir las asimetrías existentes en la región, con sus vertientes de creación y estructuración hasta los moldes actuales. Dentro de la integración que se hace en los países de América Latina es importante subrayar cómo se ha moldeado la integración de los países y cuál es el camino recorrido hasta aquí dentro de este contexto histórico de la integración económica, productiva, el MERCOSUR. Por último, pero no menos importante, se trabajará la integración productiva en el ámbito del MERCOSUR, pero con un enfoque total en el sector automotriz entre Argentina y Brasil con una reflexión sobre la necesidad de considerar el carácter regional involucrado en este proceso de integración tanto en las autopartes como en las autopartes, en los automóviles y la estructura de los acuerdos comerciales.

**Palabras claves:** MERCOSUR, Integración Productiva, Sector Automotor, Argentina, Brasil.

IGLESIAS, Marcos Vinicius. **INTEGRAÇÃO PRODUTIVA ENTRE ARGENTINA E BRASIL: UM ESTUDO SOBRE O SETOR AUTOMOTRIZ**. 2018. 82 páginas. Trabalho de Conclusão de Curso de Ciências Econômicas: Economia, Integração e Desenvolvimento – Universidade Federal da Integração Latino-Americana, Foz do Iguaçu, 2018.

## **ABSTRACT**

This paper aims to study the relationship between Argentina and Brazil in the context of Productive Integration within MERCOSUR and bilateral agreements between both countries regarding economic productivity in the automotive sector. Structured in this and with a historical-analytical view, the chapter on contextualisation about productive integration in Latin America, which diffuses from economic integration, is shown in the first chapter. In the second chapter the MERCOSUR structure will be approached as a commercial block with the purpose of shortening and reducing the existing asymmetries in the region, with its aspects of creation and structuring to the current molds. Within the integration that is taking place in the countries of Latin America, it is important to emphasize how the integration of the countries has been shaped and what path has been taken so far within this historical context of economic and productive integration, MERCOSUR. Last but not least, productive integration will be worked out within MERCOSUR, but with a total focus on the automotive sector between Argentina and Brazil, with a reflection on the need to consider the regional character involved in this integration process in both auto parts and and the structure of trade agreements.

**Keywords:** MERCOSUR, Productive Integration, Automotive Sector, Argentina, Brazil.

IGLESIAS, Marcos Vinicius. **INTEGRAÇÃO PRODUTIVA ENTRE ARGENTINA E BRASIL: UM ESTUDO SOBRE O SETOR AUTOMOTRIZ**. 2018. 82 páginas. Trabalho de Conclusão de Curso de Ciências Econômicas: Economia, Integração e Desenvolvimento – Universidade Federal da Integração Latino-Americana, Foz do Iguaçu, 2018.

## RÉSUMÉ

Cet article vise à étudier la relation entre l'Argentine et le Brésil, dans le contexte de l'intégration productive au sein du MERCOSUR et des accords bilatéraux entre les deux pays en termes de productivité économique dans le secteur automobile. Structuré dans cette perspective et dans une perspective historico-analytique, le premier chapitre montre la contextualisation de l'intégration productive en Amérique latine, qui se diffuse de l'intégration économique. Dans le deuxième chapitre, la structure du MERCOSUR sera abordée comme un bloc commercial avec son intention de raccourcir et de réduire les asymétries existant dans la région, avec ses aspects de création et de structuration jusqu'aux moules actuels. Dans le cadre de l'intégration qui a lieu dans les pays d'Amérique latine, il est important de souligner comment l'intégration des pays a été façonnée et quel est le chemin parcouru ici dans ce contexte historique de l'intégration économique et productive, le MERCOSUR. Enfin, l'intégration productive dans le MERCOSUR sera travaillée, mais avec une focalisation totale sur le secteur automobile entre l'Argentine et le Brésil, avec une réflexion sur la nécessité de prendre en compte le caractère régional impliqué dans ce processus d'intégration. dans les pièces automobiles comme dans les pièces automobiles, dans les automobiles et dans la structure des accords commerciaux.

**Mots-clés:** MERCOSUR, Intégration productive, Secteur automobile, Argentine, Brésil.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

- Figura 1** – Gráfico da distribuição das empresas de autopeças no Brasil .....58.
- Figura 2** – Gráfico da distribuição das empresas de autopeças na argentina .....60.
- Figura 3** – Principais autopeças exportada e importada por Argentina e Brasil .....62.

## LISTA DE QUADROS

<b>Quadro 1 – Relações Bilaterais Argentina-Brasil.....</b>	<b>42.</b>
---	------------

## LISTA DE TABELAS

<b>Tabela 1</b> – Fases da Integração Econômica.....	27.
<b>Tabela 2</b> – Exportações no setor Automotriz ARG/BRA.....	53.
<b>Tabela 3</b> – Exportações no setor automotriz ARGENTINA, BRASIL, MUNDO..	53.
<b>Tabela 4</b> – Exportação de autopeças entre Argentina e Brasil.....	61.

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

- ILAESP** – Instituto Latino Americano de Economia, sociedade e Política.
- UNILA** – Universidade Federal da integração latino Americana.
- MERCOSUL** – Mercado Comum do Sul.
- EU** – União Europeia.
- ZLC** – Zona de Livre Comércio.
- TEC** – Tarifa Externa Comum.
- CECA** – Comunidade Econômica do Carvão e do Aço.
- CEC** – Comunidade Econômica Europeia.
- EURATOM** – Comunidade Europeia de Energia Atômica.
- CEPAL** – Comissão Econômica para a América latina e o Caribe.
- ALALC** – Associação Latino Americana de Livre Comércio.
- MCCA** – Mercado Comum Centro Americano.
- UA** – União Europeia.
- MC** – Mercado Comum.
- UEM** – União Econômica Monetária.
- IET** – Integração Econômica Total.
- GAAT** – Acordo Geral de Tarifas e Comércio “ General agrément of Tariffs and Trade”.
- UNASUL** – União das Nações Sul-Americanas.
- ALADI** – Associação Latino Americana de Integração.
- PICE** – Programa de Integração Econômica.
- TICD** – Tratado de Integração, Cooperação e Desenvolvimento.
- PIB** – Produto Interno Bruto.
- IED** – Investimento Estrangeiro Direto.
- MDIC** – Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços.
- NCM** – Nomenclatura Comum do MERCOSUL.

**FOCEM** – Fundo para Convergência Estrutural do MERCOSUL.

**BM** – Banco Mundial.

**FMI** – Fundo Monetário Internacional.

**ABDI** – Agencia Brasileira de Desenvolvimento Industrial.

**ADEFA** – Asociación de Fábricas de Automotores.

## SUMÁRIO:

Introdução.....	17
1 CONSIDERAÇÕES ACERCA DA INTEGRAÇÃO .....	19
1.1 INTEGRAÇÃO REGIONAL.....	20
1.2 FASES DA INTEGRAÇÃO.....	27
SÚMULA I.....	31
2 ARGENTINA E BRASIL NO MERCOSUL.....	32
2.1 O MERCOSUL ANTECEDENTES HISTÓRICO.....	32
2.2 A TARIFA EXTERNA COMUM.....	36
2.3 O BILATERALISMO ENTRE ARGENTINA E BRASIL NO MERCOSUL	39
SÚMULA II.....	45
3 A INTEGRAÇÃO PRODUTIVA NO MERCOSUL.....	46
3.1 INTEGRAÇÃO PRODUTIVA.....	46
3.2 INTEGRAÇÃO PRODUTIVA ENTRE ARGENTINA E BRASIL.....	51
3.3 INDÚSTRIA DE AUTOPEÇAS E AUTOMOTORES (ARGENTINA E BRASIL)	
.....	56
SÚMULA III.....	63
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	64
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	67
Apendíce.....	73

## INTRODUÇÃO

Em sua estrutura a Integração Econômica, encurta as distancias entre países, compactando fronteiras e dinamizando o comércio internacional dos países pertencentes de blocos ou acordos bilaterais. Neste estudo, nos interessa trabalhar a ideia da integração nas variadas vertentes teóricas e dentro da visão das relações internacionais.

Para Garofali (2017) essa Integração Regional se apresenta como uma resposta em relação às mudanças de escala generalizada frente à integração dos mercados mundiais que são crescentes. Essa mesma integração pode ser vista com dois lados distintos. Um seria um ganho nos conflitos entre parceiros regionais e outro seria uma perda de soberania no processo pelos quais os Estados passam ao se mesclarem dentro do processo integrador.

Montoya (1993) considera que, independente do modo de integração que a região esteja inserida, são “implementadas” medidas para suprir as assimetrias entre os países parte. Por outro lado, Medeiros (2010) destaca que neste processo integrador não é possível tratar países desiguais como iguais e se faz fundamental tomar medidas compensatórias para os países menos desenvolvidos. Ou seja, a tensão imposta pelo liberalismo da OMC para “nivelar o campo de jogo” se contrapõe com uma proposta política-estratégica que defende a adoção de medidas que compensem e tratem de diminuir as grandes assimetrias.

A integração regional, segundo Paradiso (2009), poderia ser um instrumento tanto para integrar como para desintegrar a região. A primeira prevê uma aproximação por setores e sem liberalização radical à priori, representando um projeto unificador automatizante. A segunda trabalha quase que exclusivamente pela via comercial, tratando países desiguais como iguais e significando a ampliação da subordinação dos países menores. Assim, a integração regional não seria um instrumento para a potencialização do bem estar coletivo no curto prazo, mas um esforço de médio e longo prazos.

Assim a integração regional não seria um instrumento para a potencialização do bem estar coletivo em curto prazo. Somente seria alcançada por meio da educação, no médio e longo prazos. Pouco a pouco, a sociedade latino-americana teria que perceber benefícios da integração.

O MERCOSUL é um bloco de integração regional criado em 26 de março de 1991 pelo tratado de Assunção e assinado por Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai (como membros efetivos ou associados, atualmente conta com todos os países da América do Sul). Com a assinatura do tratado, deu-se início ao maior processo de integração da região e inaugurou-se um período de transição: em 1994 foram estabelecidas estruturas institucionais e uma Zona de Livre Comércio (ZLC).

Esta zona liberaliza o comércio por meio da redução das barreiras entre os países membros pela livre troca de bens e serviços. A ZLC seria somente a etapa inicial do MERCOSUL até chegar à construção de um Mercado Comum, expresso no tratado de Assunção (o que ainda está longe de acontecer). Essa redução nas barreiras comerciais dentro do bloco tem sido limitada por uma tentativa de tratar vizinhos desiguais como desiguais, concedendo certas condições aos menores no jogo do comércio internacional.

Segundo Kume (2003), para Argentina e Brasil, as maiores economias do cone sul, seria interessante manter uma estrutura de produção por meio de tarifas semelhantes àquelas praticadas em seus mercados internos, com exceção às tarifas aplicadas nos bens de capital, como: informática e telecomunicação, onde o Brasil é o principal fornecedor regional. Diferentemente, Paraguai e Uruguai optam por uma estrutura tarifária diferente, com menores alíquotas para os produtos potencialmente importáveis, onde minimizariam suas perdas, e maiores tarifas para maximizar seus ganhos nos produtos exportáveis.

Com o decorrer do tempo a natureza da relação entre Argentina e Brasil, maiores economias dentro do MERCOSUL, como já citado acima, deixa de ser conjuntural para ser uma relação estrutural, independentemente do regime político ao qual está inserida, ditadura ou democracia, ou até mesmo da situação econômica vivida, crise, inflação, estabilidade ou crescimento. No entanto, fica evidente que o aprofundamento da democracia e do desenvolvimento econômico fortalece estruturalmente a relação bilateral, no sentido de maior integração. Integração essa divergente dos preceitos mais liberais e de mercado da década de 1990 e outros notadamente anti-hegemônicos ao qual notamos até a final de 2015.

Seguindo os objetivos estabelecidos pelo Tratado de Asunción de 1991, o MERCOSUL foi estabelecido como um bloco que visa uma integração profunda. No entanto, o MERCOSUL caminha a passos lentos em seus objetivos constituídos, que consta em diminuir as barreiras comerciais e eliminar as

assimetrias, desafios complexos. Apesar das liberalizações terem avançado desde a sua incorporação com uma política comum e uma agenda de integração profunda, com exceção ao açúcar e ao setor automotivo (BOUZAS, 2005).

Dessa forma, desde o ano 2000, com a assinatura do tratado comercial entre Argentina e Brasil no setor automotriz, um passo foi dado para diminuir a assimetria neste setor, inserindo de vez as indústrias automotrizes de ambos os países no cenário mundial de automotores e autopeças.

Dentro do recorte temporal estabelecido, de 2003 a 2015, é possível notar a crescente disputa das indústrias automotrizes em todo o mundo e em particular em relação a Argentina e Brasil, alvo específico de nosso trabalho. O desempenho obtido pelas indústrias apresentam variações consideráveis dependendo da análise feita, porém é inevitável não mencionar o crescimento na produção tanto de autopeças, números de indústrias envolvidas neste processo e do papel da integração produtiva, que de fato está sendo feita por Argentina e Brasil.

## **1-CONSIDERAÇÕES ACERCA DA INTEGRAÇÃO**

No cenário mundial nos últimos anos cada vez mais o processo de integração vem ganhando forma na economia internacional por meio do comércio, compactando as fronteiras como nunca visto em outro período da história. Essa aproximação entre os países ascende à dinâmica internacional dos mercados junto a uma fragmentação dos processos produtivos, através dos quais a produção doméstica passou a ser combinada com outras atividades, serviços e produtos de outros países.

Dessa forma inúmeros acordos de cooperação econômica surgem por todos os continentes, encurtando e derrubando barreiras comerciais e criando áreas de livre comércio, ou seja, surgindo assim de forma quase que obrigatória os blocos para a integração econômica entre os países da mesma região, buscando se fortalecerem frente aos países mais desenvolvidos. Essas aproximações facilitam os fatores produtivos por meio do comércio e a circulação de mercadorias entre os países do bloco, influenciando assim a configuração espacial da produção, incentivando a formação de redes internas de produção e de esforços conjuntos para uma melhor eficiência produtiva.

Neste capítulo, trataremos a integração regional e a produtiva na apreciação de sua perspectiva histórica bem como a conceitual. Como espelho para as considerações de cunho analítico, faremos uma discussão sobre a integração na América Latina no contexto do pós-guerra e, adiante, abordaremos a história e o conceito que emergem no cenário político e econômico dos países do Cone Sul, com o surgimento do Mercado Comum do Sul (MERCOSUL), que abordaremos no capítulo posterior.

### 1.1 INTEGRAÇÃO REGIONAL

A integração regional em sua estrutura visa facilitar o desenvolvimento do fluxo entre bens, serviços e capitais dentro da região. Dessa forma, procura criar caminhos e gerar empregos que estabilizem a região, ocasionando um crescimento econômico. Para Balassa (1961), essa mesma integração é um processo que conduz a excluir as assimetrias do comércio regional dentro de determinada região. Assim, as decisões dentro do bloco são tomadas de forma conjunta ou de forma a alcançar um propósito comum, criando condições indispensáveis para o processo integrador da região.

Os conceitos clássicos que conhecemos hoje sobre a integração, segundo Prazeres (2007), são baseados nos modelos integrativos europeus, o que de fato, acabou por exercer influência decisiva sobre a teoria da integração da América Latina. Neste sentido, Prazeres (2007) descreve a integração como um esforço adicional em relação à cooperação, a qual envolve objetivos comuns mais ambiciosos, implicando também em algum grau de institucionalidade capaz de conferir segurança e estabilidade às relações que se conformam. Grosso modo a integração é um processo que manifesta um esforço maior em relação à cooperação, tendo em vista que sugere comprometimento dos países e envolve no decorrer do tempo objetivos comuns mais ambiciosos dentro da região.

Posterior à Segunda Guerra Mundial, motivada pela questão econômica e política, destacamos a crescente integração que aconteceu no âmbito regional. Aquela ação facilitava e proporcionava aos países um aumento comercial entre ambos. Dentro de um cenário totalmente propício nasce o maior bloco econômico do planeta, a União Europeia (UE), o caso de regionalismo e integração mais complexo e avançado até os dias atuais.

Para entendermos esse surgimento, Silva (2013) destaca que o cenário de destruição advindo do pós-guerra influenciou o surgimento da UE, para buscar uma alternativa para livrar a Europa de um possível flagelo da terceira guerra mundial. Em 1951 Alemanha, Bélgica, França Holanda, Itália e Luxemburgo, criam em conjunto a Comunidade Econômica do Carvão e do Aço (CECA)<sup>1</sup> que posteriormente com a dinâmica da integração originou novos tratados, como o que deu origem à Comunidade Econômica Europeia (CEE)<sup>2</sup>, à Comunidade Europeia de Energia Atômica (EURATOM)<sup>3</sup> e, em 1992, o Tratado de Maastricht<sup>4</sup>, que denominaria o conjunto de Estados-Membros como União Europeia.

Tomando como exemplo a criação da CEE pelo tratado de Roma em 1957, surgem na América Latina movimentos integracionistas, que a Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (Cepal) classifica em duas fases de regionalismo: o velho e o novo. A primeira fase de regionalismo (velho), segundo Oliveira (2014), é constituída entre países em desenvolvimento e nela os acordos regionais buscam seguir o exemplo do CEE.

Para a CEPAL, neste momento os países da América Latina buscavam um desenvolvimento pela via da industrialização substituindo suas importações, levando esses interesses à criação de blocos econômicos regionais, como a Associação Latino-Americana de Livre Comércio (ALALC)<sup>5</sup> e o Mercado Comum Centro-Americano (MCCA)<sup>6</sup>, promovendo assim o desenvolvimento econômico da região por meio da integração econômica.

A primeira fase desse regionalismo, também chamado de regionalismo fechado, perdurou do fim da Segunda Guerra ao final dos anos 1980. Segundo Silva (2013), os países mais desenvolvidos levavam larga vantagem em

---

<sup>1</sup> Comunidade Europeia do Carvão e do Aço foi criada em 18 de abril de 1951 através do Tratado de Paris. Este foi o primeiro passo concreto com vista à integração econômica e também para evitar uma 3ª Guerra Mundial

<sup>2</sup> O Tratado de Roma, de 1957, originou CEE, uma organização internacional que visava estabelecer um Mercado Comum Europeu. Ela estabeleceu um prazo de 12 anos para retirada de todas as barreiras alfandegárias entre os Estados signatários, uma Tarifa Externa Comum, e uma política conjunta para a agricultura, entre outras criações importantes.

<sup>3</sup> Organização que visava cooperação no desenvolvimento e na utilização da Energia Nuclear entre seus membros, de modo a alcançarem, através dela, a independência energética.

<sup>4</sup> Também conhecido como Tratado da UE constituiu política e economicamente a União Europeia. Foi assinado em sete de fevereiro 1992 na cidade Maastricht (Holanda). Todos os Estados-Membros da Comunidade Econômica assinaram o tratado.

<sup>5</sup> Bloco criado em 1960, pelo Tratado de Montevideu, pela Argentina, Brasil, Chile, México, Paraguai, Peru e Uruguai, com a finalidade de implantar um mercado comum regional a partir da conformação de uma zona de livre comércio, no prazo de doze anos.

<sup>6</sup> Bloco criado em 1960, pelo Tratado de Managua, com sede em San Salvador (El salvador) e formado por Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras e Nicarágua.

relação aos países menos desenvolvidos. Dessa maneira, estes últimos necessitavam incentivos especiais que possibilitassem seu desenvolvimento e industrialização.

Embebido neste contexto, se originam os primeiros acordos regionais na América Latina, com objetivo de promover o desenvolvimento e o crescimento através da substituição de importações, acarretando a inserção do continente no mercado globalizado (SILVA, 2013).

Um dos maiores entusiastas deste processo, Prebisch (2000), acreditava que para a integração acontecer seria necessário industrializar os países da região a fim de diversificar a sua produção, para não mais dependerem, exclusivamente, da exportação de bens primários. O autor defende a industrialização no âmbito de explorar a exportação dos bens primários, desta forma esses produtos seriam vendidos para obter bens de capital fundamentais para o desenvolvimento das indústrias nascentes. A industrialização seria o caminho para atenuar a vulnerabilidade externa da América Latina. Dando ênfase a esse argumento de Prebisch, os economistas da CEPAL nas décadas de 1950 e 1960 descrevem que a integração econômica da região seria por meio da industrialização, o que daria maior força nas políticas de diversificação das exportações, reduzindo o desequilíbrio externo (CEPAL 2000).

O mesmo estudo de 1956, da CEPAL (2000), defendia a criação de um Mercado Comum Latino-Americano, sob a coordenação de Prebisch, por meio do que viria a ser a Associação Latino-Americana de Livre Comércio (ALALC). Dessa forma, os países entrariam numa espiral aproveitando os efeitos gerados pela criação desse bloco, como a exploração de economia de escala em países pequenos e a especialização industrial.

(...) O mercado comum corresponde ao empenho em criar uma nova modalidade para intercâmbio latino-americano adequado a duas grandes exigências: a da industrialização e a de atenuar a vulnerabilidade externa desses países. (...) A realização progressiva do mercado comum permitirá que ele vá sendo gradativamente transformado, com as grandes vantagens que poderão advir de uma organização mais racional do sistema produtivo, mediante a qual se aproveite com maior eficácia a potencialidade da terra e na qual a indústria, rompendo os limites estreitos do mercado nacional, adquira dimensões mais econômicas e, por sua maior produtividade, possa aumentar sua já ponderável contribuição atual para o padrão de vida latino-americano (CEPAL, 2000, p.352).

Com o fim da Guerra Fria<sup>7</sup>, Silva (2013) descreve a globalização como a válvula que favoreceu a criação de novos acordos de cooperação regional e a revitalização dos já existentes, principalmente na área econômica, marcando o início da segunda onda de regionalismo.

No início dos anos 1990 surge na América latina a segunda fase do regionalismo, um novo movimento de integração, porém agora, não baseado na substituição das importações como no velho regionalismo das décadas anteriores. Nesta fase, o regionalismo seria aberto, com a finalidade de promover a integração pelo aumento dos níveis de investimentos e exportação. Dentro dessa onda se encontram a Aliança do Pacífico<sup>8</sup> e o Mercado Comum do Sul (MERCOSUL), ao qual a CEPAL define como:

(...) Um processo de crescente interdependência no nível regional, promovida por acordos preferenciais de integração e por outras políticas, num contexto de liberalização e desregulação capaz de fortalecer a competitividade dos países da região e, na medida do possível, constituir a formação de blocos para uma economia internacional mais aberta e transparente (CEPAL, 1994).

