

# A INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA BRASILEIRA EM FACE A POLÍTICA CAMBIAL NO PERÍODO DE 1997 A 2005: UM ESTUDO COMPARATIVO ENTRE BRASIL E ARGENTINA

*Vinicius Dias de Carvalho<sup>1</sup>*  
*Gilson Batista de Oliveira<sup>2</sup>*

## RESUMO

Este trabalho apresenta uma discussão sobre as variáveis influentes na organização do setor automobilístico no MERCOSUL a partir de meados da década de 90 até 2005, dando enfoque ao comércio entre o Brasil e a Argentina no segmento de automóveis, pontuando o cenário econômico brasileiro recorrente ao período, as ações do governo para estruturar e ampliar a indústria automobilística nacional e as ações conjuntas dos dois países para o segmento verificando o resultado do comércio entre os dois países.

**Palavras-Chave:** Política Cambial; Comércio Bilateral; Indústria Automobilística.

## ABSTRACT

This work presents a discussion of variables influencing the organization of the automotive sector in MERCOSUR from the mid-90s by 2005, with focus on trade between Brazil and Argentina in the segment of automobiles, scoring the applicant in the Brazilian economic scenario period, the actions of the government to structure and expand the domestic auto industry and the joint actions of the two countries for the segment noting the result of trade between the two countries.

**Key words:** Exchange Rate Policy; Trade; Automotive Industry.

## INTRODUÇÃO

A indústria automobilística desperta nos países um grande interesse em obter na sua composição industrial este segmento devido seu caráter estratégico, considerando as repercussões econômicas e tecnológicas, oferecendo oportunidade de desenvolvimento e qualificação do setor industrial ao país, além de favorecer vários outros segmentos produtivos ligados à esta indústria.

Na década de 90, o Brasil promoveu sua abertura comercial o que implica um profundo processo de reestruturação do setor industrial, expondo as empresas instaladas no país à competição internacional forçando estas a se estruturarem de acordo com as novas características impostas pelo processo de internacionalização de processamento e organização das atividades, para manter-se ativas

---

<sup>1</sup> Bacharel em Ciências Econômicas pela FAE – Centro Universitário. C-eletrônico: [viniciusp4@hotmail.com](mailto:viniciusp4@hotmail.com). Artigo baseado no Trabalho de Conclusão de Curso apresentado em 2008.

<sup>2</sup> Economista. Doutor em Desenvolvimento Econômico pela UFPR. Professor da FAE – Centro Universitário. C-eletrônico: [gilson.oliveira@fae.edu](mailto:gilson.oliveira@fae.edu).

e atender aos requisitos do mercado, quando estas saem de uma condição de mercado fechado e protegido obtendo facilidades para a produção e comercialização de seus produtos no país.

Concomitante com as transformações ocorridas nos anos 90, o MERCOSUL é fortalecido e amplia as relações comerciais dos países membros, com a Argentina e o Brasil sendo os países membros com maior poder econômico, assim são estabelecidos novos mercados consumidores potenciais para os produtos da indústria automotiva brasileira somado ao mercado interno.

O objetivo do trabalho é estudar a importância da produção e a conseqüente comercialização do segmento automobilístico de modo a denotar a evolução das exportações líquidas no período, tendo como objetivos específicos, verificar a influência da política cambial do Brasil no setor; estudar os impactos da política interna e externa entre os dois países pontuando as decisões ligadas ao comércio dos bens produzidos pelo setor; e verificar se a política industrial brasileira no período torna atraente a entrada de novas indústrias automobilísticas, tornando o Brasil mais favorável que a Argentina para o desenvolvimento do setor.

## 1 A QUESTÃO CAMBIAL A PARTIR DO PLANO REAL

A política cambial desempenhou papel fundamental no processo de estabilização econômica e teve seus efeitos sobre todos os setores da economia. Esta política pode ser dividida em três períodos, as quais repercutem de formas distintas no sistema econômico quando elas buscam corrigir alterações inesperadas no cenário interno e externo.

Como observa Filho e Sobreira (2003, p.13),

entre 1994 e 1998, a política econômica foi articulada de forma tal que a taxa de câmbio era responsável pela administração dos preços e a taxa de juros tinha a responsabilidade de equilibrar o balanço de pagamentos, via conta capital. A partir de 1999, essa lógica de política econômica foi invertida: o câmbio passou a ser responsável pelo equilíbrio do balanço de pagamentos e a taxa de juros passou a monitorar o sistema de metas de inflação.