Já para Corazza (2006), a definição é contraditória, regionalismo vem associado a espaço, com fronteiras delimitadas, interesses próprios, e, a definição aberto indica o contrário, sem espaço próprio, sem fronteira definida e sem interesses a serem protegidos.

Para Saludjian (2006), essa fase integracionista foi formulada pelos novos estruturalistas que conservaram as ideias estruturalistas proposta por Prebisch, mas que, no entanto, na sua concepção, o desenvolvimento da região deveria ser impulsionado pela abertura dos mercados e pela liberação comercial e não por meio da industrialização dos países como proposto anteriormente. O referido autor ressalta a importância dada ao desenvolvimento regional promovida pelo mercado, como o ponto central dessa nova proposta cepalina, no início da década de 1990, e a diferencia das políticas anteriores de industrialização por substituição das importações.

[...] A transformação produtiva viria do exterior, dependia do grau de abertura do comércio internacional, do peso da dívida externa (que limita a capacidade de importação, assim como a capacidade de investimento de

<sup>7</sup> Período histórico de disputas estratégicas e conflitos indiretos entre Estados Unidos e União Soviética, compreendendo o período entre o final da Segunda Guerra Mundial (1945) e a extinção da União Soviética(1991).

<sup>8</sup> Criado formalmente em seis de junho de 2012 no Chile, no Observatório Paranal em Antofagasta, durante a 4ª Cúpula da organização. Os membros-fundadores foram Chile, Colômbia, México e Peru. A Costa Rica incorporou-se ao grupo em 2013.

várias economias da região) e também do acesso mais ou menos fácil às tecnologias e ao conhecimento. Por sua vez, a correção dos desequilíbrios macroeconômicos, a questão do financiamento do desenvolvimento, e, sobretudo, a necessidade de preservar a coesão social eram as prioridades dos economistas da CEPAL: o imperativo de equidade exige que a transformação produtiva venha acompanhada de medidas redistributivas (SALUDJIAN, 2006, p. 17).

O regionalismo aberto para Corazza (2006) procura explicar dois fenômenos: a tendência do mercado de promover a liberalização comercial e a interdependência regional resultante dos acordos preferenciais. Visa, assim, conciliar uma política de integração regional com as políticas que promovam a competitividade internacional. Além disso, serviriam como mecanismo para a adoção das regras internacionais entre parceiros dentro do bloco em relação a países extra bloco.

Diante dessa exposição, podemos resumir que o regionalismo aberto elimina barreiras comerciais entre os membros do bloco, busca acordos que beneficiem países terceiros da mesma região e que não pertençam ao bloco. Por último, promove acordos bilaterais entre blocos ou de um bloco com determinadas nações. O Estado desempenha um papel diferente do que tinha no antigo regionalismo, quando respondia por executar as políticas para o desenvolvimento. Agora, passaria a exercer a função de gerar estruturas de coordenação empresarial, facilitando a intermediação da transferência de tecnologia, a criação de redes de informação junto à abertura de canais intercâmbio.

De acordo com Paradiso (2009) a temática sobre a integração regional vem de longa data, contendo alguns fatores de influencia, tais como:

En primer lugar, la condición periférica de la región; en segundo lugar, lo que yo denominaría la cohabitación con un poder hegemónico en la región; y en tercer lugar algo que está muy asociado a los dos primeros factores que serían lo que algunos llaman “factores estructurales”, un componente cultural al que habitualmente llamamos, o algunos llamarían, la latinoamericanidad, que es algo que también hay que explicar (PARADISO, 2009, p. 142)

Paradiso (2009) demonstra a ideia de uma integração integradora contrapondo-a à ideia de integração desintegradora. A primeira remete a um tipo de integração em setores, com políticas comerciais estratégicas e compensatórias, articuladas a políticas industriais e de inovação tecnológica, visando desconstruir as assimetrias regionais, em um projeto unificador automatizante. A segunda trabalha quase que exclusivamente por via comercial, tratando países desiguais como se

fossem iguais, em um projeto unificador que amplia a subordinação. Conforme dito anteriormente, autor considera que a integração regional não seria um instrumento para a potencialização do bem estar coletivo em curto prazo. Seria alcançada por meio da educação no médio e longo prazos.

Outra visão muito interessante são as dos considerados “Realistas de periferia”, o brasileiro Hélio Jaguaribe e o argentino Juan Carlos Puig. Ambos usam os fatores externos e internos para criar o conceito de um binômio<sup>9</sup> Autonomia e Desenvolvimento. Dentro desse pensamento, Puig (1986) descreve que a integração regional gera um defeito no que tange teoria e prática dentro da ênfase dada à integração econômica, norteadas na interdependência. Para ele, são dois os caminhos de integração regional: a integração interdependente seria a primeira e consistiria em um livre mercado entre as nações extremamente desiguais, que competem de forma igual entre si, sem levar em consideração os processos evolutivos pelo qual passaram industrialmente. Por sua vez, a segunda ocorreria quando os atores possuem o mesmo “status” ou quando compartilham as mesmas perspectivas e valores, denominando integração solidária (PUIG, 1986).

Jaguaribe (1975) salienta as especificidades dos países da América Latina, as características compartilhadas entre si. Destaca a busca pelo desenvolvimento socioeconômico, político e cultural; e a busca pelo aumento da margem de autonomia: tanto internamente, em relação à maior capacidade de decisão própria, quanto externamente, no sentido de minimizar sua dependência em relação aos países desenvolvidos, principalmente dos Estados Unidos. Por último, o autor ressalta o esforço pelo desenvolvimento e pela autonomia como meios para preservar e expandir as identidades culturais e nacionais.

Outro argentino, o economista Ferrer (2007) descreve que para a integração avançar depende em grande medida da situação interna dos países e que necessariamente só haverá resolução dentro dos próprios países.

Tales como, por ejemplo, las políticas sociales para elevar el nivel de vida y ampliar el mercado interno, las políticas macroeconómicas para consolidar la gobernabilidad del presupuesto, la moneda y el balance de pagos, las reglas del juego necesarias para abrir espacios de rentabilidad que fortalezcan la competitividad e impulsen la inversión y el empleo (FERRER, 2007, p.149)

---

<sup>9</sup> Dois elementos, ideias, conceitos, cuja junção representa possibilidade harmoniosa em verdade ainda que subjetiva.

O autor descreve que a integração seria útil como instrumento que impulse o desenvolvimento nacional dos países e fortaleça a sua posição no cenário global. Ou seja, desenvolvimento interno e autonomia externa. Descreve ainda o que seriam regras do jogo da integração: regras consistentes com o objetivo de distribuir em todo o espaço regional os benefícios da união para a aplicação da ciência e da tecnologia, por exemplo. Desta forma, se promoveria a formação de economias nacionais diversas e complexas, com uma divisão de trabalho baseada na industrialização.

A integração necessária e possível, segundo Ferrer (2007), seria incompatível dentro do atual MERCOSUL via modelo centro-periferia, que concentre, em qualquer um dos países pertencentes ao bloco, as atividades de maior densidade tecnológica e reduza o resto dos integrantes ao papel de fornecedores de produtos primários. Desta forma, considera que:

De este modo, las reglas del juego de la integración deben ser compatibles con el desarrollo del Brasil, la reindustrialización de Argentina y la apertura de espacios de rentabilidad para Paraguay y Uruguay, para ampliar su acceso al mercado regional y acelerar su transformación productiva (FERRER, 2007, p. 150).

Na ótica de Medeiros (2010), os países da América do Sul devem se integrar em forma de blocos, para obterem um poder maior de negociação em relação aos países desenvolvidos e, também, alcançar maior coerência econômica e social. Como apontado anteriormente, Medeiros (2010) enxerga duas maneiras para essa integração acontecer: um modelo neoliberal de integração, de forma a integrar os espaços econômicos por meio do livre-comércio; e um modelo progressivo, que aspira construir, via políticas comerciais estratégicas e compensatórias, um espaço econômico e social que permita ampliar o poder econômico das economias envolvidas. O autor reprovava o tratamento igual a desiguais, ou seja, o esforço liberal para “nivelar o campo de jogo”. Ou seja, são necessárias medidas compensatórias para os países menos desenvolvidos. Afirma que:

La regionalización genera beneficios para todos los países involucrados cuando sus estructuras de producción y el nivel de desarrollo son similares, o cuando existen mecanismos compensadores de transferencia hacia los países y regiones más pobres. Debido a la polarización de fuerzas, la implementación de acuerdos de libre-comercio o de uniones aduaneras tiene efectos asimétricos a favor de los países/regiones más desarrollados (tal como sucede en el caso más general del libre-comercio multilateral) a menos que se establezcan compensaciones que beneficien a las exportaciones de la producción de los países/regiones más pobres. Esto implica que “nivelar el terreno” no representa la mejor política para los países o regiones que se encuentran en un grado de desarrollo inferior, ya

que genera “efectos regresivos” que pueden contrarrestar los “efectos propulsores” (MEDEIROS, 2010, p. 87).

## 1.2 FASES DA INTEGRAÇÃO

A integração econômica de um bloco visa, segundo a teoria liberal, um crescimento dos países via facilitação do comércio de bens e serviços dentro da região e promovendo, de certa forma, a criação de empregos. Balassa (1961) relata que os blocos levam à supressão de algumas formas de discriminação existentes por países. Conforme visto antes, especialmente segundo a posição de Medeiros (2010), esta supressão difere bastante, da ideia de diminuição das assimetrias existentes e pode, inclusive, promovê-las.

Para expressar melhor essa contextualização, serão demonstradas abaixo as diversas categorias de integração, de acordo com a perspectiva de Balassa. A dinâmica comercial e o grau de aprofundamento criado entre as economias dos países envolvidos em um processo de integração econômica permitem que se determinem as fases ou etapas do seu desenvolvimento.

**TABELA 1: FASES DA INTEGRAÇÃO ECONÔMICA**

FASES	ZLC	UA	MC	UEM	IET
LIVRE COMÉRCIO	X	X	X	X	X
POLÍTICA COMERCIAL UNIFORME		X	X	X	X
LIVRE MOVIMENTO DOS FATORES DE PRODUÇÃO			X	X	X
HARMONIZAÇÃO DAS POLÍTICAS				X	X
MOEDA ÚNICA DO BLOCO					X

**Zona de Livre Comércio (ZLC), União Aduaneira (UA), Mercado Comum (MC), União Econômica e Monetária (UEM) e Integração Econômica Total (IET).**

Tabela elaborada pelo autor.

Para Mercadante (1988), a Zona de Livre Comércio seria a primeira fase dentro de um processo de integração econômica, que cria uma área na qual os bens podem circular livremente, sem a existência de barreiras comerciais. Porém, cada país pode manter algumas barreiras em relação aos demais membros do bloco, de acordo com o Art. XXIV do GATT<sup>10</sup>.

(...) Um grupo de dois ou mais territórios aduaneiros entre os quais são eliminados os direitos alfandegários e as demais regulamentações comerciais restritivas, relativamente ao essencial dos intercâmbios comerciais dos produtos originários dos territórios constitutivos dessa zona de livre comércio (MERCADANTE, 1988).

<sup>10</sup> Acordo Geral de Tarifas e Comércio “*General Agreement on Tariffs and Trade*”, acordos de comércio internacional destinados a promover a redução de obstáculos às trocas entre as nações, em particular as tarifas e taxas aduaneiras entre os membros signatários do acordo.

Para Almeida (2010), a ZLC permite que seus Estados membros realizem consultas entre si, de maneira que possam negociar formas de desgravação tarifária<sup>11</sup> para a formação de zonas de livre comércio com outros países. Em 1996 o MERCOSUL estabeleceu Acordos de Complementação Econômica (ACE), de modo a criar uma ZLC entre Bolívia e Chile. Posteriormente, viria fazer o mesmo tipo de acordo com Colômbia, Equador, Peru e Venezuela, trazendo por fim Suriname e Guiana. Desta forma, ampliou-se a possibilidade para a criação da União das Nações Sul-Americanas (UNASUL<sup>12</sup>).

Krugman (1999) descreve que a Zona de Livre Comércio que não alcança ser uma União Aduaneira faz com que os países, além de verificarem bens nas fronteiras, especifiquem regras capazes de controlar se um bem entra ou não em seu território sem pagar impostos. Dessa forma, passamos para a segunda fase da integração proposta por Balassa, que seria a União Aduaneira. Neste caso, são negociadas as tarifas externas comuns junto aos outros membros, bem como a coordenação conjunta da política aduaneira. Estas medidas se acumulam com as já existentes na Zona de Livre Comércio. O autor continua descrevendo que a União Aduaneira proporciona uma liberdade comercial que vem acompanhada da abdicação de algumas prerrogativas de soberania para facilitar suas políticas e que, dessa forma, provoca a inserção de outras categorias de integração como a monetária, a fiscal e de transportes.

Em outras palavras, a diferença entre uma Área de Livre Comércio e uma União Aduaneira é a seguinte: a primeira é politicamente simples, mas com uma dor de cabeça administrativa; a segunda é exatamente o contrário (KRUGMAN, 1999).

Ainda segundo Krugman (1999), a União Aduaneira faz com que os países cedam parte de sua soberania para entidades supranacionais, para que as mesmas cobrem tarifas externas, a exemplo a União Europeia. No período posterior à segunda guerra, afirma, a União Aduaneira ajudaria a reforçar alianças políticas entre os países da região. Para Rosa (1998), a União Europeia foi uma União Aduaneira até 1992, com Maastricht, quando então passou para um estágio supostamente mais avançado de integração. Já no MERCOSUL, a União Aduaneira

---

<sup>11</sup> Retirada ou diminuição das tarifas de importação dentro da ZLC.

<sup>12</sup> A UNASUL é um bloco composto pelos doze países da América do Sul. Seu objetivo é promover a integração econômica, social, cultural e política de seus países-membros.

foi ratificada pelo Protocolo de Ouro Preto<sup>13</sup>, de 1995, no qual se instala uma política comercial comum.

Almeida (2010) aponta que, sendo mais estruturada que a Zona de Livre Comércio, a União Aduaneira comporta em seus moldes a livre circulação de bens, seja dos países do bloco ou oriundas de países terceiros ao bloco. Porém, ressalta que uma Tarifa Externa Comum<sup>14</sup> (TEC) acarreta em uma política comercial comum, pois agora a negociação é feita pelo bloco, com cada país perdendo a sua própria autonomia frente a terceiros, em relação às importações e exportações.

A terceira fase seria o Mercado Comum (estágio de integração econômica que, em princípio, se pretendia chegar com o MERCOSUL). O mesmo autor descreve essa fase de integração norteadas em cinco etapas: 1) a livre circulação de bens, com fronteiras abertas e sem barreiras alfandegárias entre os Estados integrantes, permitindo livre-circulação de produtos; 2) a livre-circulação de pessoas, quando os cidadãos tem liberdade à autonomia, para residir, trabalhar ou visitar qualquer país do bloco; 3) a livre prestação de serviços e a liberdade de estabelecimento, que protegem ao “estrangeiro” pertencente ao bloco com as mesmas condições de um natural do país ao qual deseje morar ou prestar serviços; 4) a livre-circulação de capitais, quando não existem barreiras para os fluxos entre os membros do bloco; e 5) a livre-concorrência, que protege o consumidor de abusos e impede a criação de cartéis, fusões, aquisições, entre outros.

Já para Mercadante (2007), o Mercado Comum funciona como coordenação das políticas monetária e fiscal, além de permitir a livre circulação de pessoas, serviços e capitais. Criam-se instituições supranacionais para determinar a legislação vigente no Mercado Comum, além de um orçamento próprio dentro do bloco. Exemplo disso é o tratado de Nice<sup>15</sup>, da União Europeia, que trata da liberdade e da livre prestação de serviços nos seus art. 43, 49 e 50.

A União Econômica Monetária representaria a quarta fase da integração econômica. Seria a mais avançada, já alcançada apenas pela União Europeia. Além das medidas adotadas nas três fases de integração anteriormente

---

<sup>13</sup> É o primeiro segmento do Tratado de Assunção que estabelece as bases institucionais para o MERCOSUL, assinado na cidade de Ouro Preto, Minas Gerais e é complementar às bases institucionais do Tratado de Assunção.

<sup>14</sup> <http://www.mdic.gov.br/comercio-exterior/estatisticas-de-comercio-exterior-9>

<sup>15</sup> O Tratado de Nice foi adotado pelos estados-membros da União Europeia em Nice, em dezembro de 2000, assinada a 26 de fevereiro de 2001 e entrou em vigor no dia 1 de Fevereiro de 2003. [www.ecb.europa.eu/ecb/legal/pdf/pt\\_nice.pdf](http://www.ecb.europa.eu/ecb/legal/pdf/pt_nice.pdf)

descritas, coexistem políticas macroeconômicas comuns entre os Estados participantes, que visam diminuir diferenças entre suas políticas. Resultaria na criação de um Banco Central da união e uma moeda única, comum, para o bloco (podendo ou não desaparecer as moedas nacionais). Vale salientar que enquanto no Mercado Comum as medidas são gerenciadas por cada país, na União Econômica Monetária as políticas macroeconômicas seriam comuns a todos os países que a constituem, sendo coordenadas por um ente que retira soberania dos países.

#### Mercadante (2007) assim define a União Econômica Monetária

Consequência lógica e inevitável do aprofundamento de integração nos domínios comercial, produtivo e financeiro, assim como será um potente mecanismo de convergência das políticas econômicas e de aproximação de componentes sociais nos vários Estados membros, originando, a prazo, uma maior integração política.

A quinta e última fase proposta por Balassa seria a Integração Econômica Total, na qual os países membros passariam a gozar de autoridade supranacional, unificando suas políticas monetárias, fiscais e sociais, entre outras que possam ser incorporadas. É criada, portanto políticas comuns de relações externas, de segurança e defesa.

Independente do modo de integração que a região esteja inserida, Montoya (1993) define que inicialmente são implementadas medidas que supram as assimetrias entre os países membros, fixando tarifas externas para nações extrabloco, de forma a proteger seus membros. O autor aponta que são três as principais etapas dentro de um bloco, independente de sua fase: unificação da área tributada para harmonizar as tarifas internas e externas do comércio; criação de alguma forma aduaneira de livre-comércio; e a criação de um mercado comum, de modo a agregar os fatores de produção das etapas anteriores.

No entanto, como se nota, esta construção se trata de um modelo inventado para acompanhar o processo de integração da Europa. Não é, portanto, atemporal nem universalizante. Ou seja, obviamente as fases de integração acima mencionadas podem ter etapas puladas. A Comunidade Andina de Nações<sup>16</sup> (Pacto Andino) é um exemplo de que podem ser tomados “atalhos”. Desde a sua criação, em 1969, não passou pelas fases de Zona de Livre Comércio ou União Aduaneira, ainda que contivesse elementos típicos de um Mercado Comum.

---

<sup>16</sup> Bloco econômico sul-americano formado por Bolívia, Colômbia, Equador e Peru.

Mesmo que os processos de integração econômica possam ter parecenças entre si, não necessariamente passam pelas mesmas sucessivas etapas de integração.

## **SÚMULA I**

Em teoria, a Integração Econômica encurta as distancias entre países, compactando suas fronteiras e dinamizando o comércio internacional dos membros de blocos ou acordos bilaterais. O maior interesse deste trabalho é analisar a ideia da integração em suas distintas vertentes teóricas, sobretudo desde dentro da visão das relações internacionais.

Para Garofali (2017) essa Integração Regional se apresenta como uma resposta em relação às mudanças de escala generalizada frente à integração dos mercados mundiais que são crescentes. Essa mesma integração pode ser vista com dois lados distintos: como um ganho nos conflitos entre parceiros regionais ou como perda de soberania no processo pelos quais os Estados passam ao se mesclarem. Destaca-se que independente do modo de integração que a região esteja inserida, devem ser implementadas medidas para suprir as assimetrias entre os países parte. Existe a preocupação de que neste processo integrador não se tratem desiguais como iguais. Ou seja, a tensão imposta pelo liberalismo da OMC para “nivelar o campo de jogo” se contrapõe com uma proposta política-estratégica que defende a adoção de medidas compensatórias para diminuir as assimetrias.

A integração regional poderia ser um instrumento tanto para integrar como para desintegrar a região. A primeira prevê uma aproximação por setores e sem liberalização radical à priori, representando um projeto unificador automatizante. A segunda trabalha quase que exclusivamente pela via comercial, tratando países desiguais como iguais e significando a ampliação da subordinação dos países menores. Assim, a integração regional não seria um instrumento para a potencialização do bem estar coletivo no curto prazo, mas um esforço de médio e longo prazos.

## 2 ARGENTINA E BRASIL NO MERCOSUL

Este capítulo visa analisar a origem do Mercado Comum do Sul (MERCOSUL), com o objetivo de apresentar uma discussão sobre o histórico da criação do bloco e sua importância para o crescimento e o desenvolvimento da região e dos países envolvidos. Também será tratada a conformação atual e sua importância no que norteia a relação bilateral Argentina e Brasil, sobretudo no tocante à integração econômica regional.

### 2.1 O MERCOSUL ANTECEDENTES HISTÓRICO

Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai assinaram, em 26 de março de 1991, o Tratado de Assunção, com vistas a criar o Mercado Comum do Sul (MERCOSUL). O objetivo primordial do Tratado de Assunção era a integração dos Estados Partes, por meio da livre-circulação de bens, serviços e fatores produtivos, do estabelecimento de uma Tarifa Externa Comum (TEC), da adoção de uma política comercial comum, da coordenação de políticas macroeconômicas e setoriais, e da harmonização de legislações nas áreas pertinentes<sup>17</sup>. Porém, o Tratado de Assunção não constitui em si a criação do MERCOSUL, mas, trata de iniciar o processo de integração que conduzirá a sua criação (FERNANDES, 2001).

Em conformidade com seu site oficial<sup>18</sup>, a configuração do MERCOSUL tem em seu marco institucional o Protocolo de Ouro Preto, que foi assinado em 17/12/1994, na cidade de Ouro Preto, em Minas Gerais, no Brasil. Neste documento é reconhecida a personalidade jurídica e de direito internacional do bloco, e se atribui a competência de negociar em nome do bloco acordos comerciais com grupos de países, organismos internacionais ou terceiros países. Dessa forma, o MERCOSUL tem por objetivo, além do comércio intra-zona, o estímulo ao intercâmbio comercial com os demais parceiros, caracterizando assim um Regionalismo Aberto.

Conforme descrito acima, os países fundadores e signatários no tratado de Assunção são República Argentina, República Federativa do Brasil, República do Paraguai, República Oriental do Uruguai, posteriormente a República Bolivariana da Venezuela, desde 2006 (atualmente suspensa de todos os direitos e

---

<sup>17</sup> Retirado do site do MERCOSUL, disponível em <http://www.mercosul.gov.br/saiba-mais-sobre-o-mercopol> acessado em 06/11/2017

<sup>18</sup> Disponível em: <http://www.mercosul.gov.br/> acessado em 06/11/2017

obrigações inerentes à sua condição de Estado Parte do MERCOSUL, em conformidade com o disposto no 2º parágrafo do artigo 5º do Protocolo de Ushuaia<sup>19</sup>) e o Estado Plurinacional da Bolívia, desde 2015. Os Estados Associados são República do Chile, desde 1996; República da Colômbia, desde 2004; República do Equador, desde 2004; República Cooperativa da Guiana, desde 2015; República do Peru, desde 2003; e República do Suriname, desde 2015; totalizando os doze países que conformam a América do Sul.

Porém, é importante reafirmar que os processos de integração da região são anteriores à criação do MERCOSUL. Nos moldes atuais, pode-se afirmar que são processos pós-segunda guerra mundial e que a partir da Associação Latino Americana de Livre Comércio (ALALC), em 1960, em Montevideo, se dá início ao nosso primeiro bloco de integração regional. Granato define desta forma:

Simbolicamente, a iniciativa ALALC significou um hiato histórico, ao propor um objetivo de unidade regional, que colocava fim a um longo ciclo de desencontros e fragmentação. Entretanto, em vias de fato, a iniciativa fracassaria como consequência do caráter competitivo dos países; das tendências ao protecionismo comercial; da ausência de um tratamento especial e diferenciado para os países com menor desenvolvimento relativo, em meio ao programa de liberalização; da ausência de incentivos para a cooperação industrial, econômica e política, no contexto de busca de um desenvolvimento nacional autárquico; e da competição estratégico-militar em nível sub-regional (GRANATO, 2015, p. 63).

Ficou estabelecida a criação de uma zona de livre comércio que deveria ser finalizada em 1980. Porém, Granato (2015) destaca que faltou uma perspectiva política mais altiva ao bloco, junto com consensos nacionais e democracias participativas. O autor destaca que a integração não ganhou força e não se concretizou devido à falta de condições estáveis e apropriadas que visassem um crescente e rápido desenvolvimento dos países envolvidos no processo

Consideramos que, desta experiência inacabada, não somente surgiram novas concepções acerca da forma como deveria ser realizada a integração no continente, mas também emergiu a ideia de que a integração, longe de repousar sobre a mera aplicação de um mecanismo, deve ser fruto de uma política (GRANATO, 2015, p.63).

Em agosto de 1980, frente à grande impossibilidade em cumprir com as metas estabelecidas pelo Tratado de Montevideu, os países parte do tratado resolvem fazer uma transição ao bloco e alçarem, desta forma, um projeto menos

<sup>19</sup> Disponível em:

[http://www.mercosur.int/msweb/portal%20intermediario/Normas/Tratado%20e%20Protocolos/1998\\_PROTOCOLO%20DE%20USHUAIA-Compromiso%20democr%C3%A1tico\\_port.pdf](http://www.mercosur.int/msweb/portal%20intermediario/Normas/Tratado%20e%20Protocolos/1998_PROTOCOLO%20DE%20USHUAIA-Compromiso%20democr%C3%A1tico_port.pdf) acessado em 06/11/2017.

ambicioso do que o primeiro. A ALALC seria absorvida por outro bloco de integração, a Associação Latino-Americana de Integração (ALADI), que incluía quase todos os países sul-americanos, com exceção das Guianas e Suriname e acrescido do México<sup>20</sup>. Posteriormente, ingressaram Cuba (1999) e Panamá (2012).

A ALADI, segundo Faria (2007), busca a criação de um Mercado Comum na América Latina, de forma a promover a expansão da integração regional. Granato (2015), por sua parte, enfatiza que a busca desse Mercado Comum não seria feito por uma grande área de livre-comércio, mas sim por acordos de complementação econômica de caráter reduzido, garantindo assim o seu desenvolvimento socioeconômico e a coexistência de variados processos de integração com diferentes composições, velocidades e alcances. Para tanto, se busca uma criação de uma zona de preferencia tarifária regional, onde os interesses dos países menos desenvolvidos são observados e estimulados com acordos entre os membros com maior desenvolvimento.

Já em relação ao MERCOSUL, Oliveira (2003) descreve que os ensejos para a criação do bloco nascem de acordos entre Argentina e Brasil com a Declaração do Iguazu<sup>21</sup>. Accioly (2002) descreve que este encontro posteriormente deu origem à ata de Integração Argentino-Brasileira, que instituiu o Programa de Integração e Cooperação Econômica (PICE), em 1986, e a assinatura do Tratado de Integração, Cooperação e Desenvolvimento (TICD), em 1988. Tais mecanismos fizeram com que ambos os países pensassem em acordos visando benefícios mútuos e uma integração estratégica, ampla, socioeconômica e política.

Os tratados acima mencionados previam, em sua constituição, a formação de um espaço econômico em um período de dez anos, no qual seriam eliminadas as barreiras não-alfandegárias e alfandegárias. Estabelecendo, assim, a integração entre setores pontuais da economia, buscando abrir os mercados nacionais e estimular a economia dos dois países.

A aproximação entre Argentina e Brasil, principalmente pelos presidente Raúl Alfonsín, da Argentina, e José Sarney, do Brasil, conseguiu diminuir as tensas rivalidades entre ambos. Lembrando que no início do século XX os dois

---

<sup>20</sup> Disponível em: <http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/politica-externa/integracao-regional/690-associacao-latino-americana-de-integracao-aladi> acessado em 06/11/2017.

<sup>21</sup> Acordo firmado entre Raúl Afonsín, Argentina e José Sarney, Brasil na cidade de Foz do Iguazu, Paraná com o intuito de integração entre ambos os países na área política e econômica. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1980-1989/D98177.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1980-1989/D98177.htm)

países eram exportadores de produtos primários, a Argentina vendia cereais e carne bovina e o Brasil, café e açúcar. A crise de 1929 da bolsa de Nova Iorque e a depressão alteraram o cenário estabelecido até aquele período, com a crise do modelo primário-exportador. Surgiu, desta forma, o estado desenvolvimentista, que perduraria até meados das décadas de 1980. Para Cervo (2001), “a lógica foi a de reorientar os rumos dos países subdesenvolvidos da América Latina tanto econômica como politicamente” com projetos de desenvolvimento nacional, principalmente na Argentina, Brasil e México.

Ferrer (2006) salienta que a Declaração de Iguazu representou o marco fundamental no estreitamento das relações comerciais entre Argentina e Brasil. Almeida (2010) observa que a aproximação entre os dois países moldou uma base para a criação de um bloco regional. No entanto, a grande estratégia de invenção do Mercosul, amplo, autonomizante, de respeito às assimetrias, foi abandonado. Com a queda do muro de Berlim, ganhou força outra proposta, já nos moldes da globalização, da abertura comercial e do regionalismo aberto. Em 1990, com a Ata de Buenos Aires, os presidentes Carlos Saul Meném Akil, da Argentina, e Fernando Affonso Collor de Mello, do Brasil, assinaram outra coisa.

Em 1990, na Ata de Buenos Aires, assinada entre Brasil e Argentina, decidiu-se estabelecer um Mercado Comum entre os dois países, cujo prazo estabelecido para sua instalação definitiva foi fixado em 31 de Dezembro de 1994. Para cumprir as metas previstas foi criado o Grupo Mercado Comum, com a função de elaborar e propor, pelos dois Governos, todas as medidas para dar cumprimento aos objetivos e prazos adotados. Foram criados, ainda, 10 Subgrupos Técnicos de Trabalho, para analisarem as políticas dos mais variados setores e áreas.

Em setembro de 1990 foi apresentada as delegações do Uruguai e Paraguai o andamento do processo de integração Argentina-Brasil, quando estas expressaram a vontade de seus Governos em participar da integração. Em 20 de dezembro de 1990, o Grupo Mercado Comum registrou a finalização do Acordo de Complementação Econômica entre Argentina e Brasil, ACE -14, no qual foram consolidados e ampliados, num texto único, todos os Acordos Bilaterais firmados anteriormente, além de fixar regras para o estabelecimento do Mercado Comum (CICCOM, 2017)<sup>22</sup>.

Foram incluídos Paraguai e Uruguai na Ata de Buenos Aires, supostamente por medo de ambos os países ficarem excluídos dentro de um contexto de integração no eixo sul da América. Surge, em 26 de março de 1991, o MERCOSUL, pelo tratado de Assunção, firmado por Argentina, Brasil, Paraguai e

---

<sup>22</sup> Disponível em: <http://camaramercosul.org/historico-do-mercopol.html>

Uruguai, construindo assim um tratado de integração que visava à construção de um Mercado Comum.

O objetivo principal do MERCOSUL, segundo seu site, é buscar uma maior consolidação da integração política, econômica e social dos países integrantes, fortalecendo assim os vínculos dentro do bloco para a melhoria da qualidade de vida dos cidadãos. Sendo assim

A livre circular de bens serviços e fatores produtivos entre os países entre outros, da eliminação dos direitos alfandegários restrições não tarifárias à circulação de mercado de qualquer outra medida de efeito equivalente;  
 Mercosul – Tratado de Assunção O estabelecimento de uma tarifa externa comum e a adoção de uma política comercial comum em relação a terceiros Estados ou agrupamentos de Estados e a coordenação de posições me foros econômico-comerciais regionais e internacionais;  
 A coordenação de políticas macroeconômicas e setoriais entre os Estados Partes - de comércio exterior, agrícola, industrial, fiscal, monetária, cambial e de capitais, de serviços, alfandegária, de transportes e comunicações e outras que se acordem -, a fim de assegurar condições adequadas de concorrência entre os Estados Partes; e  
 O compromisso dos Estados Parte de harmonizar suas legislações, nas áreas pertinentes, para lograr o fortalecimento do processo de integração (TRATADO DE ASSUNÇÃO, art 1º).

O MERCOSUL, sem dúvidas, é um bloco com imensa relevância no cenário socioeconômico e político atual da América do Sul. Representa hoje a quinta maior economia do mundo, com PIB (Produto Interno Bruto) de US\$ 2,7 trilhões. O comércio dentro do bloco cresceu mais 12 vezes desde sua fundação, onde passa de US\$ 4,5 bilhões, em 1991, para US\$ 57 bilhões, em 2013. Sobre os Investimentos Diretos Estrangeiros (IDE) destaca-se que é o maior receptor no continente, tendo recebido (em 2015 e 2016) cerca de 65% do volume da América do Sul e 47% de toda América Latina. Além disso, teve um aumento de sua participação percentual como destino de investimentos estrangeiros no mundo: nos anos pré-crise (2005-2007), o MERCOSUL recebia 2% do investimento mundial; em 2015, recebeu 4,4%; e, em 2016, 3,7%, segundo o site do MERCOSUL<sup>23</sup>.

## 2.2A Tarifa Externa Comum

O MERCOSUL dentro de sua autonomia visa um maior desenvolvimento socioeconômico e político dos países membros, com uma livre circulação de serviços e produtos dentro do bloco e a implantação de uma Tarifa Externa Comum (TEC). Tarifa essa que aplica taxas comuns em produtos oriundos

<sup>23</sup> Disponível em: <http://www.mercosul.gov.br/saiba-mais-sobre-o-mercosul>. Acessado em 21/11/17.

de países de fora do bloco, política comercial comum com os mesmos benefícios para todos os membros, além do desenvolvimento político e eliminação total das barreiras ao comércio internacional entre as partes.

Em sua gênese o MERCOSUL busca:

(...) O estabelecimento de uma tarifa externa comum e a adoção de uma política comercial comum em relação a terceiros Estados ou agrupamentos de Estados e a coordenação de posições em foros econômico-comerciais regionais e internacionais; (BRASIL, 1991).

Dentro do Tratado de Ouro Preto ficaram estabelecidos instrumentos que visavam regulamentar a Zona de Livre Comércio e a União Aduaneira que regem o MERCOSUL. E a Tarifa Externa Comum (TEC) consolida e aprofunda a busca do objetivo de estabelecer um mercado único, passando pelas etapas intermediárias de “zona de livre comércio” e “união aduaneira”, com o intuito de gerar crescimento das economias dos Estados Partes e dar maior poder de negociação ao Bloco.

Pressupõe desta forma que seja criado um mercado comum com vista em duas faces, a construção de um mercado interno eliminando assim os direitos aduaneiros e, por outro lado, as relações deste mercado com o mundo, o que comporta a instauração de uma Tarifa Externa Comum (TEC) (MARTINS, 2002).

O Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços (MDIC), em seu site, frisa que em janeiro de 1995, em conformidade com o tratado de Assunção, Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai adotaram a Tarifa Externa Comum (TEC), com base na Nomenclatura Comum do MERCOSUL (NCM), com os direitos de importação incidentes sobre cada um desses itens.

Dentro das diretrizes estabelecidas, a TEC busca incentivar a competitividade dos países pertencentes ao bloco e suas tarifas devem contribuir para evitar a formação de oligopólios ou de reservas de mercado. Fica acordado também que a TEC deveria atender aos seguintes critérios:

- ter pequeno número de alíquotas;
- baixa dispersão;
- maior homogeneidade possível das taxas de promoção efetiva (exportações) e de proteção efetiva (importação);
- que o nível de agregação para o qual seriam definidas as alíquotas era de seis dígitos;

A TEC é a alíquota do Imposto de Importação, acertada entre os quatro países do MERCOSUL, a ser cobrada sobre cada item, de acordo com a Nomenclatura Comum do MERCOSUL (NCM), como previsto no Tratado de Assunção, a partir de 01/01/95. Sua aprovação também incluiu alguns mecanismos de ajuste das tarifas nacionais, através de Listas de Exceções, com prazos definidos para convergência aos níveis da TEC<sup>24</sup>.

São admitidos pela TEC três grupos de produtos como exceções à Tarifa: os bens de capital; Informática e telecomunicações; e Listas de exceções nacionais. Os Bens de Capital (cuja produção é geograficamente muito concentrada no Brasil) possuem Tarifas de 14%. Os países concluíram até 2001 esse patamar, tendo o Uruguai e o Paraguai até 2006 para atingir esse nível, partindo das tarifas que praticavam em 1994. No Brasil essa tarifa antes da TEC era de 20%. No caso de Informática e telecomunicações, o patamar foi atingido em 2006. O Brasil, único produtor regional, tinha alíquota inicial de 35%, enquanto para nos demais a alíquota era de 0%. Definiu-se uma tarifa de 16% para os principais itens. Com relação às listas de exceções nacionais, cada país pode apresentar a TEC até 2001, 300 produtos (399 no caso do Paraguai e do Uruguai). Tendo um período de convergência para lidar com esses casos sensíveis, se acordou um Régime de Adequação Final à União Aduaneira, que passou a incluir, a partir de 01/01/95, os produtos das listas de exceções e os produtos que estivessem sujeitos a cláusulas de salvaguarda.

De forma sucinta, a TEC visa proteger as etapas produtivas dentro do bloco, com níveis que variam de 0 a 20%, com alíquotas crescentes em dois pontos percentuais de acordo com o grau de elaboração ao longo da cadeia produtiva como mostrado acima. Martins (2002) destaca as diferenças da União Europeia e do MERCOSUL. No primeiro caso, trata-se de uma União Aduaneira perfeita, com 100% de seus produtos de importação (de fora para dentro do bloco) sofrendo a mesma taxa tarifária. No segundo, o MERCOSUL, é uma União Aduaneira imperfeita, porque para fins de proteção de determinados setores industriais são relacionados produtos que não são importados com a mesma tarifa, ou seja, são exceções à TEC.

---

<sup>24</sup> Disponível em: <http://www.mdic.gov.br/comercio-exterior/estatisticas-de-comercio-exterior-9> acessado em 10/11/17

Kume e Piani (2003) descrevem que para Brasil e Argentina seria interessante manter a estrutura de produção por meio de tarifas semelhantes às praticadas anteriormente no mercado interno, pois ambos são os países mais desenvolvidos do Cone Sul, com exceção das tarifas aplicadas nos bens de capital, como informática e telecomunicação. Nestes casos, o Brasil é o principal fornecedor regional. Diferentemente, Paraguai e Uruguai optavam por uma estrutura tarifária diferente, com menores alíquotas para os produtos potencialmente importáveis, onde minimizariam suas perdas. Simultaneamente, preferiram maiores tarifas para maximizar seus ganhos nos produtos exportáveis.

Os mesmos autores continuam sua análise demonstrando que o resultado da TEC foi alcançado mesmo diante das dificuldades apresentadas à época, quando havia falta de estabilidade macroeconômica devido, entre outras questões, às divergências políticas que sempre existiram nos países da América do Sul (que fizeram com que fracassassem as experiências de integração anteriores). Porém, Camargo (2006) frisa que a falta de revisão na TEC impede que o MERCOSUL se torne um instrumento de integração perfeito e uma União Aduaneira efetiva, pois a TEC é aplicada a 85% dos produtos, mas os 15% restante estão nas listas de exceções nacionais dos países ou nas listas de convergência, sujeitando as regras específicas e cujas tarifas variam de 20% a 35% como no caso do setor automotivo.

### 2.3 O BILATERALISMO ENTRE ARGENTINA E BRASIL NO MERCOSUL

O grande legado dos ex-presidentes Alfonsín, da Argentina, e Sarney, do Brasil, foi à mudança substancial na mentalidade sobre as percepções de rivalidade e conflito nas relações bilaterais de ambos os países. Tais antecedentes foram, de certa maneira, abrindo um caminho para o mais ambicioso programa de integração bilateral, o “Programa de Integração e Cooperação Argentino-Brasileiro<sup>25</sup>” (PICAB), assinado em 29 de novembro de 1988, em Buenos Aires. Consta em seu artigo primeiro que, “O objetivo final do presente Tratado é a consolidação do processo de integração e cooperação econômica entre a República Federativa do Brasil e a República Argentina”. No artigo terceiro, lê-se:

A remoção de todos os obstáculos tarifários e não-tarifários ao comércio de bens e serviços nos territórios dos dois Estados Parte será alcançada gradualmente, no prazo máximo de dez anos, através da negociação de

---

<sup>25</sup> Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1980-1989/D98177.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1980-1989/D98177.htm) acessado em 21/11/17

Protocolos Adicionais ao Acordo de Alcance Parcial de Renegociação das Preferências Outorgadas no Período 1962-1980 (Acordo nº 1). Os Protocolos Adicionais, através da convergência dos níveis tarifários então vigentes, consolidarão progressivamente os níveis tarifários comuns, da Nomenclatura Aduaneira da ALADI (ART 3º).

Desta maneira os territórios de ambos os países se integrariam em um espaço econômico comum, de acordo com os procedimentos e os prazos estabelecidos no presente Tratado. No entanto, anterior a isso, Pecequillo e Carmo (2015) descrevem que, na década de 1970, Argentina e Brasil colocaram a “sul-americanização” em suas agendas externas, contribuindo assim para as iniciativas de caráter regional. Já para Hirst (1991), o final da década de 1970 molda uma nova agenda, incluindo temas novos nas pautas, como investimentos e cooperação tecnológica no corpo do Acordo Tripartite entre Argentina, Brasil e Paraguai, eliminando assim a maior marca do abandono do antagonismo entre os países.

Outro ponto para salientar se encontra na análise de Saraiva (2012), quando o autor destaca que o maior intercâmbio econômico e cooperação entre Argentina e Brasil se deu posteriormente à década de 1980, com o aumento expressivo das dívidas dos países da América do Sul (incluindo ambos os países). Leonardo Granato analisa o processo de integração binacional desta maneira:

Si bien fue en la primera mitad de la década de los años '80 en que Brasil y Argentina profundizaron su cooperación tendiente a un afianzamiento de los vínculos bilaterales, será recién después de la segunda mitad de la mencionada década en que la recuperación de la democracia, en ambos países, y un contexto internacional especialmente adverso, signado por los primeros efectos de la crisis de la deuda, propiciará el puntapié inicial para construir los cimientos sobre los cuales comenzar a dar forma a un proceso de integración más amplio que derivará en la creación del propio MERCOSUR (GRANATO, 2016).

Em síntese, a trajetória das relações entre Argentina e Brasil vai de um extremo ao outro, da rivalidade à integração estratégica, passando pelas etapas da cordialidade, da obstrução e da cooperação<sup>26</sup> (CERVO, 2006). Essas etapas, para Granato (2016), começaram a ser desenhadas com o fim da ditadura militar na

---

<sup>26</sup> Neste texto o autor identifica quatro paradigmas na relação bilateral entre Argentina e Brasil: a primeira seria a rivalidade, teorizada por Miguel Ángel Scenna em 1975 na obra “Brasil, Argentina, Brasil – quatro ciclos de rivalidade”; a segunda a cooperação e conflito, destacada na parceria comercial da Aliança do Pacífico, dos projetos de desenvolvimento e da consciência da convivência necessária com ênfase na continuidade histórica (bicentenária); a terceira seria as relações periódicas, que obedecem principalmente as interferências das potências centrais; e a última será as relações em eixo, teorizadas por Moniz Bandeira, Samuel Pinheiro Guimarães, Seixas Corrêa e Mario Rapoport.