A livre flutuação do câmbio, em seus movimentos iniciais levaram a uma superdesvalorização do real, a exemplo do que ocorreu no México e países da Ásia, e para Lanzana, esta nova fase traz mudanças no mix de política econômica no Brasil.

A nova condição com o regime de livre flutuação pode vir a alterar profundamente o contexto macroeconômico em que se desenrola a integração regional, que Segundo Bonelli (2000, p. 43) “por extensão, atinge também as condições de produção, a competitividade dos diversos países e, por conseqüência, as estratégias empresariais”, influenciando então no setor automotivo.

A desvalorização da taxa cambial brasileira forçou a adoção de medidas de curto prazo por parte das empresas instaladas no país, na tentativa de reduzir os impactos nos negócios e nas estratégias empresariais na região. Carneiro ressalta que a apreciação do câmbio tem efeitos diretos sobre os preços, portanto na competitividade das exportações. Então, além de renegociações de preços entre fornecedores e importadores, Bonelli (2000, p. 45), defende que há casos de empresas transnacionais que tendem a redirecionar as operações para o Brasil.

A nova condição estabelecida pós-liberalização cambial,

em parte devido à desvalorização cambial (e aos custos mais baixos no Brasil), certas escolhas locais têm sido revistas: GM, Ford, Fiat e Volkswagen tem fechado plantas na Argentina e/ou redirecionado a produção para o Brasil. (BONELLI, 2000, p. 9, apud. Gazeta Mercantil Latino-Americana 1999).

Desta forma, identificando uma reorganização do setor automotivo entre o Brasil e a Argentina, causado pela variação cambial, cabe uma avaliação quanto às políticas internas e acordos comerciais lançados entre os dois países para uma melhor determinação sobre os fatores influentes desta reorganização.

## **2 A INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA BRASILEIRA E ARGENTINA**

Dentro da perspectiva da implantação da indústria automobilística no Brasil, aqui se faz uma avaliação dos pontos convergentes e divergentes no movimento de estruturação do setor nos dois países.

Entre 1989 e 1993 ocorre uma queda geral na produção mundial de veículos, e em um conjunto de países do Terceiro Mundo, as vendas passam a crescer, influenciando de certa forma nas estratégias de localização da produção das grandes montadoras multinacionais destinando novos investimentos nestes países os quais já tem montadoras instaladas, levando a uma redução do atraso da indústria local em relação aos países avançados.

As montadoras estariam procurando aumentar suas atividades em países com tendência crescente de aumento de demanda interna e baixos custos a fim de obtenção das economias de escala e redução do nível de custos com projetos a partir da concepção do carro mundial.

A partir daí avalia-se a combinação das políticas de alocação e distribuição dos novos fabricantes que entraram no país em busca do desenvolvimento de seus negócios.

### **2.1 HISTÓRICO DA CONSTITUIÇÃO DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA BRASILEIRA**

Desde a implantação da indústria automobilística no Brasil, a regra era o crescimento do setor baseado na expansão do mercado interno, quando em meados da década de setenta as exportações ainda representavam uma pequena parcela da produção local.

Porsee (1998, p. 72), defende que o fato do aumento das exportações do setor no período subsequente se dá pelos incentivos governamentais à exportação, a estratégia das empresas multinacionais e a contração do mercado interno, colocando assim a indústria automobilística brasileira em participação no mercado internacional, inovando seu processo produtivo para competir no mercado externo com os carros “mundiais”.

A concepção do carro mundial é geralmente explicada pela necessidade de as montadoras reduzirem seus custos de produção frente à acirrada concorrência que se instalou a partir de meados da década de 70. De fato, a produção de um carro mundial resulta em diminuição significativa dos custos com pesquisa e desenvolvimento, pois um só projeto acabado alimenta a produção de várias filiais espalhadas pelo mundo. Permite também que a produção seja deslocada de uma planta para outra em caso de greves, esgotamento da capacidade instalada, entre outros motivos (PORSEE, 1998 apud MARQUES, 1987, p. 134).

Levando-se em conta a questão da internacionalização da indústria automobilística e a questão da produção do carro mundial, Hollanda diz que a ideia deste padrão não se estabelece na indústria nacional, uma vez que havia uma grande defasagem de tempo entre os lançamentos dos automóveis no mundo e no Brasil e que havia também lançamentos de versões para o mercado interno, o que fazia com que a produção no país fugisse da ideia central do carro mundial.