Argentina e a volta da democracia em 1983<sup>27</sup>, com a América Latina inserida às margens dos principais fluxos de comércio mundial e atraindo investimentos. Desta forma realiza-se uma aproximação com o Estado brasileiro, na tentativa de criar um espaço regional com intuito de competir em melhores condições com os países desenvolvidos, expandindo suas margens de autonomia, decisão, negociação e barganha.

O pontapé inicial foi, conforme dito antes, a criação do Programa de Integração e Cooperação Econômica (PICE). Segundo Granato,

Debido a las asimetrías existentes entre ambos países, el PICE sería gradual, flexible y equilibrado, adheriendo al principio del tratamiento especial y diferenciado, a efectos de evitar una especialización de las economías en sectores específicos, de estimular la integración intra-sectorial, de favorecer un equilibrio progresivo, cuantitativo y cualitativo del intercambio por grandes sectores y por segmentos a través de la expansión del comercio entre los dos países, de perseguir la modernización tecnológica y de favorecer la participación empresarial (GRANATO, 2016).

De acordo com Pizza (2000), o PICE fez com que Argentina e Brasil avançassem rumo a um processo efetivo de integração, estabelecido pelo Tratado de Integração, Cooperação e Desenvolvimento (fixando o horizonte de uma área de livre comércio, em um prazo de dez anos, mediante a eliminação de barreiras-tarifárias e não tarifárias e a elaboração de políticas macroeconômicas conjuntas).

A fim de atingir essa meta, foram acordados 24 protocolos sobre temas como bens de capital, trigo, produtos alimentícios industrializados, indústria automotriz, cooperação nuclear, transportes marítimos e transportes terrestres, entre outros. O prazo inicial de uma década foi reduzido para quatro anos e meio pela Ata de Buenos Aires, celebrada pelos Presidentes Fernando Collor de Mello e Carlos Menem em julho de 1990. Ficou, assim, estabelecida a data de 31 de dezembro de 1994 para a formação de um Mercado Comum entre o Brasil e a Argentina. Os 24 protocolos citados, por sua vez, foram incorporados pelos dois países por intermédio do Acordo de Cooperação Econômica nº 14, firmado em dezembro de 1990 (PIZZA, 2010).

Da rivalidade geopolítica até o processo de cooperação e integração estratégica regional um longo período foi percorrido. Viola (2006) descreve que, na década de 1970, a rivalidade geopolítica entre os dois países vigorava, segundo analistas de segurança internacional, quase com a mesma magnitude da rivalidade entre Índia e Paquistão. Para tentar exemplificar o conteúdo descrito acima, a continuação será exibido um quadro, na tentativa de expor uma lógica cronológica com os acontecimentos da aproximação Argentina-Brasil.

<sup>27</sup> No Brasil, a volta da democracia acontece em 1985.

**Quadro 1- Relações Bilaterais Argentina-Brasil**

<b>Períodos</b>	<b>Relação Bilateral Argentina-Brasil</b>
<b>1810 – 1898</b>	Instabilidade estrutural com predomínio da rivalidade (expansionismo do Brasil é visto como algo negativo).
<b>1898 – 1961</b>	Instabilidade Conjuntural e busca da cooperação, com predomínio da rivalidade (aproximação bilateral com certa cautela motivada particularmente pela reorganização naval do Brasil).
<b>1962 – 1979</b>	Instabilidade Conjuntural com predomínio da rivalidade (a industrialização brasileira junto ao milagre econômico se contrasta com a instabilidade política e econômica argentina).
<b>1979 – 1988</b>	Construção da estabilidade estrutural pela cooperação (laços bilaterais pelos programas nucleares e a Usina de Itaipu fortalecem a confiança).
<b>1988 até 2016</b>	Construção da estabilidade estrutural pela integração (primeira fase do MERCOSUL, até o governo de Cristina Kirchner e Dilma Rousseff).

Elaborada a partir do artigo Relações Brasil-Argentina: uma análise dos avanços e recuos de Alessandro Warley Candeas (ano), publicado na Revista Brasileira de Política Internacional.

Deste a primeira fase do MERCOSUL, o bloco sofreu algumas modificações. Granato (2016) atribui parte das mudanças à onda de presidentes que, no início da década de 1990, adotou medidas neoliberais em seus programas de governo. Já Santos (2004) descreve o século XXI como o "século da nossa América" e rechaça o modelo hegemônico adotado na última década (1990), a partir

da entrada de novos presidentes considerados como de esquerda e de centro-esquerda na América Latina.

Representando um período de consolidação do bloco, a década de 2000 demonstra os reflexos da globalização não somente econômica como também política na América do Sul, intensificando as relações regionais. Dessa forma, Granato (2016) relata que a Argentina, representada pelo casal Néstor Kirchner (2003-2007) e Cristina Kirchner (2007-2015), e o Brasil, com Lula (2003-2010) e Dilma Rousseff (2011-2016, ano do impeachment), revitalizam no âmbito de suas políticas externas todo o processo de integração do MERCOSUL, ao reconhecerem a necessidade de tratarem as assimetrias entre os países do bloco.

Garcia (2010) descreve que esse processo de integração regional teve ampla agenda a partir de 2003, com os presidentes Néstor Kirchner e Lula. O processo para fortalecer e reativar o bloco, para Paradiso (2008), foi um marco na integração pós-liberal da década de 1990. Já Granato (2015) observa de maneira muito peculiar a construção de uma visão comum entre Argentina e Brasil, no cenário internacional, procurando para além da retórica diminuir as assimetrias existentes no bloco.

Neste sentido, um bom exemplo é o Fundo para a Convergência Estrutural do MERCOSUL (FOCEM), que tem por intuito “financiar programas para promover a convergência estrutural, desenvolver a competitividade e promover a coesão social, em particular das economias menores e regiões menos desenvolvidas; apoiar o funcionamento da estrutura institucional e o fortalecimento do processo de integração”<sup>28</sup>. Seu caráter solidário e redistributivo se choca com a forma de fomento praticada pelo Fundo Monetário Internacional (FMI) ou pelo Banco Mundial (BM), instituições multilaterais que retiram autonomia dos países financiados, principalmente a autonomia econômica, geralmente impondo taxas de juros elevadas, curtos prazos para pagamento, além de regras de comportamento macroeconômico.

De acordo com o sitio oficial do fundo, seis pautas principais definem o FOCEM <sup>29</sup>: 1) o Brasil é o maior contribuinte, aportando 70% dos recursos. A Argentina é responsável pela integralização de 27% do montante; o Uruguai, pela

---

<sup>28</sup> Disponível em: <http://www.mercosul.gov.br/fundo-para-a-convergencia-estrutural-do-mercosul-focem>. Acessado em: 28/11/17

<sup>29</sup> Disponível em: <http://focem.mercosur.int/es/que-es-focem/> acessado em 28/11/17

contribuição de 2%; e o Paraguai, de 1%; 2) a Decisão CMC Nº 41/12 definiu que a Venezuela contribuiria para o FOCEM com aportes anuais de US\$ 27 milhões. A Decisão estabelece, ademais, que US\$ 11,5 milhões desse total deverão financiar projetos venezuelanos, ao passo que os 15,5 milhões restantes serão colocados à disposição dos demais Estados Partes; 3) as duas economias menores do MERCOSUL são as principais beneficiárias dos projetos aprovados pelo FOCEM. O Paraguai é o destinatário de 48% dos recursos e o Uruguai, de 32% do total; 4) o FOCEM entrou em operação em janeiro de 2007, com a aprovação dos primeiros projetos a serem financiados com recursos comunitários, a fundo perdido. Ao longo de seu funcionamento, o Fundo teve mais de 50 projetos aprovados; 5) o FOCEM tem contribuído para a melhoria em setores como habitação, transportes, incentivos à microempresa, biossegurança, capacitação tecnológica e aspectos sanitários; 6) em 2015, a Decisão CMC 22/15 estabeleceu a renovação do FOCEM, o que permitirá a continuidade dos aportes anuais ao Fundo a partir de sua vigência em todos os, Estados Partes.

Granato (2016) descreve que esse processo de integração regional, tomando como exemplo o FOCEM, se tornou responsável pelo aumento do Produto Interno Bruto (PIB) do Paraguai, seu principal beneficiário, e converteu o Brasil no principal provedor de recursos para o desenvolvimento regional. Dessa forma, pode-se afirmar que o FOCEM se tornou, de forma rápida, em um instrumento do MERCOSUL para diminuir as assimetrias, bem como em fonte importante para financiamento de projetos na região, muitos de cunho social. Outro destaque relevante, segundo Vigevani e Cepaluni (2007), está na visão de integração dos dois principais países do cone sul. A Argentina, com a sua visão de integração regional indissociável de sua política externa, e o Brasil, com a visão de integração da “autonomia pela diversificação”, com o aumento das relações sul-sul, da política externa e o fomento de seu protagonismo internacional. Trata-se de algo que Puig (1986) relaciona com estratégias de autonomia, nas quais a integração deve ser entendida como nova forma de poder e confrontação de ordenamentos antes impostos.

## SÚMULA II

O MERCOSUL é um bloco de integração regional criado em 26 de março de 1991, pelo tratado de Assunção e assinado por Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai (hoje conta com todos os países da América do Sul). Com a assinatura do tratado, deu-se início ao maior processo de integração da região e inaugurou-se um período de transição. Em 1994, foram estabelecidas estruturas institucionais e uma Zona de Livre Comércio (ZLC).

Esta zona liberaliza o comércio por meio da redução das barreiras entre os países membros, pela livre troca de bens e serviços. A ZLC seria somente a etapa inicial do MERCOSUL, até chegar à construção de um Mercado Comum expresso no tratado de Assunção (o que ainda está longe de acontecer). Igualmente adotou-se uma Tarifa Externa Comum (TEC), que visa proteger as etapas produtivas dentro do bloco, com níveis que variam de 0 a 20%, com alíquotas crescentes em dois pontos percentuais de acordo com o grau de elaboração ao longo da cadeia produtiva. Para Argentina e Brasil poderia ser interessante manter uma estrutura de produção por meio de tarifas semelhantes àquelas praticadas anteriormente em seus mercados internos, com exceção as tarifas aplicadas nos bens de capital. Diferentemente Paraguai e Uruguai, optaram por uma estrutura tarifária diferente, com menores alíquotas para os produtos potencialmente importáveis, onde minimizariam suas perdas, e maiores tarifas para maximizar seus ganhos nos produtos exportáveis.

Com o decorrer do tempo, a natureza da relação entre Argentina e Brasil, maiores economias dentro do MERCOSUL, deixa de ser conjuntural, baseada na desconfiança, e passa a ser estrutural, estratégica, independentemente do regime político ao qual está inserida. No entanto, o aprofundamento da democracia fortalece a relação bilateral, no sentido de maior integração. Na década de 1990, esta integração assume preceitos liberais e de mercado; nos anos 2000, até o final de 2015, está baseada em normas notadamente diferentes, mais vinculadas às políticas progressistas.

### 3 A INTEGRAÇÃO PRODUTIVA NO MERCOSUL

#### 3.1 INTEGRAÇÃO PRODUTIVA

Alinhada à integração regional, acontece também uma reorganização espacial da produção, resultando cada vez mais na sua fragmentação. Dessa forma, os países integrados passam a estimular a especialização da produção entre si, de modo a gerar uma integração produtiva e, assim, tornarem seus produtos mais competitivos.

Porém, para expor a Integração Produtiva devemos, a princípio, entender o conceito de fragmentação da produção (processo da divisão espacial do trabalho), a qual Machado (2010) define como uma característica substantiva, intrinsecamente associada aos processos produtivos e à formação de alianças entre empresas.

Feenstra (1998) classifica como um fenômeno que rompe com o sistema de produção Fordista, o qual passou a perder espaço para sistemas de produção mais flexíveis a partir da década de 1970. Aponta, ainda, que esse processo busca complementar o processo produtivo para além de suas fronteiras domésticas, desencadeado em um mesmo lugar de produção. Ocorre, assim, uma dispersão geográfica das etapas produtivas e, conseqüentemente, o aumento do volume do comércio internacional.

Já para Arndt e Kierzkowski (2001), este processo seria a separação física das diferentes etapas que compõem a produção de um determinado produto, permitindo assim que o fator de intensidade de cada componente, de acordo com a sua abundância, determine o local de sua produção. Flores Jr (2008), de forma mais simples, remete a uma divisão mais rígida e melhor dos procedimentos, junto com a divisão de todo processo produtivo sobre diferentes localizações, não raramente em escala mundial, até mesmo com proprietários diferentes.

Destacamos, assim, que a integração produtiva seria resultado da fragmentação da produção somado aos processos da integração econômica, sendo um fenômeno exclusivo para tratar-se, no que diz respeito a economias envolvidas, em acordos preferenciais de comércio. Uma característica substantiva dessa “especialização flexível” dos processos produtivos é estar intrinsecamente associada à fragmentação da produção e à formação de alianças entre empresas.

A integração produtiva regional na visão de Dullien (2008) é a desintegração do processo de integração econômica regional dentro de um processo produtivo. Ou seja, dentro de um bloco de integração econômica há uma divisão no complexo processo de produção, onde os estágios de elaboração dos produtos são operados por distintos países, em locais distintos, caracterizando a divisão internacional do trabalho entre os países que formam um determinado bloco econômico.

Por sua vez, Medeiros (2008) destaca que a integração produtiva deriva do conceito da fragmentação da produção dentro do desenvolvimento de bases regionais de grupos de países, criando a divisão internacional do trabalho na esfera de cadeias produtivas dos países que a conformam. Ao mesmo tempo, descreve que esse processo de integração produtiva constitui um cenário que abrange um fator importante para o desenvolvimento da integração econômica regional, podendo favorecer os países envolvidos, uma vez que se baseia em complementaridades e cooperação.

De uma forma mais objetiva, Prazeres (2007) descreve que a integração produtiva pode ser a parte mais densa do processo de integração, por nela compreender as dimensões além da produtiva, a comercial e a financeira, implicando assim em alterações significativas nas estruturas econômicas da região. Dessa forma, afirma, a integração produtiva

(...) Envolve a constituição de cadeias produtivas regionais que exploram as complementaridades econômicas e incentivam a especialização dentro do bloco regional. A internacionalização de empresas dos países do bloco, parcerias, fusões e aquisições compõem o cenário. Vale notar que o fluxo de investimentos e a circulação de bens e serviços decorrentes desse processo são fatores essenciais para que se opere a integração produtiva numa determinada região. (PRAZERES, 2007, p.65)

Do exposto acima, podemos concluir que o processo de integração produtiva se configura em termos conceituais como um processo de articulação econômica em distintos países. Porém tende a se configurar no âmbito regional pela existência de inúmeros acordos dentro de blocos de integração, ou então, por meio de acordos bilaterais de comércio em uma determinada região e pelas facilidades que implica, por exemplo, o transporte.

Dessa forma, os blocos de integração, em diferentes níveis, convergem para aprofundar a integração produtiva de seus mercados, promovendo

uma livre mobilidade do capital, das mercadorias, bem como a de fatores produtivos distintos, facilitando o que seria uma mobilidade espacial do aparelho produtivo.

Freenstra (1998) descreve que a integração produtiva foi resultado da internacionalização da produção industrial com um paradigma diferente do que vigorava na década de 1970. Aquela, em síntese, foi oriunda das empresas japonesas de eletrônicos, mas rapidamente adotada e liderada pelas empresas nos Estados Unidos, baseada numa produção integrada verticalmente, com o processo produtivo podendo ser segmentado em estágios distintos e independentes.

Granato (2014) analisa a integração produtiva, juntamente com o FOCEM, como sendo uma das ferramentas que contribuíram no esforço para diminuir as assimetrias dentro do MERCOSUL nas últimas décadas.

Además del FOCEM, es posible afirmar que también existen otras acciones que abonan al proceso de reducción de asimetrías em el bloque. Nos referimos, principalmente, a la cuestión de la integración productiva, la que, en el marco del período 2003-2014, ganaría espacio (GRANATO, 2014, P. 390).

O mesmo autor continua a discorrer a respeito dos aspectos mencionados acima, sobre a integração produtiva no sentido de descrever pontos cruciais: 1) que os processos de complementação produtiva, junto às cadeias regionais de valores, necessitam de mecanismos governamentais para coordenar seu total desenvolvimento; 2) o fato de o MERCOSUL tratar como prioridade as assimetrias competitivas dos países membros dentro do bloco. Neste caso, Granato (2014) entende que existam bens públicos regionais necessários para a integração regional. A complementação produtiva poderia favorecer a criação de vantagens dinâmicas e tornar mais equitativa a distribuição de potenciais benefícios do mercado expandido.

É importante salientar que, apesar do recente *boom* das *commodities*, devido à especialização produtiva centrada na exportação de produtos primários e ao baixo grau de industrialização, os países do MERCOSUL não acompanharam o ritmo de crescimento das exportações no mundo. Medeiros (2008) aponta que somente nos últimos anos foram intensificados, de forma efetiva, os fluxos de investimento e de comércio da região.

Vásquez e Briceño Ruiz (2009) descrevem que a crise econômica no “Brasil, em 1999, e na Argentina, em 2001”<sup>30</sup>, fez com que o MERCOSUL passasse por um processo de retrocesso. Na visão de Ferrer, a suposta crise do MERCOSUL era a crise provocada pelas políticas de abertura econômica e de livre-mercado. O autor fala em um MERCOSUL “fenício” ao criticar a preponderância da visão comercialista. Em suma, a década de 2000 demonstrou-se um período de reestruturação e de lançamento de novas iniciativas regionais. Dessa maneira, é descrita uma nova fase dentro do bloco, na qual a integração é marcada por políticas mais centradas nos Estados, visando a desconstrução das assimetrias. Além disso, ganharam peso as ações de índole solidária, da integração social e a preocupação com a participação cidadã.

Vaz e Figueira (2006) observam essas mudanças como sendo parte de uma agenda positiva, ou seja, uma agenda não somente comercial ou meramente econômica. Por sua vez, Serbin (2010), entre outros, descreve a virada do século como um estágio dentro de um regionalismo “pós-liberal”. Para Ferreira (2015), tratava-se do resgate das preocupações com a agenda do desenvolvimento, que teriam sido abandonadas pelos governos neoliberais, tendo por marca um maior papel dos atores estatais. Temas como liberalização e desregulação comercial foram substituídos pelo protagonismo dos Estados.

De acordo com Granato (2016), a integração produtiva virou agenda central entre Argentina e Brasil na 30ª cúpula do MERCOSUL, que aconteceu em julho de 2006, em Córdoba, no país vizinho, e na primeira cúpula social do MERCOSUL<sup>31</sup>, que ocorreu em dezembro do mesmo ano. Ambas tiveram como eixo central a assinatura de um compromisso para criar um projeto de integração produtiva regional, enfatizando a importância do desenvolvimento de cadeias produtivas de pequenas e médias empresas, assim como a necessidade de impulsionar empresas nacionais dos países menos desenvolvidos. Com essas propostas, seriam desenvolvidos planos de desenvolvimento e de integração produtiva regional.

---

<sup>30</sup> No Brasil a crise da desvalorização da moeda “efeito samba”, foi um forte movimento de queda do real que ocorreu no Brasil em janeiro de 1999, quando o Banco Central abandonou o regime de Bandas Cambiais, passando a operar em regime de câmbio flutuante. Na Argentina foi uma crise Macroeconômica, o período crítico começou com a queda do PIB real em 1999 e terminou em 2002 com o retorno do crescimento do PIB, mas as origens do colapso da economia argentina, e seus efeitos sobre a população, podem ser encontrados em ações anteriores.

<sup>31</sup> Disponível em: <http://www.secretariadegoverno.gov.br/arquivos/portfinal> acessado em 13/12/2017

Nesta perspectiva, mostram-se necessárias políticas governamentais para promover o desenvolvimento produtivo dentro do MERCOSUL, em prol da melhoria da competitividade e da inovação. Um exemplo é o esforço do Subgrupo de Trabalho número 14 (SGT 14)<sup>32</sup> que trata da “Integração Produtiva”:

Visa promover a integração produtiva entre os países do MERCOSUL, tema que está entre as prioridades dos países membros do MERCOSUL. Esse Subgrupo é responsável pela estruturação de projetos com vistas a acelerar o processo de integração, identificando e promovendo as possibilidades de complementaridade das economias dos países do Bloco, contribuindo, dessa maneira, para o tratamento das assimetrias econômicas existentes (MDIC, 2017).

O SGT 14 implanta sua metodologia de trabalho em setores prioritários com a finalidade de orientar a materialização de projetos de integração produtiva e, dessa forma, aumentar sua capacidade de mercado. Dessa forma, promovendo o desenvolvimento local e contribuindo para diminuir as assimetrias, busca o aumento da competitividade das cadeias produtivas dentro do bloco, o que é fundamental para a melhor inserção das economias da região no mercado internacional.

Cabe destacar, ainda, que, entre os principais programas desenvolvidos no SGT nº 14, está os Encontros Setoriais de Integração Produtiva, cujo objetivo é promover um ambiente favorável para que as Câmaras Empresariais dos Estados Partes se encontrem, divulguem suas agendas nacionais e desenvolvam ações e projetos conjuntos voltados a integração das cadeias produtivas regionais (MDIC, 2017).

Seguindo essa, agenda Granato (2016) destaca a criação em nível horizontal de propostas de cooperação entre organismos e entidades nacionais, com a finalidade do desenvolvimento produtivo e tecnológico, além da criação de mecanismos como: 1) o Programa Regional de Capacitação de Recursos Humanos, dirigido tanto ao setor público como o privado; 2) o Observatório Regional Permanente sobre Integração Produtiva (ORPIP)<sup>33</sup>; aprovado em julho de 2008 como um gerador de insumos, ferramentas e capacidades que serão chaves para desenhar e desenvolver mecanismos, programas ou políticas públicas de articulação setoriais e territoriais que favoreçam a cooperação e a associatividade entre as empresas do bloco, bem como para a elaboração de diagnósticos setoriais a nível regional; e, finalmente, a articulação de alternativas de financiamento com o

<sup>32</sup> Disponível em: <http://www.mdic.gov.br/index.php/competitividade-industrial/acoes-e-programas-11/conceituacao-2> acessado em 13/12/17.

<sup>33</sup> Disponível em <http://www20.iadb.org/intal/catalogo/PE/2011/09246.pdf> acessado em 13/12/17.

FOCEM, com o Fundo MERCOSUL de Apoio a Pymes e com outros fundos, tanto de carácter nacional ou regional, tais como o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), o Banco de Desenvolvimento da América Latina (CAF) e o Fundo Financeiro para o Desenvolvimento da Bacia do Plata (FONPLATA).

Dos dois pontos citados acima, podemos destacar, segundo Granato (2016), a articulação pelo Programa dos Foros de Competitividade das Cadeias Produtivas do MERCOSUL<sup>34</sup> (fórum na área industrial) que visa promover projetos específicos de integração fronteiriça e de alianças para exportação, entre outros. Igualmente, há iniciativas de integração na área produtiva, como nos setores de petróleo e gás, aero industrial, metalurgia e metal mecânico, energias alternativas, naval, móveis e madeira, turismo, entre outras, no âmbito multilateral ou bilateral e, por último destacasse o setor automotriz, com o Programa de Intensificação e Complementação Automotriz<sup>35</sup>.

O programa de Adensamento e Complementação Automotiva no Âmbito do MERCOSUL abrange inicialmente um conjunto de ações envolvendo a cadeia produtiva situada na Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai. (...) O projeto tem por finalidade fomentar o processo de adensamento e integração produtiva na cadeia automotiva do MERCOSUL. (...) O projeto tem como propósito fortalecer a competitividade de pequenos provedores de autopeças, viabilizar a substituição de importações extrabloco e aumentar as exportações através da capacitação tecnológica e o acesso a oportunidades de negócios das empresas (FOCEM, 2017).

Nos mais de 26 anos desde a criação do MERCOSUL, os processos de redução das assimetrias existentes no bloco sempre estiveram presentes no debate regional, seja de forma explícita ou não. Entretanto, é importante salientar que durante a última década o MERCOSUL conseguiu anexar iniciativas de combate às assimetrias com medidas de complementação produtiva. Desta forma, apesar de não existirem apenas exemplos positivos, foi fortalecida a capacidade produtiva dos países membros, promovendo o desenvolvimento das forças produtivas internas, a geração de empregos, a capacitação de mão de obra local, a aquisição de algumas tecnologias, a agregação de valor nacional nos produtos, a arrecadação tributária e, inclusive, a participação social.

---

<sup>34</sup> Disponível em <http://www20.iadb.org/intal/catalogo/PE/2011/09246.pdf> acessado em 13/12/17

<sup>35</sup> Disponível em: [http://focem.mercosur.int/uploads/normativa/DEC\\_009-2010\\_ES\\_Proyecto%20Cadena%20Automotriz-6.pdf](http://focem.mercosur.int/uploads/normativa/DEC_009-2010_ES_Proyecto%20Cadena%20Automotriz-6.pdf) acessado em 13/12/17.

### 3.2 INTEGRAÇÃO PRODUTIVA ENTRE ARGENTINA E BRASIL

Conforme descrito nos capítulos anteriores, a integração produtiva pode ser a parte mais densa de um processo de integração, como descreve Prazeres (2007). Também poderia ser considerado como uma das ferramentas que contribuíram no esforço para diminuir as assimetrias dentro do MERCOSUL nas últimas décadas, como define Granato (2014). Em outro texto, o mesmo autor apresenta como esta agenda tornou-se, paulatinamente, central nas pautas de reuniões entre Argentina e Brasil (GRANATO 2016). Igualmente ficou demonstrado todo o esforço de aproximação entre ambos os países no intuito de construir uma integração econômica, no que tange à produtividade no setor automotivo.

Os acordos de complementaridade produtiva foram sendo consolidados desde o período de desconfiança mútua (décadas de 1950 a 1980) até a cooperação estratégica (final da década de 1980 até hoje), com avanços mais claros após o final das ditaduras militares nos dois países. O caminho inclui a assinatura de diversos acordos de integração comercial e produtiva, que surgiram, de fato, desde os primeiros anos depois do final da segunda guerra mundial (SEVERO, 2016).

A integração produtiva ampliou o comércio entre Argentina e Brasil, principalmente no setor automotivo, conforme descreve Calandro (2000):

A intensificação do comércio intrafirma expandiu o mercado de cada país — de nacional para regional —, e este passou a ser o referencial para a definição de fluxos de comércio e de estratégias de investimento e produção das montadoras. Em síntese, o processo de integração regional permitiu às empresas buscarem a otimização das operações, associando as características de cada mercado às estratégias regionais e globais das montadoras.

Abaixo, segue a Tabela 2, na qual se observam os valores referentes ao comércio binacional no setor automotivo. Durante o recorte temporal analisado, é notório e significativo o crescimento das relações comerciais de ambos os países (alternando saldo positivo para ambos os países), o que sugere êxito nos acordos bilaterais, no âmbito da integração produtiva no setor automotriz.

**TABELA 2 Exportações no setor automotriz ARG/BRA**

EXPORTAÇÕES US\$ FOB			
ANO	BRA/ARG	ARG/BRA	SALDO
2.003	991.404.167	606.275.503	385.128.664
2.004	2.036.163.536	799.498.785	1.236.664.751
2.005	2.836.218.150	1.201.235.904	1.634.982.246
2.006	3.416.790.673	1.947.441.659	1.469.349.014
2.007	4.181.120.516	3.017.438.972	1.163.681.544
2.008	5.599.975.425	4.279.263.807	1.320.711.618
2.009	3.552.268.753	4.349.074.528	-796.805.775
2.010	6.286.177.832	6.249.028.093	37.149.739
2.011	8.052.863.544	7.072.302.199	980.561.345
2.012	6.938.676.990	7.420.217.957	-481.540.967
2.013	9.003.598.633	8.078.854.579	924.744.054
2.014	5.284.554.517	6.635.031.883	-1.350.477.366
2.015	5.193.636.376	4.344.393.710	849.242.666

**Elaborada pelo autor a partir de dados do Alice Web. Veículos automóveis, tratores, ciclos e outros veículos terrestres, suas partes e acessórios.**

Já na Tabela 3, abaixo, mostra-se a balança comercial de ambos os países com o mundo. O que o Brasil exporta para o mundo e o que o mundo exporta para o Brasil; o mesmo para a Argentina. Ambos os países acumulam déficit comercial nesta análise, com o Brasil importando mais Veículos automóveis, tratores, ciclos e outros veículos terrestres, suas partes e acessórios, do que a Argentina. Isso pode evidenciar que o mercado interno ainda não supre a necessidade de demanda dos países ou que nossos produtos ainda não fazem frente aos demais concorrentes.

**TABELA 3 - Exportações no setor automotriz ARGENTINA, BRASIL, MUNDO.**

ANO	BRA/MUNDO	MUNDO/BRA	SALDO	ARG/MUNDO	MUNDO/ARG	SALDO
2.007	13.354.405.543	8.263.693.593	-8.263.693.593	5.306.255.391	6.727.266.896	-1.421.011.505
2.008	14.672.403.546	12.875.475.894	-12.875.475.894	6.491.904.948	9.078.931.027	-2.587.026.079
2.009	8.463.879.321	11.456.657.905	-11.456.657.905	5.376.382.440	5.610.650.300	-234.267.860
2.010	12.138.412.392	17.276.219.443	-17.276.219.443	7.971.172.356	9.833.859.105	-1.862.686.749
2.011	13.760.890.073	22.621.497.045	-22.621.497.045	9.951.877.756	12.531.985.741	-2.580.107.985
2.012	12.569.531.801	21.309.507.061	-21.309.507.061	9.500.852.275	11.685.091.675	-2.184.239.400
2.013	14.089.284.778	22.418.273.659	-22.418.273.659	10.044.006.655	14.000.708.970	-3.956.702.315
2.014	9.808.165.636	19.469.863.882	-19.469.863.882	8.332.493.276	8.514.649.885	-182.156.609
2.015	9.604.506.662	13.569.065.530	-13.569.065.530	5.981.953.516	8.088.355.265	-2.106.401.749

**Elaborada pelo autor a partir de dados do Alice Web MERCOSUL (disponíveis a partir de 2007). 20/12/2017**

Neste comércio bilateral, de acordo com Calandro (2000), a maior parte dos fluxos comerciais refere-se ao comércio intra-firma. Como descrito

anteriormente, as montadoras modificaram as dinâmicas do seu processo produtivo e as suas escalas de produção, priorizando alguns modelos de veículos e um processo de especialização produtiva. Os dados expostos acima seguem a nomenclatura do MERCOSUL (Sistema Harmonizado SH-87) Veículos automóveis, tratores, ciclos e outros veículos terrestres, suas partes e acessórios correspondentes a partes, peças, componentes e veículos, entre os dois países. Há de se destacar a variação que ocorre durante os anos analisados, que favorece ambos países. Ora um exporta mais, ora outro.

Argentina e Brasil estão entre os principais mercados e territórios da indústria automobilística no mundo inteiro. Torna-se evidente essa afirmação ao lermos matérias como a veiculada no sitio da Agência Brasileira de Desenvolvimento Industrial<sup>36</sup> (ABDI), com fonte da revista Isto É Dinheiro<sup>37</sup>, publicada em agosto de 2011:

Poucas vezes, na história recente do Brasil, um setor da economia se mostrou tão ativo quanto à indústria automotiva. O investimento em projetos de ampliações das fábricas existentes e na construção de novos empreendimentos deverá atingir a cifra de R\$ 30 bilhões, até 2017. Isso possibilitará que a capacidade de produção brasileira salte dos atuais 3,6 milhões de unidades por ano, para 6,2 milhões, até 2025, conforme estima o estudo "Competitividade e Futuro da Indústria Automobilística", da Fundação Vanzolini, de São Paulo. Se a previsão for confirmada, o País poderá ultrapassar o Japão, assumindo a terceira posição do ranking dos maiores produtores mundiais do setor automotivo, atrás apenas dos Estados Unidos e da China (ISTOÉDINHEIRO, 2017).

Não é somente o Brasil que se beneficia com os investimentos no setor automotivo. A Argentina também recebe cada vez mais fluxo neste setor. De acordo com o site *Automotive Business*, em matéria publicada em março de 2017, a o país vizinho criou um acordo com o setor automotivo no qual a indústria, o governo e os sindicatos se uniram por um milhão de veículos até 2023.

As montadoras da Argentina, as fabricantes de autopeças e sindicatos, juntamente com os governos regionais e federal assinaram um acordo para promover o avanço da indústria automotiva local. Entre as metas estabelecidas, estão a de dobrar a produção para 1 milhão de veículos até 2023, criar 30 mil postos de trabalho no período e concretizar investimentos previstos na ordem de US\$ 5 bilhões para os próximos dois anos. Também está prevista uma maior integração local de autopeças com o objetivo de alcançar níveis internacionais de qualidade, sendo 33% em 2019 e 40% em 2023, uma maior especialização e escala de produção, além de maior integração em mercados regionais e cadeias globais de valor; desenvolver novas tecnologias de motorização e em autopeças; exportar pelo menos

---

<sup>36</sup> [http://www.abdi.com.br/Paginas/noticia\\_detalhe.aspx?i=1325](http://www.abdi.com.br/Paginas/noticia_detalhe.aspx?i=1325)

<sup>37</sup> <https://www.istoedinheiro.com.br/noticias/negocios/20110803/montadoras-pegam-pesado/2909>

35% da produção para mercados fora do MERCOSUL e buscar uma política de preços em linha com mercados similares. (...) O acordo setorial foi firmado no último dia 15 e é uma continuação do diálogo entre os envolvidos que começou em 2016 e que resultou em uma série de medidas previstas tanto para a iniciativa privada quanto para a pública a fim de dar impulso à indústria. Entre elas ficou estabelecido um roteiro para elevar a produção local gradualmente, saindo de 493 mil em 2016 para 750 mil em 2019 até alcançar 1 milhão em 2023 (AUTOMOTIVE BUSINESS, 2017).

Segundo o site, o acordo de ações e metas assinado entre o setor público, o privado e os sindicatos determina que as indústrias montadoras e de autopeças avancem em projetos de investimento para desenvolver e fortalecer o setor no país. Além disso, devem cumprir de forma efetiva com o acordo automotivo Flex, firmado com o Brasil, com vigência até 2020, além de renovar a frota circulante, especialmente a destinada ao transporte de carga e de passageiros. Outro ponto acordado foi a apresentação de uma proposta para fortalecer a articulação da área de pesquisa e desenvolvimento do setor privado com o setor científico e tecnológico<sup>38</sup>. Dessa forma, e com outras ações, os dois países buscam a integração produtiva pela atração de novas plantas industriais, com o estímulo da redução dos impostos<sup>39</sup>, incentivos fiscais às montadoras, além de permitirem que as montadoras se alojem em outros países do bloco.

Para vislumbrar a integração produtiva, que busca atrair empresas para territórios específicos, será analisada a cadeia produtiva do setor automotivo. A chamada “cadeia de *commodities*” foi inicialmente descrita por Hopkins e Wallerstein (1986) como uma rede de trabalho e processos de produção, cujo resultado final é um produto acabado. Já Gereffi (2001) a apresenta como um conjunto de atividades de produção, *design* e comercialização de um produto, inserida em sistemas transnacionais de produção, que envolvem atividades econômicas, de tecnologia, organizacionais e institucionais.

A integração das cadeias produtivas significa, então, que uma ou mais etapas de um processo são realizadas dentro do esquema compartilhado por dois ou mais países, no caso Argentina e Brasil. Alves (2016) descreve que, apesar dos estudos sobre a cadeia produtiva representarem um modelo analítico, é possível ampliar o enfoque e não utilizar somente minerais ou bens agrícolas. Ou seja, é

---

<sup>38</sup> <http://automotivebusiness.com.br/noticia/25502/argentina-cria-acordo-com-setor-automotivo>

<sup>39</sup> No caso brasileiro podemos destacar o imposto sobre produtos industrializados (IPI) que incide sobre produtos industrializados, tanto nacionais como estrangeiros. E está regulamentado pelo decreto 7.212/2010

possível também inserir análises industriais, no que tange a debates envolvendo relações inter e intra-firmas, tornando essa análise bastante interessante para demonstrar os resultados.

**Imagem 1- Cadeia Produtiva no Setor Automotivo**

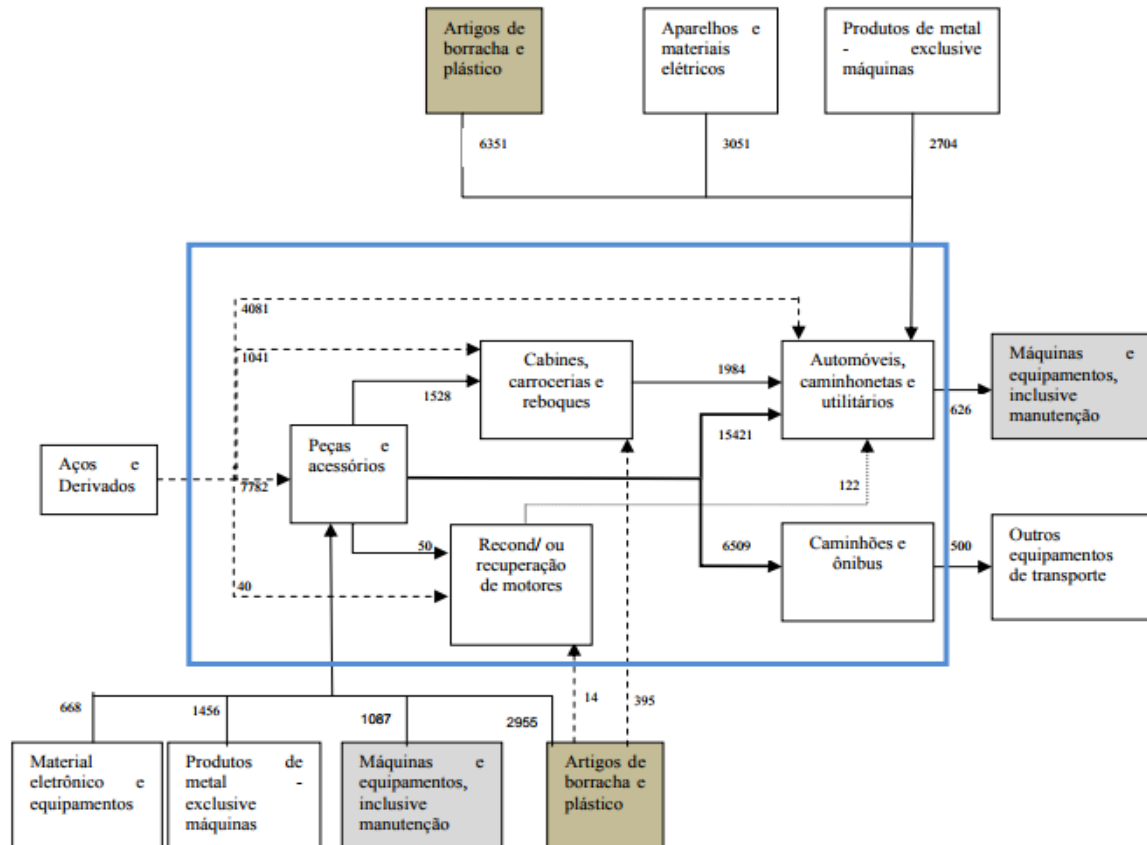


Imagem retirada do estudo<sup>40</sup> da Agencia Brasileira de Desenvolvimento Industrial (ABDI). Onde são delimitados os principais elementos na ligação dentro da cadeia produtiva com outros setores, por meio dos fluxos monetários entre cada uma das divisões e setores representados com os subsectores e divisões do setor.

Como demonstra a imagem acima, do estudo da ABDI<sup>41</sup> (2008), pode-se notar, claramente, as divisões e os setores principais que envolvem uma cadeia produtiva no setor automotivo. As setas demonstram de onde vêm e para onde vão os produtos, assim como os fluxos monetários (compradores e vendedores). A caixa azul central representa as divisões da cadeia produtiva. Já os elementos exteriores expressam cadeias produtivas ou setores externos.

<sup>40</sup> Estudos Setoriais de Inovação – Setor Automotivo “DETERMINANTES DA ACUMULAÇÃO DE CONHECIMENTO PARA INOVAÇÃO TECNOLÓGICA NOS SETORES INDUSTRIAIS NO BRASIL SETOR AUTOMOTIVO”.

Disponível em: <http://www.abdi.com.br/Estudo/Relat%C3%B3rio%20Automotivo.pdf>

<sup>41</sup> Disponível em: <http://www.abdi.com.br/Estudo/Relat%C3%B3rio%20Automotivo.pdf>

De acordo com o estudo da ABDI (2008), vale frisar que existe uma gama de produtos fora da cadeia produtiva do setor automotivo, o que dinamiza e impulsiona, por meio de sua ampla cadeia de suprimento, a ativação de vários outros setores aparentemente localizados fora da indústria.

Fora da cadeia automotiva propriamente dita, destacam-se o setor de aços e derivados, máquinas e equipamentos, material eletrônico, produtos de metal e artigos de borracha e plástico. O setor de aço e derivados representa um dos insumos mais importantes para todos os subsetores da cadeia automotiva, especialmente para autopeças (ABDI, 2008).

### **3.3 Indústrias de autopeças e automotores (Argentina e Brasil)**

A peculiaridade demonstrada na Imagem 1 está na função que o setor de peças e acessórios desempenha como o principal fornecedor dos segmentos finais da cadeia produtiva: automóveis e caminhões. Em 2015, o setor de autopeças brasileiro, segundo o anuário da Sindipeças<sup>42</sup>, faturou US\$ 20 bilhões, o que está bastante abaixo dos valores obtidos em anos anteriores, conforme demonstra a Tabela 3 do Apêndice deste trabalho. O mesmo anuário complementa essa análise no sentido de demonstrar que 58,8% do faturamento vêm de investimento do capital estrangeiro, 24,3% do capital nacional, 9,8% de capital majoritariamente estrangeiro, 6,5% majoritariamente nacional e 0,5% de capital misto (50% estrangeiro e 50% nacional)<sup>43</sup>.

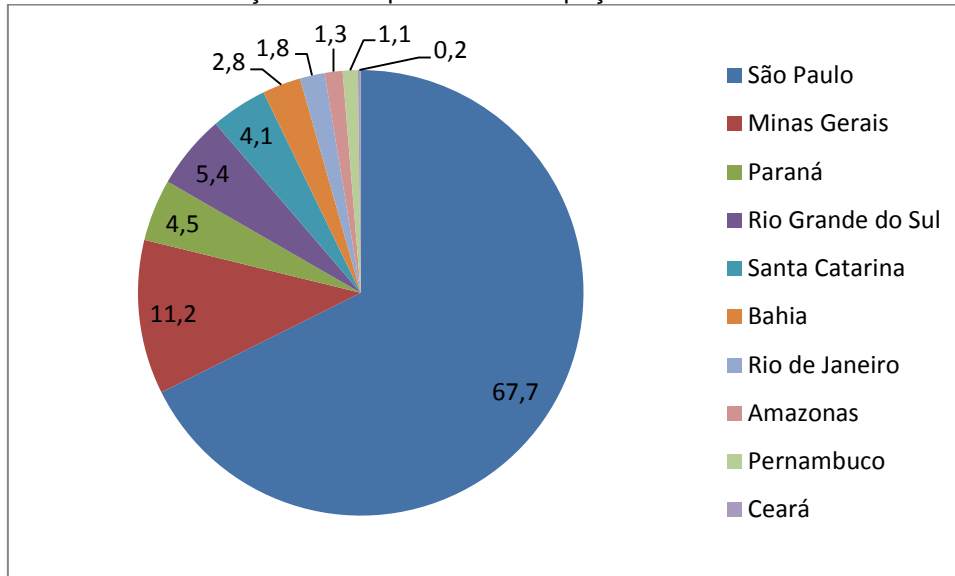
Dentro da participação estrangeira, os Estados Unidos possui 24,1% desse faturamento, seguido por Alemanha com 21,1%, Itália, 9,5%, Japão e Espanha com 9,1%, França com 3,9, Holanda, 3,1% e demais países 19,8%. Ainda de acordo com o Sindipeças, 616 unidades<sup>44</sup> empresárias são registradas no Brasil e são distribuídas dessa forma.