Com a ampliação e estabelecimento de um novo ciclo de investimentos no setor, é lançada a

ideia de produção do “carro popular”, que seria um automóvel mais barato na sua concepção e viria atender a demanda interna, dado seu custo relativamente menor em relação aos automóveis importados de padrão internacional estimulando assim a produção nacional de veículos frente a demanda potencial identificada.

A política adotada para impulsionar a ampliação do setor automotivo implicou em recebimento de novas plantas industriais e ampliação de investimentos de uma forma geral no setor, fazendo com que houvesse uma redistribuição destes investimentos que eram buscados pelos estados. Desta forma, no capítulo seguinte verificaremos as políticas adotadas pelos estados e seus efeitos na reestruturação do setor.

### **2.1.1 POLÍTICA INDUSTRIAL BRASILEIRA E A REORGANIZAÇÃO DO SETOR**

Dado a importância e repercussão econômica do estabelecimento das montadoras nas regiões em que são instaladas, os Estados e municípios passam a realizar negociações no sentido de atrair estas novas indústrias para seu território, concedendo vantagens para as empresas.

Os mecanismos utilizados para atrair esses novos investimentos envolvem diferentes taxas e financiamento para capital de giro e infra-estrutura, assim como malhas de comunicação e mesmo a diminuição das tarifas de energia elétrica. Nos municípios, taxas, IPTU e ISS foram oferecidas por até trinta anos (ARBIX, 2002).

Estados e municípios articularam-se, patrocinados pelo governo central, agências federais, fundos estaduais e bancos oficiais como o BNDES e ofereceram a devolução do imposto recolhido (ou o devido) às próprias empresas.

No âmbito da disputa entre os Estados, esta situação foi reconhecida como guerra fiscal, por estar baseada no jogo com a receita e a arrecadação futura do ICMS, onde vale verificar:

que os principais beneficiários da redução do ICMS (logo, da guerra fiscal travada pelos estados) são as empresas multinacionais montadoras de automóveis, [onde] não é uma especulação descabida supor que essas empresas viriam instalar suas fábricas no país mesmo se os incentivos fiscais estaduais não existissem. Com a disputa, essas empresas estão tendo a oportunidade de instalar suas fábricas (filiais) frequentemente a custo muito baixo. Assim, os maiores ganhadores com a guerra fiscal são, muito provavelmente, as empresas multinacionais montadoras de automóveis (BONELLI, 2001, p. 9).

Vários estados tiveram grande participação na guerra fiscal competindo pela atração de empresas do setor automotivo, como Minas Gerais, Rio Grande do Sul, Bahia, São Paulo assim como o Paraná, utilizando, de uma forma geral a disponibilização de recursos e de reduções fiscais para as empresas.

Sendo este período precedido pela estabilização econômica, realização do regime automotivo e aquecimento da demanda, que é definido por muitos autores como um fator crucial na decisão de investir, por parte das montadoras, um grande volume de investimentos se direciona para o país, conforme mostra tabela 1.

TABELA 1 - NOVAS PLANTAS CONSTRUÍDAS POR EMPRESA A PARTIR DE 1996

Empresa	Autoveículo	Localização	Data
Chrysler	comerciais leves	Campo Largo – PR	1998
Daimler Chrysler	Automóveis	Juiz de Fora – MG	1999
Fiat	Automóveis	Betim – MG	2000
Ford	automóveis e comerciais leves	Camaçari – BA	2001
General Motors	Componentes	Mogi das Cruzes - SP	1999
General Motors	Automóveis	Gravataí – RS	2000
Honda	Automóveis	Sumaré – SP	1997
International	Caminhões	Caxias do Sul – RS	1998
Iveco	Motores	Sete Lagoas – MG	2000
Iveco Fiat**	comerciais leves, caminhões e ônibus	Sete Lagoas - MG	2000
MMC (Mitsubishi)	automotores e comerciais leves	Catalão – GO	1998
Nissan	comerciais leves (Renault e Nissan)	São José dos Pinhais - PR	2001
Peugeot Citroen	automóveis e motores	Porto Real - RJ	2001
Renault	automóveis e motores	São José dos Pinhais - PR	1998
Toyota	Automóveis	Indaiatuba - SP	1998
Volkswagen	Motores	São Carlos - SP	1996
Volkswagen	caminhões e ônibus	Resende - RJ	1996
Volkswagen Audi	Automóveis	São José dos Pinhais - PR	1999
Volvo	ampliação do complexo industrial	Curitiba – PR	1997, 1999, 2000

FONTE: Anuário ANFAVEA

(\*) Produção desativada em abril de 2001. Em setembro de 2001, a empresa informou a suspensão das atividades dessa unidade industrial;

(\*\*) Em instalação.