---

<sup>42</sup> Disponível em: <http://www.virapagina.com.br/sindipecas2016>

<sup>43</sup> Não faremos essa análise para a Argentina por não conseguir dados precisos para essa análise, somente que 70% são de capita estrangeiro.

<sup>44</sup> As empresas associadas podem ser encontradas da página 48 a 53 em: <http://www.automotivebusiness.com.br/abinteligencia/pdf/anuarioSindipe%C3%A7as.pdf>

**Gráfico 1** – Distribuição das empresas de autopeças no Brasil

São Paulo 417, Minas Gerais 69, Rio Grande do Sul 33, Paraná 28, Santa Catarina 25, Bahia 17, Rio de Janeiro 11, Amazonas 8, Pernambuco 7, Ceará 1 unidade

Gráfico elaborado pelo autor, a partir do anuário da Sindipeças 2016. 19/02/2018.

O principal destino das exportações das autopeças é o mercado argentino, com 32,6 % do total, seguido por Estados Unidos, com 16,1%, e México, com 9,4%. Os 20 principais destinos das exportações do Brasil se encontram na Tabela 4, bem como as principais peças na Tabela 5, ambas no Apêndice do trabalho.

Já na Argentina, segundo a *Asociación de Fabricantes de Automotores* - ADEFA (2017), o setor automotriz é o quinto mais importante da indústria do país, representando 7% do valor bruto da produção. Observa-se, dessa forma, uma série de políticas públicas com a finalidade de fortalecer as ligações dentro da cadeia de produção e no sentido de integrar a indústria automotiva com a de autopeças, bem como para motorizar o desenvolvimento econômico e a geração de emprego no país. Dessa maneira, procura-se melhorar o acesso aos mercados internacionais e contribuir para a complementação com outros países (ADEFA 2017).

Uma possível prova disto é a Lei 26.393 (*Régimen de Fortalecimiento del Autopartismo Argentino*<sup>45</sup>), de 2008, que protege a fabricação de autopeças nacionais com a finalidade de fortalecer a integração produtiva da cadeia automotiva. O objetivo por trás deste regime é estimular a fabricação de sistemas

<sup>45</sup> Disponível em: <http://www.loa.org.ar/legNormaDetalle.aspx?id=17936> acessado em 18/02/2017.

com alto valor agregado, promover uma maior integração nacional da cadeia produtiva na indústria automotriz e diminuir o déficit comercial.

Ao mesmo tempo, a Secretária de Comércio e Relações Econômicas Internacionais<sup>46</sup> (2017) descreve que um dos objetivos desta Lei consiste no reembolso das compras de partes e peças de origem local para os fabricantes de automóveis, além de um programa de Desenvolvimento da Indústria de Autopeças Nacional, com o financiamento para fabricantes de autopeças e montadoras de automóveis, que estabelece créditos por mais de US\$ 400 milhões.

A indústria automotiva e de autopeças representa na Argentina 8,5% do valor da produção industrial, desempenhando um papel fundamental na geração de emprego e na transferência de tecnologia. A produção está concentrada principalmente nas províncias de Buenos Aires, Córdoba e Santa Fe. As montadoras automotivas multinacionais de primeira linha como Fiat, Ford, General Motors, Iveco, Mercedes Benz, Peugeot, Citroen, Scania, Renault, Toyota e Volkswagen, escolheram a Argentina como plataforma de produção e exportação e empregam no conjunto mais de 27.000 pessoas no país. O setor de autopeças é composto por um conglomerado de 400 firmas e mais de 63.000 trabalhadores (SECRETÁRIA DE COMÉRCIO E RELAÇÕES ECONÔMICAS INTERNACIONAIS, 2017).

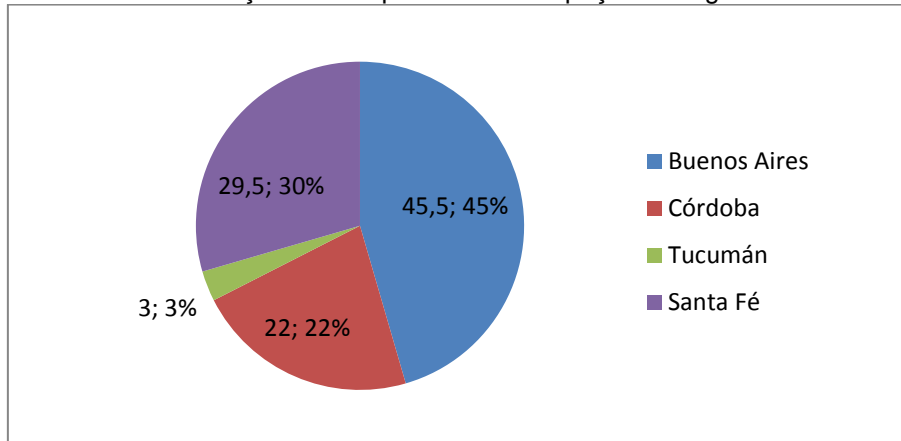
A indústria de autopeças na Argentina registra em torno de 400 empresas<sup>47</sup>, que empregam mais de 62 mil pessoas e faturam aproximadamente US\$ 5,75 bilhões anuais, segundo dados do Instituto Nacional de Educación Tecnológica (INET), em seu informe final “Cadena de Valor del Sector Automotriz<sup>48</sup>”. As estruturas produtivas estão assim distribuídas:

---

<sup>46</sup> Disponível em: <http://www.cdl.com.br/wp-content/uploads/2015/09/Ind%C3%BAria-Automotriz-e-de-Autope%C3%A7as-na-Argentina.pdf> acessado em 18/02/2017.

<sup>47</sup> A relação das empresas pode ser encontrada em: [http://www.funcex.org.br/material/redemercosul\\_bibliografia/biblioteca/ESTUDOS\\_ARGENTINA/ARG\\_66.pdf](http://www.funcex.org.br/material/redemercosul_bibliografia/biblioteca/ESTUDOS_ARGENTINA/ARG_66.pdf)

<sup>48</sup> Disponível em: [http://catalogo.inet.edu.ar/files/pdfs/info\\_sectorial/automotriz-informe-sectorial.pdf](http://catalogo.inet.edu.ar/files/pdfs/info_sectorial/automotriz-informe-sectorial.pdf) acessado em 18/02/2017.

**Gráfico 2** - Distribuição das empresas de auto peças na argentina

Buenos Aires 182 unidades, Santa Fé 118 unidades, Córdoba 88 unidades, Tucumán 12 unidades. Gráfico elaborado pelo autor a partir do informe das cadeias de valor da “Secretaría de Política Económica y Planificación del Desarrollo” 2016. 19/02/2018.

De acordo com o “Informe das cadeias de valor”, da Secretária de Política Econômica e Planificação do Desenvolvimento (2016), as empresas de automotores e autopeças estão localizadas basicamente nestas quatro províncias. A participação da Argentina nas exportações mundiais de veículos automotores<sup>49</sup> e autopeças ficaram na 23ª posição mundial com 1,31% e 0,26% respectivamente.

Já as empresas que estão instaladas em território argentino e brasileiro e montaram suas plantas automotrizes se dividem desta forma, e podem ser vistas de uma forma mais ilustrativa nas Imagens 2 e 3 do Apêndice deste trabalho. Na Argentina: Ford, General Motors, Fiat, Mercedes Benz, Peugeot-Citroën, Renault, Toyota, Volkswagen, Honda e Iveco (Grupo Fiat). No Brasil, Agrale, Audi, BMW, Caoa-Hyundai, DAF, Fiat Chrysler Automobiles, Ford, General Motors, Honda, Hyundai Motor, International, Iveco, Mahindra, Man (VW), Mercedes Benz, Mitsubishi, Nissan, Peugeot Citroën, Renault, Scania, Shacman, Toyota, Volkswagen, Volvo.

Vale dizer que Argentina e Brasil encontram-se inseridos no comércio regional com várias etapas da Cadeia Global de Valor. Possuem desde indústrias de fabricação de insumos básicos até as etapas finais de autopeças e montagem das grandes empresas líderes, controladoras do mercado mundial. Ambos países se baseiam em um modelo exportador regional, onde a Argentina não

<sup>49</sup> Salientando que veículos automotores neste trabalho incluem toda a gama dentro do Sistema Harmonizado (SH2), que foi base de nossa estatística.

produz veículos produzidos no Brasil e vice-versa, gerando maior complementação comercial e produtiva no setor automotriz.

**TABELA 4 - Exportação de autopeças entre Argentina e Brasil.**

<b>EXPORTAÇÕES DE AUTOPEÇAS ARG/BRA</b>			
<b>ANO</b>	<b>BRA/ARG</b>	<b>ARG/BRA</b>	<b>SALDO</b>
2005	920.088.952	646.542.738	273.546.214
2006	1.403.888.925	703.457.297	700.431.628
2007	2.036.257.210	987.960.975	1.048.296.235
2008	2.726.096.037	1.213.537.376	1.512.558.661
2009	2.168.204.338	986.025.174	1.182.179.164
2010	3.616.536.955	1.289.850.911	2.326.686.044
2011	4.402.462.624	1.347.013.357	3.055.449.267
2012	3.790.931.636	1.386.410.471	2.404.521.165
2013	3.659.501.425	1.586.884.758	2.072.616.667
2014	2.736.864.344	1.288.955.413	1.447.908.931
2015	2.462.893.997	833.497.841	1.629.396.156

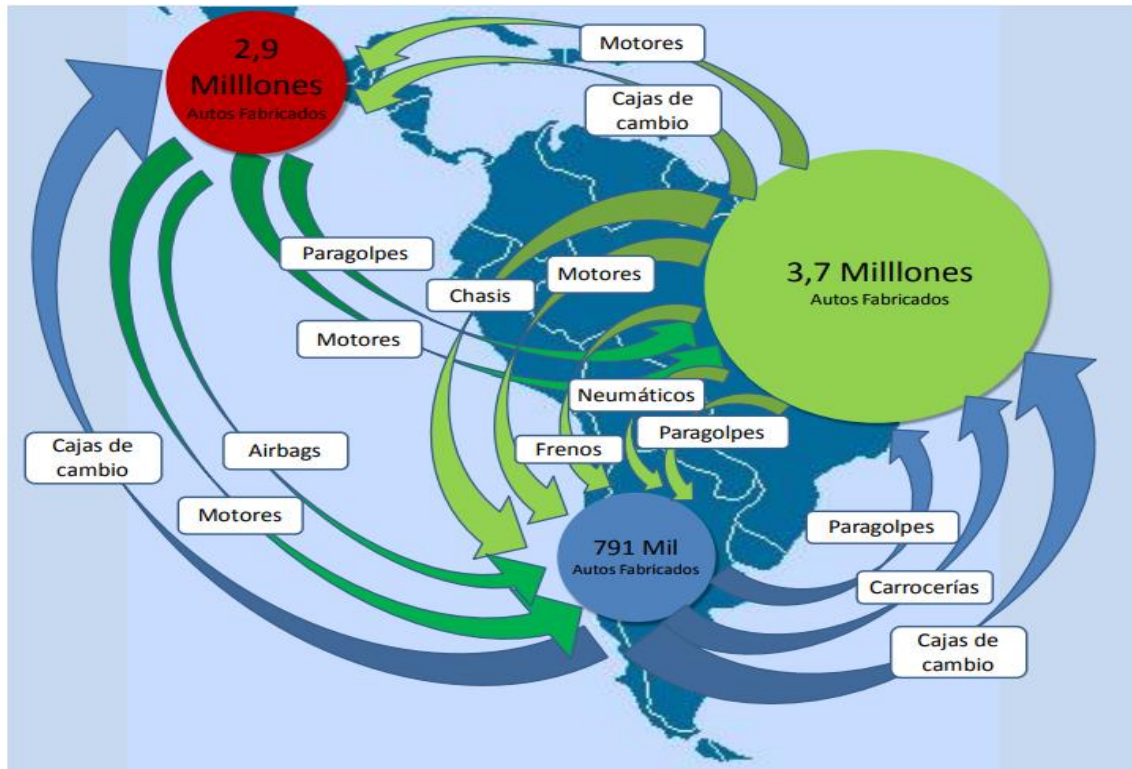
Elaborada pelo autor a partir do anuário do SINDIPEÇAS 2016, em 19/02/2018.

O saldo da balança comercial de autopeças segue sendo superavitária para o Brasil em relação à Argentina, como demonstrado na Tabela 4, acima. Abaixo, a continuação, é mostrada a Imagem 2 com as principais autopeças exportadas por ambos os países. A Argentina compra 96% das exportações de motores do Brasil, dentro do comércio intra-regional, e o Brasil, 25%. As caixas de câmbio também tem um peso importante com Argentina e Brasil, com ambos importando 90% do que o outro exporta para a região.

El componente automotor transado intra-regionalmente con mayor peso dentro de las autopartes son los motores, abarcando 28% del total, siendo Argentina el principal demandante con el 50% de las compras, de las cuales el 96% provienen de Brasil. Estos datos resaltan el rol de Brasil como exportador de motores en la región, aunque no está exento de comprarlos, ya que abarca el 23% de las importaciones de motores totales, siendo el 65% provenientes desde Argentina. El segundo componente con mayor peso dentro del comercio intra-regional del complejo autopartista son las cajas de cambio, ya que el 18% de las compras totales dentro de la región corresponden a ellas. En este rubro, Brasil es el principal demandante, abarcando el 54% de las compras siendo el 90% de ellas provenientes de Argentina, denotando el perfil exportador de nuestro país en este tipo de autopartes. Por su parte, Argentina adquiere el 32% de las importaciones de este componente siendo el 90% de estas provenientes de Brasil, comprobando la fuerte integración comercial entre ambos países aún en un mismo rubro de autopartes. (...) El tercer y cuarto componente con mayor peso dentro de las compras intra-región, los cuales representan el 5% y 4% de las importaciones totales de autopartes de la región en su totalidad, se observa un fuerte rol importador de Argentina como comprador de frenos y chasis provenientes desde Brasil, abarcando el 72% y 85%, respectivamente, de las importaciones totales de estos componentes en la

región. En lo que respecta a las carrocerías, que abarcan el 2% de las importaciones totales de autopartes de la región, claramente Brasil es el principal comprador, abarcando el 72% de las compras de este componente, ya que el 98% de estas proceden desde Argentina (SECRETARÍA DE POLÍTICA ECONÓMICA Y PLANIFICACIÓN DEL DESARROLLO, 2016).

**Imagem 2-** Principais autopeças exportadas e importadas por Argentina e Brasil



Argentina exporta para o Brasil caixas de câmbio, carrocerias e amortecedores; importa amortecedores, motores, freios, chassis e pneus. Imagem retirada da *Secretaría de Política Económica y Planificación del Desarrollo*<sup>50</sup>, em 19/02/2018.

O principal destino das exportações do Brasil no setor de autopeças é a Argentina, seguida por Estados Unidos, México e Alemanha. Por sua vez, no quesito importações a Argentina é o sexto, atrás de Estados Unidos, Alemanha, China, Japão e Coréia do Sul. Quando trata-se de autopeças argentinas, o principal destino das exportações e origem das importações é o Brasil, seguido por Estados Unidos, China, Alemanha e Japão. Os dados são da Embaixada da Argentina no Brasil, divulgados em seu Informe Setorial Autopeças<sup>51</sup> (2016).

<sup>50</sup> Disponível em: [https://www.economia.gob.ar/wp-content/uploads/2015/11/DT\\_radar\\_N10.pdf](https://www.economia.gob.ar/wp-content/uploads/2015/11/DT_radar_N10.pdf) pág. 26 a 28.

<sup>51</sup> Disponível em: <http://www.argentinatradenet.gov.ar/sitio/datos/docus/PERFIL%20DE%20MERCADO%20-%20Autopartes.pdf>

Considerando os automotores, China, Estados Unidos, Japão, Alemanha e Coreia do Sul são os maiores produtores do mundo, concentrando mais de 60% do total. A distribuição do comércio do setor automotriz, de automotores e autopeças, só difere pela presença do México no lugar da China. Assim, Alemanha, Japão, Estados Unidos, México e Coreia do Sul, juntos, representam mais da metade do comércio mundial.

Los países de América Latina aparecen dentro del grupo que siguen a los líderes, evidenciando una favorable evolución en el período considerado. México y Brasil se ubicaron en 2015 en el 7° y 9° puesto en el ranking de productores mundiales en tanto que Argentina se encuentra más rezagada (25°). Estos tres países representaron el 7,2% del total de vehículos automotores fabricados globalmente, siendo México y Argentina los que tuvieron tasas de crecimiento más elevadas en el período considerado (del 7% y 10%, respectivamente). Cabe destacar que en los dos últimos años (2014 y 2015), la industria brasileña mostró un magro desempeño producto de la crisis económica por la que atraviesa dicho país (*Secretaría de Política Económica y Planificación del Desarrollo*, 2016).

Arza (2011) assinala as dificuldades e limites da Integração Produtiva no setor automotriz (automotores e autopeças) no Cone Sul. Argentina e Brasil, representam, juntos, apenas 3% da produção mundial. Os mercados de Uruguai e Paraguai ainda são pouco expressivos nesse setor. Apesar disso, a *Secretaría de Política Económica y Planificación del Desarrollo* (2016) destaca que entre 2003 e 2013 a indústria automotriz brasileira obteve considerável desempenho (com exceção do ano 2009, de crise), batendo seu recorde de 3,7 milhões de veículos no último ano do período assinalado. O biênio seguinte, 2014 e 2015, foi de retrocesso da indústria automotriz, devido à recessão: quedas de 23% na produção, 12% no emprego e 30% nas vendas.

Como o mercado automotriz argentino é intrinsecamente interligado ao brasileiro, a crise acaba afetando as duas economias. Dessa forma, pode-se destacar que ocorreu uma queda na produtividade da indústria argentina no mesmo período. Segundo Luiz Ceriotto, do jornal Clarín<sup>52</sup>, “*Com a crise no Brasil e a queda nas exportações, montadoras na Argentina começaram a investir na produção e vendas locais*”. A entrevista continua descrevendo que para cada dez veículos produzidos na Argentina, seis tinham como o destino final o Brasil. Com a crise brasileira, o número caiu para três. Os sete restantes têm como destino as concessionárias locais.

<sup>52</sup> Disponível em: [www.clarin.com/clarin-em-portugues/crise-brasileira-montadora-mudar-planos\\_0\\_SkbRW3\\_vml.html](http://www.clarin.com/clarin-em-portugues/crise-brasileira-montadora-mudar-planos_0_SkbRW3_vml.html)

### **Sumula III**

Seguindo os objetivos estabelecidos pelo Tratado de Asunción, de 1991, o MERCOSUL visa uma integração profunda. No entanto, o bloco caminha a passos lentos em seus objetivos constituídos. Desde o ano 2000, com a assinatura do tratado comercial entre Argentina e Brasil no setor automotriz, um passo foi dado para diminuir as assimetrias neste setor. Busca-se inserir as indústrias automotrizes de ambos países no cenário mundial de automotores e autopeças. Mesmo ainda não sendo parte da agenda do bloco, esse acordo bilateral tem força para se tornar futuramente agenda entre os quatro Estados partes, por ser constituído pelas duas maiores economias.

Dentro do recorte temporal entre 2003 e 2015, é possível notar a crescente disputa das indústrias automotrizes em todo mundo e, em particular, na relação Argentina e Brasil, alvo deste trabalho. O desempenho obtido pelas indústrias apresentam variações consideráveis, dependendo da análise feita, porém é inevitável não mencionar o crescimento na produção tanto de autopeças, números de indústrias envolvidas neste processo e do papel da integração produtiva, que de fato está sendo feita por ambos os países.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este Trabalho de Conclusão de Curso (TCC) é a expressão maior da temática que conforma o curso de Ciências Econômicas, com sua ênfase em Economia, Integração e Desenvolvimento. Os três pilares propostos pelo curso são claramente identificados no corpo deste trabalho. A discussão acerca do tema pesquisado almeja contribuir com futuros trabalhos, no âmbito da Integração Regional e do desenvolvimento.

As análises e os resultados obtidos na pesquisa não são, de forma nenhuma, de cunho definitivo. Representam uma primeira aproximação para a discussão deste assunto e, quiçá, um impulso para o estudo de temas tão profundos e complexos.

A primeira parte do trabalho apresentou uma discussão sobre a Integração Econômica regional, que teve um peso crescente no período posterior à segunda guerra mundial. Posteriormente, foi apresentada a Integração Produtiva, que é oriunda de uma fragmentação da produção. Este foi o objetivo de toda a pesquisa.

O processo de Integração regional poderia ter um papel notório, ao oferecer uma rede de integração produtiva aos agentes econômicos, com um ambiente favorável à cooperação produtiva entre os países, uma complementariedade na produção dos bens e ao seu comércio.

A integração produtiva, de acordo com Granato (2016), se configura como uma nova visão de integração e fortalecimento, que busca contribuir com as capacidades dos países que participam do processo dentro do bloco. Esse desenvolvimento produtivo, segundo Gonzaga (2015), impulsiona para os países envolvidos uma série de benefícios e pode favorecer, ao reduzir os custos de produção, o progresso tecnológico via economias de escala, assim como melhoria da competitividade das cadeias produtivas.

Na segunda parte da pesquisa foi abordada a origem do MERCOSUL como bloco de integração, suas nuances e principais perspectivas de integração produtiva, como a sua agenda e o ACE-14, entre Argentina e Brasil. O foco da pesquisa foi analisar a integração produtiva do setor automotriz dentro do MERCOSUL, com ênfase nas duas maiores economias do bloco. No entanto, foi necessário contextualizar sobre o Tratado de Assunção, a história do MERCOSUL,

até chegar aos atuais Investimentos Diretos Estrangeiros (IED) no setor automotivo entre Argentina e Brasil.

O MERCOSUL está longe de ser uma União aduaneira perfeita, porém tem avançado no que tange ao incentivo da integração produtiva entre os países membros. O Programa de Integração e Cooperação Econômica (PICE) e o Programa de Integração Produtiva (PIP), aparecem como estratégias para o avanço, promoção e desenvolvimento dos setores produtivos e a complementação produtiva dentro do bloco.

Ficou claro durante a pesquisa que Argentina e Brasil, além de serem as maiores economias são os maiores exportadores, importadores e receptores de IED dentro do bloco. O que corrobora com o intuito da pesquisa de analisar o setor automotriz de ambos os países, que possuem plantas industriais sólidas e uma complementariedade produtiva imensa.

Na terceira parte deste trabalho foi demonstrado que os setores automotivos de Argentina e Brasil são extremamente capazes de impulsionar a produção industrial de ambos países. Podemos destacar que boa parte deste crescimento industrial, no recorte temporal utilizado, se deve ao desempenho deste setor. Isto se deve aos efeitos em escala que encadeiam, junto com outros tantos setores da estrutura industrial.

A integração produtiva do setor automotivo está inserida em um binômio de desenvolvimento junto com o setor de autopeças e as montadoras, no qual as duas movimentam elevadas economias de escala e configuram uma verdadeira complementariedade entre Argentina e Brasil. Alguns setores afins, que alimentam essa rede, têm suma importância no processo produtivo. As economias de escala que o setor de autopeças, junto com as montadoras, desenvolve contribuem para a criação de uma estrutura de mercado, com um maior número de empresas no setor de autopeças e um número menor de montadoras. Porém ambos os setores possuem uma estrutura oligopolista.

Dentro da alta integração produtiva que o setor automotivo possui, ao analisar Argentina e Brasil constatamos a forte complementariedade que existe na fabricação de automotores, motores, peças e componentes entre ambos os países. O sucesso dessa integração se deve aos acordos bilaterais, o que faz com que o setor opere em um regime especial. Ainda que o setor automotriz não possua

uma agenda específica dentro dos grupos de trabalho do MERCOSUL, essa preocupação está em pauta e, provavelmente, no futuro estará presente.

Outro ponto que vale salientar é a formação do capital que constitui essas empresas, sendo sua maioria estrangeiro. O mercado mundial de veículos é dominado por apenas 13 companhias, alcançando 87% do total, segundo dados da Organização Internacional de Construtores de Automóveis<sup>53</sup> (OICA). Apenas 40 países possuem fábricas nesse setor. Argentina e Brasil se consolidam como as forças da integração produtiva desse setor no MERCOSUL, por possuírem indústrias automobilísticas fortes. Além disso, as duas maiores economias da América do Sul se integram e se complementam no setor automotriz, que tem peso representativo nas suas balanças comerciais.

Em suma, o trabalho teve como finalidade principal analisar a Integração Produtiva no setor Automotivo entre Argentina e Brasil. Pode-se destacar o papel do MERCOSUL como agente principal do encurtamento das assimetrias entre os Estados-parte do bloco e do crescimento da Integração regional. Apesar dos esforços, Argentina e Brasil possuem papel de destaque no que tange à integração na região.

---

<sup>53</sup> Disponível em: <http://www.oica.net/category/economic-contributions/> acessado em 01/07/2018

## Referencia Bibliográfica

ACCIOLY, E. **MERCOSUL e União Européia: Estrutura Jurídico Institucional**. 2. ed. Curitiba: Juruá, 2002.

ALMEIDA, E. A. P. **Mercosul e União Européia: Estrutura jurídico-institucional**. Curitiba: Juruá, 2010.

ALVES, A.R. **A Localização das unidades industriais das montadoras de AUTOVEÍCULOS no MERCOSUL**. Revista Geo. UECE, v. 3, p. 34-59, 2014.

\_\_\_\_\_. **A indústria automobilística nos países do MERCOSUL: territórios, fluxos e upgrading**, tese de doutorado. Ano de obtenção: 2016.

ARNDT, S. W; KIERZKOWSKI, H. Fragmentation: **New Production Patterns in the World Economy**. Oxford: Oxford University Press, 2001.

ARZA, V. (2011). **El Mercosur como plataforma de exportación para la industria automotriz**. Revista CEPAL Nº 103.

BALASSA, B. **Teoria da Integração Econômica**. 3 ed. Lisboa: Clássica Editora, 1961.

Bouzas, R. (2005). **MERCOSUR: Regional Governance, Asimetrías e Integración Profunda**. En Profundización del MERCOSUR y el desafío de las disparidades. Banco Interamericano de Desarrollo. Río de Janeiro, julio de 2005.

CALANDRO, M. L. **A indústria automobilística brasileira: integração produtiva no Mercosul, regimes automotivos e perspectivas**. Indicadores Econômicos FEE, Porto Alegre, v. 28, n.1, p. 116-136, 2000.

CERVO, A.L. **Relações Internacionais da América Latina: velhos e novos paradigmas**. Brasília: Instituto Brasileiro de Relações Internacionais, 2001.

CERVO, Amado Luiz. **Os paradigmas das relações Brasil-Argentina no contexto da América do Sul**. In PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. Reunião de Estudos: Brasil-Argentina: uma relação estratégica. Brasília, Gabinete de Segurança Institucional, Secretaria de Acompanhamento e Estudos Institucionais, 2006, pp. 38 a 43.

CORAZZA, G. **O "regionalismo aberto" da Cepal e a inserção da América Latina na Globalização**. Ensaio FEE, Porto Alegre, v. 27, n.01, p. 135-151, 2006.

DE CAMARGO, S. **MERCOSUL: crise de crescimento ou crise terminal?**. Lua Nova [en línea] 2006, [Fecha de consulta: 28 de noviembre de 2017] Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=67306803> ISSN 0102-6445

FARIA, L. A. E. **A chave do tamanho: desenvolvimento econômico e perspectivas do Mercosul**. Porto Alegre. Ed UFRGS – Fundação de Economia e Estatística Siegfried Emanuel Heuser, 2004.

FEENSTRA, R. C. **Integration of Trade and Disintegration of Production in the Global Economy**. Journal Of Economic Perspectives. Pittsburgh, p. 31-50. out. 1998.

FERNANDES, E. C. **Sistema tributário do MERCOSUL: o processo de harmonização das legislações tributárias**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2001.

FERREIRA, G. A.G. **O Regionalismo pós-liberal e o Resgate da agenda do desenvolvimento**. III Semana de Ciência Política, Universidade Federal de São Carlos, 2015.

FERRER, A. **A economia Argentina: de suas origens ao início do século XXI**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2006.

FERRER, A. **El éxito del Mercosur posible**. Revista de Economía Política, vol. 27, nº 1 (105), pp. 147-156, jan-mar/2007.

FLÔRES JUNIOR, R. G. **The World Fragmentation of Production and Trade: Concepts and Basic Issues**. 2008. Disponível em: < [http://www.felixpena.com.ar/contenido/negociaciones/anexos/2010-12-RenatoFlores\\_ing.pdf](http://www.felixpena.com.ar/contenido/negociaciones/anexos/2010-12-RenatoFlores_ing.pdf) >. Acesso em: 22 out. 2017.

Feenstra, R. (1998) “**Integration of Trade and Disintegration of Production in the Global Economy**”. *Journal of Economic Perspectives*, vol. 12, n. 4, pp. 31-50.

GARCIA, M, A. **O lugar do Brasil no mundo: a política externa em um momento de transição**. En: SADER, E.; GARCIA, M. A. (Org.). Brasil entre o passado e o futuro. São Paulo: Fundação Perseu Abramo: Boitempo, 2010. p. 153-176.

GAROFALI, P. A. **Capitalismo Dependiente e Integración: mapeo de contradicciones que limitan avanzar hacia la integracion solidaria en América Latina**. 154 p. tese de mestrado. Curso de Ciências Econômicas, Universidade Federal da Integração Latino Americana (UNILA), Foz do Iguaçu, 2017.

GEREFFI, G. **Las cadenas productivas como marco analítico para la globalización**. Problemas del Desarrollo, Ciudad del Mexico, v. 32, n. 125, p.9-37, abr. 2001.

GONZAGA, T, S. **A Integração Produtiva nos Processos de Integração Econômica Regional: uma análise comparativa entre a união europeia e o MERCOSUL**. 117 p. Monografia submetida ao Curso de Graduação em Relações Internacionais da Universidade Federal de Santa Catarina, Santa Catarina, 2015.

GRANATO, L. **MERCOSUL, ASSIMETRIAS E INTEGRAÇÃO PRODUTIVA: discussão e balanço 25 anos após a criação do bloco**. Caderno C R H, Salvador, v. 29, n. 77, p. 381-394, Maio/Ago. 2016.

\_\_\_\_\_. **Integración para desarrollar la subregión: el combate de las asimetrías en el ámbito del Mercosur (2003-2014)**. La revista del CCC, [S.I.], año 8, n. 21, 2014.

Disponível em: <http://www.centrocultural.coop/revista/21/integracion-para-desarrollar-la-subregion-el-combate-de-las-asimetrias-en-el-ambito-del> acessado em 25/11/17

HIRST, Monica. **O Programa de Integração Argentina-Brasil: concepção original e ajustes recentes.** In: VEIGA, Pedro de M. (Org). Cone Sul: A Economia Política da Integração. RJ: FUNCEX, 1991.

HOPKINS, T.; WALLERSTEIN, I. 1986. **Commodity Chains in the World-Economy** prior to 1800. Review 10, 1:157-70.

KUME, O; PIANI, G. **Comércio e tarifa externa comum (TEC) no MERCOSUL: uma perspectiva brasileira,** 2003. Disponível em: Disponível em: [http://www.ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/livros/Capitulo\\_2\\_comercio.pdf](http://www.ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/livros/Capitulo_2_comercio.pdf). Acessado em: 26 nov.2017.

JAGUARIBE, H. **El Brasil y La América Latina.** Estudios Internacionales. Chile, v. 8, n° 29, ener-mar, 1975.

MARTINS, I. G (Coord.). **Tributação no MERCOSUL.** São Paulo: Revista dos Tribunais, 2002.

MEDEIROS, C. A. **Modelos Alternativos para La integracion sudamericana.** In: UNCTAD. Integracion Regional em Latino América: desafios y oportunidades. Monografia de La red Del intituto virtual de La UNCTAD. Nova Iorque; Genebra, 2010. P. 82-99.

\_\_\_\_\_ **Integração Produtiva: A Experiencia Asiática e Algumas Referencias para o MERCOSUL.** 2008. (Apresentação de Trabalho/Seminário).

MERCADANTE, A. A.. **Acordo Geral Sobre Tarifas Aduaneiras e Comercio (Gatt): Instrumentos Básicos - Tomos I e II.** São Paulo: IDIRI, 1988. v. 2. 700p.

MONTOYA, M. **A distribuição dos custos e benefícios da integração econômica regional.** Análise Econômica. Porto Alegre, n 19, p. 136-153, mar, 1993.

NAÇÕES UNIDAS. Comissão Econômica para América Latina e o Caribe — CEPAL. **El Regionalismo abierto en América Latina y el Caribe: la integración económica al servicio de la transformación productiva con equidad.** Santiago de Chile, 1994.

OLIVEIRA, A. C. **Do velho ao novo regionalismo: evolução das políticas conjuntas para o desenvolvimento planejado da América Latina.** 2014. Ed. Cepal, Série documentos de Proyectos nº 584, 30p.

OLIVEIRA, C. M. **MERCOSUL: Livre Circulação de Mercadorias.** Curitiba: Juruá, 2003.

PARADISO, J. **Política e integración,** In Encuentro de Pensamiento Político, 2, 2009, La Plata. Pensar la política, un desafío en la tarea de educar. Anales de la educación común, año 6, n. 10, p.141-149.

PECEQUILO, Cristina Soreanu; CARMO, Corival Alves do. **O Brasil e a América do Sul**. Rio de Janeiro: Alta Books, 2015.

PRAZERES, T. L. **Sistema Multilateral de Comércio e processos de integração Regional: Complementaridade e Antagonismo**. 2007. 342 f. Tese (Doutorado) - Curso de Relações Internacionais, Universidade de Brasília, Brasília, 2007.

Prebisch, R. **O desenvolvimento econômico da América Latina e alguns dos seus problemas principais**. In: BIELSCHOWSKY, Ricardo (org). Cinquenta anos de pensamento na CEPAL. Rio de Janeiro: Editora Record, 2000. Volume 1.

PUIG, J. C. **Integración y autonomía de América Latina en las postrimerías Del siglo XX**. Catedra INTAL, Integración Latino-americana, ene-feb, p. 40-62 1986.

PUIG, J. C. **Integración y Autonomía en América Latina en las postrimerías siglo XX**. Integración Latinoamericana, T.11, N° 109, Instituto de Integración Latinoamericana, 1986, pp. 40- 62.

ROSA, P. M. **Os sistemas contábeis nos países do MERCOSUL** - Um estudo sobre o exercício da profissão e as normas e práticas contábeis na avaliação de elementos do ativo. 1998. Dissertação (Mestrado em Engenharia da Produção) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1998.

SALUDJIAN, A. **La inserción mundial de America Latina en las teorías de la Cepal: una confrontación entre estructuralismo y neoestructuralismo**. Ensaios FEE, Porto Alegre, v. 27, n.1, p. 5-30, maio 2006.

SANTOS, B, de S. **Nuestra América: reinventando un paradigma** [Fragmentos]. Revista Casa, La Habana, n. 237, p. 7-25, 2004.

SARAIVA, Miriam Gomes. **Encontros e Desencontros**. O lugar da Argentina na política externa brasileira. Belo Horizonte, MG: Fino Traço, 2012.

SERBIN, A. **Regionalismo y soberanía nacional en América Latina: los nuevos desafíos**. Documentos CRIES/Nueva Sociedad, n. 15, Buenos Aires, sep. 2010.

SILVA, K de S. **Organizações Internacionais de Integração Regional: União Europeia, MERCOSUL e UNASUL**. Florianópolis: ed. UFSC, 2013.

VÁSQUEZ, M; BRICEÑO RUIZ, J. **O MERCOSUL na época de Lula e Kirchner: um balanço, seis anos depois**. Nueva Sociedad (NUSO em português), dezembro de 2009, pp. 33-48.

VAZ, A. C; FIGUEIRA, M. A. B. **A agenda não econômica do MERCOSUL: aportes para a integração? Núcleo Estratégico do MERCOSUL**. Centro Brasileiro de Relações Internacionais (CEBRI), Fevereiro 2006, pp. 04-24.

VIGEVANI, T; CEPALUNI, G. **A política externa de Lula da Silva: a estratégia da Autonomia pela Diversificação**. Contexto Internacional, Rio de Janeiro, v. 29, n. 2, jul./dez. 2007, pp. 273-335.

VIOLA, E. **Síntese Histórica do MERCOSUL**. Reunião de Estudos: Brasil-Argentina: uma relação estratégica. Reunião de Estudos: Brasil-Argentina: uma relação estratégica. Brasília: Presidência da República, Gabinete de Segurança Institucional, Secretaria de Acompanhamento e Estudos Institucionais, 2006. 17-33 p.

<http://www.mercosul.gov.br> acessado em 06/11/2017

<http://www.mdic.gov.br/comercio-exterior/estatisticas-de-comercio-exterior-9>  
acessado em 08/11/2017

## APENDICE

### Tabela 3

Balança comercial Setor autopeças Brasileiro em milhões de US\$ FOB			
ANO	Exportação	Importação	Saldo
1991	2.047,80	843,8	1.204,00
1992	2.312,20	1.059,90	1.252,30
1993	2.665,10	1.549,50	1.115,60
1994	2.985,60	2.073,00	912,60
1995	3.262,10	2.789,40	472,70
1996	3.509,50	3.422,60	86,90
1997	4.041,50	4.394,10	-352,60
1998	4.031,30	4.175,00	-143,70
1999	3.597,80	3.924,50	-326,70
2000	3.831,30	4.321,20	-489,90
2001	3.687,30	4.299,80	-612,50
2002	3.907,60	4.054,50	-146,90
2003	4.813,90	4.399,40	414,50
2004	6.084,70	5.687,20	397,50
2005	7.521,90	6.752,30	769,60
2006	8.841,60	6.973,40	1.868,20
2007	9.282,00	9.434,30	-152,30
2008	10.211,10	12.913,50	-2.702,40
2009	6.735,20	9.121,90	-2.386,70
2010	9.793,60	13.660,60	-3.867,00
2011	11.424,40	16.467,30	-5.042,90
2012	10.583,10	16.689,00	-6.105,90
2013	9.853,50	19.745,70	-9.892,20
2014	8.340,60	17.344,70	-9.004,10
2015	7.559,80	13.154,20	-5.594,40

Elaborada a partir do anuário do Sindipeças, 10/01/2017.

## Exportação de autopeças por países

Países	2005	%	2014	%	2015	%
Argentina	1.117.219.885	14,9	2.746.920.206	32,9	2.462.924.023	32,6
EUA	2.302.173.357	30,6	1.274.131.155	15,3	1.217.430.576	16,1
México	673.886.920	9	753.999.057	9	713.416.750	9,4
Alemanha	625.380.537	8,3	580.373.160	7	497.793.439	6,6
Países Baixos	69.098.220	0,9	457.306.105	5,5	484.370.636	6,4
Chile	164.424.905	2,2	240.127.461	2,9	198.306.947	2,6
Colômbia	89.245.491	1,2	198.008.289	2,4	161.606.902	2,1
Itália	174.321.278	2,3	143.144.573	1,7	133.156.730	1,8
África do Sul	248.640.807	3,3	131.927.454	1,6	128.690.798	1,7
Peru	41.706.234	0,6	117.230.321	1,4	117.651.006	1,6
Paraguai	41.649.281	0,6	124.266.624	1,5	116.381.275	1,5
França	158.407.447	2,1	129.422.168	1,6	105.991.442	1,4
Reino Unido	364.213.417	4,8	142.532.731	1,7	105.428.561	1,4
China	174.275.188	2,3	114.633.004	1,4	98.778.512	1,3
Uruguai	55.210.903	0,7	96.146.100	1,2	84.771.273	1,1
Tailândia	3.824.669	0,1	76.646.868	0,9	70.892.590	0,9
Suécia	79.646.099	1,1	56.809.333	0,7	57.128.270	0,8
Venezuela	292.233.195	3,9	105.939.595	1,3	56.077.453	0,7
Índia	35.755.895	0,5	66.808.797	0,8	55.014.747	0,7
Bolívia	27.832.291	0,4	61.081.100	0,7	50.618.375	0,7

Elaborada a partir do anuário do Sindipeças, 10/01/2017.  
<http://www.virapagina.com.br/sindipeças2016/index.html#30/z>

## Quadro 2 – Acontecimentos desde a criação do MERCOSUL

26/03/1991	Assinatura do Tratado de Assunção, que fixa metas, prazos e instrumentos para a construção do Mercado Comum do Sul (MERCOSUL)
19/09/1991	Criação a Comissão Parlamentar Conjunta do MERCOSUL por iniciativa de deputados e senadores dos Estados Partes.
9/11/1991	Firma do Acordo de Complementação Econômica n.º 18 no âmbito da Associação Latino-americana de Integração (ALADI).
17/12/1991	Assinatura do Protocolo de Brasília, que institui sistema temporário de solução de controvérsias para o MERCOSUL.
05/08/1994	Aprovação da Tarifa Externa Comum (TEC), a ser aplicada às importações de extrazona, a partir de 1/1/1995.
05/08/1994	Criação da Comissão de Comércio do MERCOSUL.
17/12/1994	Assinatura do Protocolo de Ouro Preto, que estabelece as bases institucionais do MERCOSUL.
15/12/1997	Inauguração da Sede Administrativa do MERCOSUL em Montevidéu, sob a denominação "Edifício MERCOSUL".
24/07/1998	Aprovação do Protocolo de Ushuaia sobre Compromisso Democrático no MERCOSUL, Bolívia e Chile.
18/02/2002	Assinatura do Protocolo de Olivos, que cria o Tribunal Permanente de Revisão (TPR).
06/10/2003	Criação da Comissão de Representantes Permanentes do MERCOSUL (CRPM), localizada em Montevidéu, como órgão do Conselho do Mercado Comum (CMC).
01/01/2004	Entrada em vigor do Protocolo de Olivos para Solução de Controvérsias no MERCOSUL.
13/08/2004	Instalação do Tribunal Permanente de Revisão, em Assunção (Paraguai).
16/12/2004	Criação do Fundo para a Convergência Estrutural do MERCOSUL (FOCEM).
07/12/2005	Entrada em vigor do Protocolo de Montevidéu sobre Comércio de Serviços do MERCOSUL.
09/12/2005	Assinatura do Protocolo Constitutivo do Parlamento do MERCOSUL.
24/05/2006	Assinado o Protocolo de Adesão da Venezuela ao MERCOSUL.
15/11/2006	Aprovação do primeiro orçamento do FOCEM.
14/12/2006	Sessão Inaugural do Parlamento do MERCOSUL.
18/01/2007	Aprovados os primeiros projetos pilotos do FOCEM. / Criação do Instituto Social do MERCOSUL.
24/02/2007	Entrada em vigor do Protocolo Constitutivo do Parlamento do MERCOSUL.
07/05/2007	Sessão de instalação do Parlamento, em Montevideo.
28/06/2007	Criação do Sistema de Pagamentos em Moeda Local (SML) para as transações comerciais realizadas entre os Estados Partes do MERCOSUL.
15/12/2008	Criação do Fundo de Agricultura Familiar do MERCOSUL (FAF). / Aprovação do Estatuto do "Fundo MERCOSUL de Garantias a Micro, Pequenas e Médias Empresas" (Fundo Pymes). / Aprovação do Acordo de Comércio Preferencial MERCOSUL-SACU.
01/06/2009	Entrada em vigor do Acordo de Comércio Preferencial MERCOSUL-Índia.
24/07/2009	Assinatura do Memorando de Entendimento para a Promoção de Comércio e Investimentos entre o MERCOSUL e a República da Coreia.
24/07/2009	Criação do Instituto de Políticas Públicas de Direitos Humanos (IPPDH) do MERCOSUL.
07/12/2009	Criação do Fundo de Promoção de Turismo do MERCOSUL (FPTur).
23/12/2009	Entrada em vigor do Tratado de Livre Comércio subscrito entre o MERCOSUL e o Estado de Israel.
02/08/2010	Aprovação de cronograma para a eliminação da dupla cobrança da TEC / Aprovação do Código Aduaneiro do MERCOSUL (Decisão CMC n.º 27/10).
16/12/2010	Aprovação do Acordo sobre Defesa da Concorrência do MERCOSUL / Criação da placa veicular do MERCOSUL ("Patente MERCOSUR"). / Aprovação do Plano Estratégico de Ação Social – PEAS / Instituição da Unidade de Apoio à Participação Social – UPS / Aprovação do Plano de Ação para a conformação de um Estatuto da Cidadania do MERCOSUL.
16/12/2010	Adoção do Programa de Consolidação da União Aduaneira do MERCOSUL (Decisão CMC N.º 56/10).
17/12/2010	Criação do cargo de Alto Representante-Geral.