Desta maneira, as grandes montadoras de automóveis têm, além da razão principal do seu direcionamento de investimento que é a demanda potencial do país conforme defendem vários autores, concessões financeiras e creditícias por parte dos estados dentro do país que permitem com que elas formem sua cadeia produtiva com custos inferiores, uma vez que existem também incentivos aos seus fornecedores.

## 2.2 HISTÓRICO DA CONSTITUIÇÃO DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA ARGENTINA

A indústria automobilística argentina iniciou sua atividade na mesma época que a brasileira. Após um pico no ano de 1980, a produção argentina entrou em declínio abrupto.

A cadeia automobilística argentina parece apresentar uma estrutura semelhante ao caso brasileiro, com características muito parecidas no que se refere à assimetria de poder e a ausência de cooperação real nas relações inter-firmas. Trata-se de empresa montadoras articuladas a redes piramidais de fornecedores hierarquizados em função da complexidade das tarefas que realizam: a) fornecedores de conjuntos e subconjuntos terminados; b) fabricação de insumos, peças e componentes críticos; c) produtores de peças e insumos com alto grau de standartização (ABRAMO, 1997, p. 17).

Como verificado no Brasil, a indústria automobilística argentina experimentou nesta na década de 1990 um forte processo de reestruturação e transformação. Após a decadência constatada na década de 80, o setor automotivo argentino reverte este quadro e distingui-se atualmente por sua dinâmica e crescente internacionalização.

Na Argentina, estão localizadas várias das principais companhias internacionais fabricantes de veículos, destinados à exportação do mercado sub-regional, articulados com investimentos das mesmas empresas no Brasil no marco de uma estratégia de “globalização/regionalização” (ALVES, 2007, p. 3; apud. LUGONES; SIERRA, 1998).

Segundo ALVES (2007, p. 3),

em março de 1991, a Argentina dá um importante passo para a regulamentação setorial na região abarcando governo, montadoras, fabricantes de autopeças, concessionárias e sindicatos, foi assinado o Regime Automotivo Argentino, fazendo com que os preços dos automóveis produzidos na Argentina chegassem ao consumidor um terço menores.

A retomada vigorosa da produção argentina veio acompanhada do incremento da importação, na maior parte procedente do Brasil, assim o país assinala um déficit persistente no balanço comercial de autopeças.

### 3 A INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA NA RELAÇÃO BRASIL-ARGENTINA

Visto o forte vínculo existente entre o Brasil e a Argentina dentro do MERCOSUL e levando em conta a proposta de livre circulação de bens, serviços e fatores de produção e a eliminação de barreiras na forma de tarifas alfandegárias ou de outro tipo entre outras questões com a finalidade de fortalecimento e coordenação de políticas comerciais entre os membros de forma cooperativa, partindo dos princípios básicos que sustentam as teorias livre-cambistas “o nível econômico ótimo de um país somente poderá ser obtido se postas à disposição dos habitantes de uma nação a maior quantidade e a melhor qualidade de bens e serviços, pelos menores preços” (AZUA, 1986 p. 84).

Assim há uma tendência de deslocamento das firmas para o país que lhe confere melhores condições para que estas possam operar e comercializar seus produtos com menores custos e obterem maiores ganhos.

Com o aprofundamento do processo de internacionalização comercial e produtiva das grandes corporações, verifica-se mudança importante nas estruturas e nas formas de fornecimento e de organização das Empresas Transnacionais, nas quais:

no Brasil e em alguns países latino-americanos, estas mudanças representaram transitar de estruturas produtivas pouco complementares e integradas e muitas vezes com linhas de produção sobrepostas para estruturas mais especializadas e com vínculos produtivos e comerciais intra-regionais (SARTI, 2002, p. 28).

Como mencionado em capítulos anteriores, houve em determinadas fases a transferência de plantas industriais de algumas empresas transnacionais entre os dois países, em que verifica-se que o Brasil tem uma condição diferenciada em relação a outros países no que diz respeito ao tamanho e importância do seu mercado interno.