20/12/2011	20/12/2011 - Assinatura de Acordo de Livre Comércio entre o MERCOSUL e a Palestina / Assinatura do Protocolo de Montevideu sobre Compromisso com a Democracia no MERCOSUL (Ushuaia II).
12/08/2012	Entrada em vigor do Protocolo de Adesão da Venezuela.
06/12/2012	Implementação do Plano Estratégico de Ação Social.
07/12/2012	Assinatura do Protocolo de Adesão da Bolívia ao MERCOSUL / Criação do Fórum Empresarial do MERCOSUL
17/12/2014	Assinatura do Memorando de Entendimento de Comércio e Cooperação Econômica entre o MERCOSUL e o Líbano.
17/12/2014	Assinatura do Acordo-Quadro de Comércio e Cooperação Econômica entre o MERCOSUL e a Tunísia.

Quadro 1 – Elaborado pelo autor a partir de MERCOSUL 06/11/2017  
<http://www.mercosul.gov.br/saiba-mais-sobre-o-mercosul>

RESUMO NARRATIVO DOS OBJETIVOS				
ITEM	CONTEÚDO	INDICADORES	MEIOS DE VERIFICAÇÃO	HIPÓTESES
<b>FIM</b>	Fomentar o processo de adensamento e integração produtiva na cadeia automotiva do MERCOSUL.	Volume de negócios e acordos formais realizados	Estatísticas das empresas, governos e entidades envolvidas	Haverá crescimento econômico dos países-membros do Mercosul
<b>PROPÓSITO</b>	Fortalecer a competitividade de pequenos provedores de auto-peças, viabilizar a substituição de importações extra bloco e aumentar as exportações através da capacitação tecnológica e o acesso a oportunidades de negócios das empresas	Aumento do volume de negócios no MERCOSUL e aumento do volume de substituição de importações	Estatísticas das empresas, governos e entidades envolvidas	Aumento da demanda regional por auto-peças e manutenção das taxas de câmbio
<b>COMPONENTES</b>	Apoiar o desenvolvimento da competitividade de fornecedores locais da cadeia automotiva.	Volume de fornecimento a sistematistas ou montadoras pelas empresas atendidas;	Estatísticas das empresas participantes	Manutenção ou aumento da demanda regional
	Criar e dar visibilidade a novas oportunidades de negócios no bloco regional.	Volume de vendas e projetos conjuntos	Contratos comerciais e acordos formais realizados	Há convergência de interesses estratégicos e comerciais inexplorados, os quais facilitam acesso a mercados
	Fortalecer a capacitação tecnológica e difusão de inovações de produtos e de processos na cadeia automotiva do bloco regional	Aumento dos investimentos em P&D por parte das empresas de autopeças e alianças estratégicas intra-bloco	Estatísticas das empresas e acordos formais realizados	A ausência de incentivos e estratégias para gerar inovação são obstáculo fundamental para expansão comercial
<b>ATIVIDADES</b>	Extensão Tecnológica	percentual de satisfação de empresas participantes e indicadores de melhoria de produção	Relatório de consultoria e relatório das empresas participantes.	As empresas-alvo não têm condições financeiras de acessar as informações tecnológicas
	Qualificação Profissional	Nº de profissionais capacitados e percentual de satisfação das empresas participantes	Relatório de consultoria e relatório das empresas participantes.	As equipes das empresas-alvo não têm a qualificação necessária para elevar a competitividade do processo produtivo
	Difusão de Boas Práticas	nº de entidades de apoio presentes percentual de satisfação de empresas participantes	Relatório das oficinas realizadas	A inserção de melhores prática na realidade das empresas-alvo viabilizará a atualização tecnológica e técnica
	Estudo de mercado	Informações contidas no estudo aderentes às necessidades de mercado	Relatório do estudo	As empresas-alvo apresentam dificuldades para acessar informações estratégicas
	Manual de fornecimento de autopeças	Quantidade de acessos	Relatório do manual	Não existe acesso facilitado a informações agregadas para compradores e fornecedores
	Promoção comercial	Nº de empresas participantes e volume de negócios	Relatório das rodadas de negócio	As empresas-alvo apresentam dificuldades para realizar atividades de promoção comercial
	Seminário de Inovação e difusão Tecnológica	Nº de entidades de apoio presentes, de empresas participantes e percentual de satisfação	Relatório do seminário	As empresas-alvo não acessam redes de apoio para desenvolvimento tecnológico
	Especialização Tecnológica.	Nº de profissionais capacitados e percentual de frequência	Relatório de atividades do curso e lista de presença	A capacitação tecnológica atualizará o nível técnico das equipes das empresas-alvo
	Curso de Gestão da Inovação	Nº de profissionais capacitados e percentual de frequência	Relatório de atividades do curso e lista de presença	As empresas-alvo não possuem políticas específicas voltadas para inovação
Rodada Tecnológica	Nº de empresas participantes e projetos de cooperação	Lista de participantes, pesquisa de satisfação e acordos formais realizados	O encontro entre empresas e institutos de pesquisa facilitará a incorporação de melhores práticas pelo setor-alvo	

Quadro 2: Resumo normativo retirado de MERCOSUL 06/11/2017  
<http://www.mercosul.gov.br/saiba-mais-sobre-o-mercosul>

**Quadro 3**

**Capítulo 87 Veículos automóveis, tratores, ciclos e outros veículos terrestres, suas partes e acessórios.**

**Notas.**

- O presente Capítulo não compreende os veículos concebidos para circular unicamente sobre vias férreas.
- Consideram-se tratores, na acepção do presente Capítulo, os veículos motores essencialmente concebidos para puxar ou empurrar instrumentos, veículos ou cargas, mesmo que apresentem certos dispositivos acessórios que permitam o transporte de ferramentas, sementes, adubos, etc., relacionados com o seu uso principal. Os instrumentos e órgãos de trabalho concebidos para equipar os tratores da posição 87.01, enquanto materiais intercambiáveis seguem o seu regime próprio, mesmo apresentados com o trator, quer estejam ou não montados neste.
- Os chassis de veículos automóveis, quando providos de cabina, classificam-se nas posições 87.02 a 87.04 e não na posição 87.06.
- A posição 87.12 compreende todas as bicicletas para crianças. Os outros ciclos para crianças classificam-se na posição 95.03.

**87.01 Tratores (exceto os carros-tratores da posição 87.09).** 8701.10.00 - Motocultores 8701.20.00 - Tratores rodoviários para semirreboques 8701.30.00 - Tratores de lagartas 8701.90.00 Outros

**87.02 Veículos automóveis para transporte de dez pessoas ou mais, incluído o motorista.** 8702.10.00 - Com motor de pistão, de ignição por compressão (diesel ou semidiesel) 8702.90.00 Outros

**87.03 Automóveis de passageiros e outros veículos automóveis principalmente concebidos para transporte de pessoas (exceto os da posição 87.02), incluídos os veículos de uso misto ("station wagons") e os automóveis de corrida.** 8703.10.00 - Veículos especialmente concebidos para se deslocar sobre a neve; veículos especiais para transporte de pessoas nos campos de golfe e veículos semelhantes 8703.2 - Outros veículos com motor de pistão alternativo, de ignição por centelha: 8703.21.00 -- De cilindrada não superior a 1.000 cm<sup>3</sup> 8703.22.00 -- De cilindrada superior a 1.000 cm<sup>3</sup>, mas não superior a 1.500 cm<sup>3</sup> 8703.23.00 -- De cilindrada superior a 1.500 cm<sup>3</sup>, mas não superior a 3.000 cm<sup>3</sup> 8703.24.00 -- De cilindrada superior a 3.000 cm<sup>3</sup> 8703.3 - Outros veículos, com motor de pistão, de ignição por compressão (diesel ou semidiesel): 8703.31.00 -- De cilindrada não superior a 1.500 cm<sup>3</sup> 8703.32.00 -- De cilindrada superior a 1.500 cm<sup>3</sup> mas não superior a 2.500 cm<sup>3</sup> 8703.33.00 -- De cilindrada superior a 2.500 cm<sup>3</sup> 8703.90.00 - Outros

**87.04 Veículos automóveis para transporte de mercadorias.** 8704.10.00 - "Dumpers" concebidos para serem utilizados fora de rodovias 8704.2 - Outros, com motor de pistão, de ignição por compressão (diesel ou semidiesel): 8704.21.00 -- De peso em carga máxima não superior a 5 toneladas 8704.22.00 -- De peso em carga máxima superior a 5 toneladas, mas não superior a 20 toneladas 8704.23.00 -- De peso em carga máxima superior a 20 toneladas 8704.3 - Outros, com motor de pistão, de ignição por centelha: 8704.31.00 -- De peso em carga máxima não superior a 5 toneladas 8704.32.00 -- De peso em carga máxima superior a 5 toneladas 8704.90.00 - Outros

**87.05 Veículos automóveis para usos especiais (por exemplo, auto socorros, caminhões-guindastes, veículos de combate a incêndio, caminhões betoneiras, veículos para varrer, veículos para espalhar, veículos-oficinas, veículos radiológicos), exceto os concebidos principalmente para transporte de pessoas ou de mercadorias.** 8705.10.00 - Caminhões-guindastes 8705.20.00 - Torres ("derricks") automóveis, para sondagem ou perfuração 8705.30.00 - Veículos de combate a incêndio 8705.40.00 - Caminhões-betoneiras 8705.90.00 - Outros

**8706.00.00 Chassis com motor para os veículos automóveis das posições 87.01 a 87.05.**

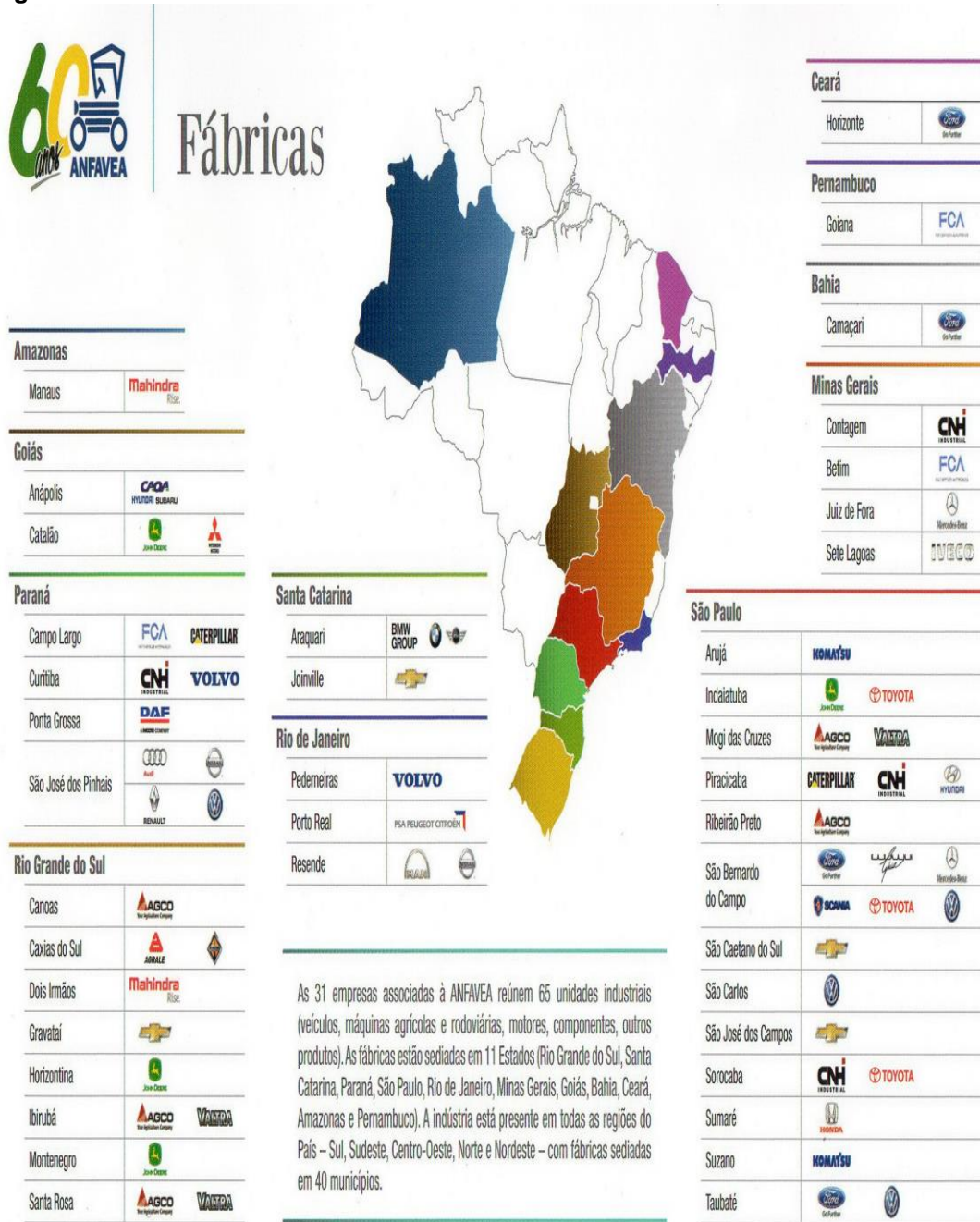
**87.07 Carroçarias para os veículos automóveis das posições 87.01 a 87.05, incluídas as cabinas.** 8707.10.00 - Para os veículos da posição 87.03 8707.90.00 - Outras

<p><b>87.08 Partes e acessórios dos veículos automóveis das posições 87.01 a 87.05.</b> 8708.10.00 - Pára-choques e suas partes 8708.2 - Outras partes e acessórios de carroçarias (incluídas as de cabinas): 8708.21.00 -- Cintos de segurança 8708.29.00 -- Outros 8708.30 - Freios e servo-freios; suas partes 8708.30.10 Guarnições de freios montadas 8708.30.90 Outros 8708.40 - Caixas de marchas e suas partes 8708.40.10 Caixas de marchas 8708.40.20 Partes 8708.50 - Eixos de transmissão com diferencial, mesmo providos de outros órgãos de transmissão e eixos não motores; suas partes 8708.50.10 Eixos de transmissão com diferencial, mesmo providos de outros órgãos de transmissão 8708.50.20 Eixos não motores 8708.50.3 Partes: 8708.50.31 De eixos de transmissão com diferencial, mesmo providos de outros órgãos de transmissão 8708.50.32 De eixos não motores 8708.70.00 - Rodas, suas partes e acessórios 8708.80 - Sistemas de suspensão e suas partes (incluídos os amortecedores de suspensão) 8708.80.10 Amortecedores 8708.80.90 Outros 8708.9 - Outras partes e acessórios: 8708.91.00 -- Radiadores e suas partes 8708.92.00 -- Silenciosos e tubos de escape; suas partes 8708.93.00 -- Embreagens e suas partes 8708.94 -- Volantes, barras e caixas, de direção; suas partes 8708.94.10 Volantes, barras e caixas, de direção 8708.94.20 Partes 8708.95 -- Bolsas infláveis de segurança com sistema de insuflação ("airbags"); suas partes 8708.95.10 Bolsas infláveis de segurança com sistema de insuflação ("airbags") 8708.95.2 Partes: 8708.95.21 Bolsas infláveis para "airbags" 8708.95.22 Sistema de insuflação 8708.95.29 Outras 8708.99.00 – Outros.</p>
<p><b>87.09 Veículos automóveis sem dispositivo de elevação, dos tipos utilizados em fábricas, armazéns, portos ou aeroportos, para transporte de mercadorias a curtas distâncias; carros-tratores dos tipos utilizados nas estações ferroviárias; suas partes.</b> 8709.1 - Veículos: 8709.11.00 -- Elétricos 8709.19.00 -- Outros 8709.90.00 – Partes</p>
<p><b>8710.00.00 Veículos e carros blindados de combate, armados ou não, e suas partes.</b></p>
<p><b>87.11 Motocicletas (incluídos os ciclomotores) e outros ciclos equipados com motor auxiliar, mesmo com carro lateral; carros laterais.</b> 8711.10.00 - Com motor de pistão alternativo de cilindrada não superior a 50 cm<sup>3</sup> 8711.20.00 - Com motor de pistão alternativo de cilindrada superior a 50 cm<sup>3</sup> mas não superior a 250 cm<sup>3</sup> 8711.30.00 - Com motor de pistão alternativo de cilindrada superior a 250 cm<sup>3</sup> mas não superior a 500 cm<sup>3</sup> 8711.40.00 - Com motor de pistão alternativo de cilindrada superior a 500 cm<sup>3</sup> mas não superior a 800 cm<sup>3</sup> 8711.50.00 - Com motor de pistão alternativo de cilindrada superior a 800 cm<sup>3</sup> 8711.90.00 - Outros</p>
<p><b>8712.00.00 Bicicletas e outros ciclos (incluídos os triciclos), sem motor.</b></p>
<p><b>87.13 Cadeiras de rodas e outros veículos para inválidos, mesmo com motor ou outro mecanismo de propulsão.</b> 8713.10.00 - Sem mecanismo de propulsão 8713.90.00 - Outros</p>
<p><b>87.14 Partes e acessórios dos veículos das posições 87.11 a 87.13.</b> 8714.1 - De motocicletas (incluídos os ciclomotores): 8714.11.00 -- Selins 8714.19.00 -- Outros 8714.20.00 - De cadeiras de rodas ou de outros veículos para inválidos 8714.9 - Outros: 8714.91.00 -- Quadros e garfos, e suas partes 8714.92.00 -- Aros e raios 8714.93.00 -- Cubos, exceto de freios, e pinhões de rodas livres 8714.94.00 -- Freios, incluídos os cubos de freios, e suas partes 8714.95.00 -- Selins 8714.96.00 -- Pedais e pedaleiros, e suas partes 8714.99.00 – Outros.</p>
<p><b>8715.00.00 Carrinhos e veículos semelhantes para transporte de crianças, e suas partes.</b></p>
<p><b>87.16 Reboques e semi-reboques, para quaisquer veículos; outros veículos não autopropulsados; suas partes.</b> 8716.10.00 - Reboques e semi-reboques, para habitação ou para acampar, do tipo "trailer" 8716.20.00 - Reboques e semi-reboques, autocarregáveis ou autodescarregáveis, para usos agrícolas 8716.3 - Outros reboques e semi-reboques, para transporte de mercadorias: 8716.31.00 -- Cisternas 8716.39.00 -- Outros 8716.40.00 - Outros reboques e semi-reboques 8716.80.00 - Outros veículos 8716.90.00 – Partes.</p>

Quadro 3 – Elaborado pelo autor a partir de Asociación Latinoamericana de Integración (Aladi) 06/11/2017 <http://www.aladi.org/naladish07/87.pdf>



Imagem 2.

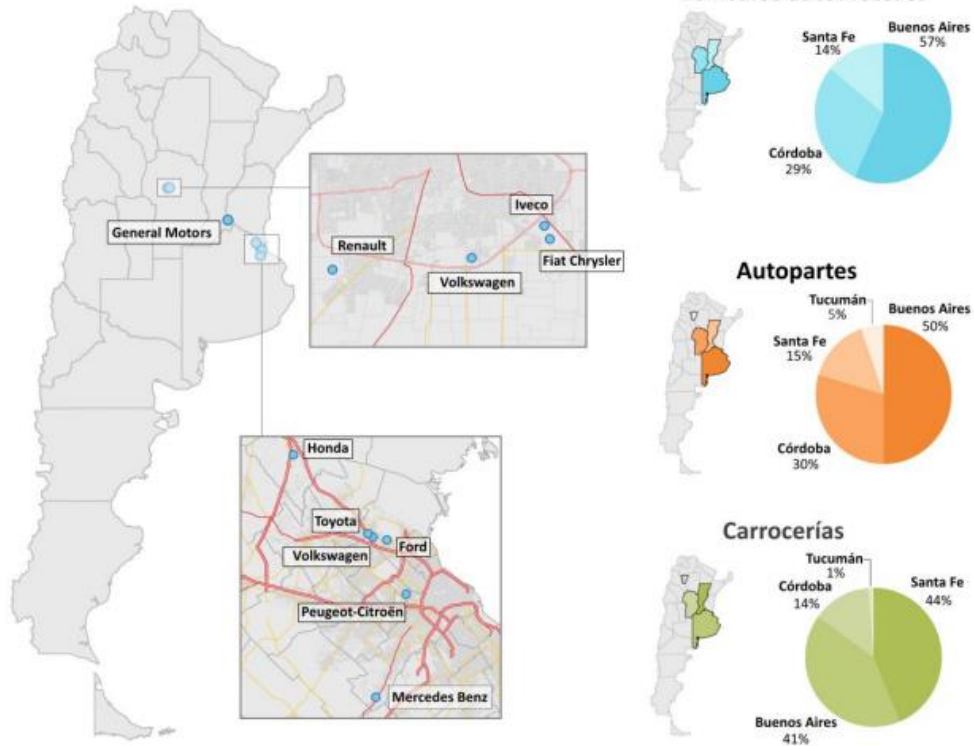


Fonte: Anfavea anuário 2016.

Disponível em: <http://www.virapagina.com.br/anfavea2018/36/#zoom=z> pág. 34-36.

Imagem 3.

### Terminales Automotrices



Nota. Los datos de automotores corresponden a 2014 mientras que los de autopartes y carrocerías, remolques y semirremolques corresponde al VBP en cada rama según el CNE 2004/2005.

Fonte: Secretaría de Política Económica y Planificación del Desarrollo.

Disponível em:

[https://www.economia.gob.ar/peconomica/docs/2017/SSPE\\_Cadena\\_de\\_Valor\\_Automotriz.pdf](https://www.economia.gob.ar/peconomica/docs/2017/SSPE_Cadena_de_Valor_Automotriz.pdf)

pág.26