Ainda sobre as empresas transnacionais, estas “tendem a adotar uma estratégia de especialização em certos produtos ou linhas de produção e de complementaridade com outras filiais, configurando uma função de produção 'aberta' quanto a processos (insumos) e produtos” (BONELLI, 2000, p. 8).

Os Regimes Automotivo argentino e brasileiro e os acordos bilaterais de comércio promoveram a integração produtiva da cadeia automobilística no MERCOSUL. Os regimes incentivaram o aumento do investimento e da produção, enquanto os acordos comerciais regularam o comércio intra-bloco.



Desta forma cabem considerações sobre os regimes automotivos e acordos bilaterais realizados, verificando seus objetivos e impactos para o setor na relação entre os dois países.

### 3.1 REGIME AUTOMOTIVO BRASILEIRO

O Regime Automotivo Geral foi instituído em junho de 1995, permitindo às empresas habilitadas redução de 90% no Imposto de Importação sobre bens de capital e de 50% sobre veículos. Em 1996, a redução de 70% foi estendida aos insumos, caindo para 55% em 1997 e para 40 % em 1998 e 1999.

Desta forma, o regime automotivo buscava estimular as montadoras já existentes no país a construir novas plantas ou modernizar as existentes, atrair investimentos de novas montadoras e fortalecer a integração da produção por meio de acordos comerciais com países do MERCOSUL, particularmente com a Argentina.

O regime automotivo brasileiro teve como enfoque aumentar a capacidade de produção da indústria local, principalmente em segmentos considerados diferenciados para época e que demandavam grandes importações.

Comparando os regimes argentino e brasileiro, Sarti defende que mesmo sendo mais vantajoso para as empresas o regime automotivo argentino, dado seu mercado estar em franca decadência, as empresas têm preferido o Brasil à Argentina, dado suas dimensões de mercado. Como exemplo, cita a Renault que já funciona na Argentina, de onde poderia exportar seus carros para o Brasil em condições preferenciais e decidiu instalar-se também aqui.

Segundo Sarti, frente aos regimes automotivos, as montadoras optaram pela especialização da produção em cada país (automóveis no Brasil e comerciais leves na Argentina; automóveis com motor 1.0 e duas portas no Brasil e automóveis com motores mais potentes e quatro portas na Argentina, modelos “hatch” no Brasil e “sedan” na Argentina etc), colocando as montadoras sob condições diferentes nos dois países em detrimento da diferenciação do mercado consumidor dado as especializações.

### 3.2 ACORDOS COMERCIAIS

Atualmente o comércio do setor é regido pelo Acordo de Complementação Econômica nº 14, que desde 20 de dezembro de 1990 vem recebendo alterações através de protocolos adicionais realinhando pontos deste acordo para a condição atual das economias brasileira e argentina, focando o objetivo principal.

A partir de 01/01/1995, Brasil e Argentina restringiram o uso do ACE 14 aos produtos não liberalizados no comércio do MERCOSUL (ACE 18), como produtos de zonas francas e do setor automotivo.

O novo acordo automotivo foi um regime especial que durou cinco anos, pois, segundo Bonelli (2001, p. 6):

com o novo regime cambial brasileiro iniciado em janeiro de 1999 (...) começaram a surgir dificuldades no comércio entre Brasil e Argentina derivadas do fato de que melhorou radicalmente a competitividade da produção brasileira em relação à Argentina devido à desvalorização do real em relação ao peso. Essas dificuldades ficaram nítidas com as discussões em torno do novo regime automotivo, que se iniciaram ainda em 1999. Impasses nas negociações, relacionados a exigências de conteúdo nacional nos veículos comercializados, adiaram a renegociação do acordo que só seria assinado (...) em 21 de novembro de 2000.

Em 30 de junho de 2000 foram concluídas as negociações entre a Argentina e o Brasil relativas à política comum para o setor automobilístico, que deveria vigorar entre 1º de agosto de 2000 e 31 de dezembro de 2005 por meio do Trigésimo Primeiro Protocolo Adicional ao ACE-14, o qual abrange também o intercâmbio de veículos leves.

O intercâmbio de veículos novos é isento de tarifas, desde de que seja mantido o equilíbrio nas trocas, onde acompanhamento do fluxo de comércio entre os países é trimestral, medido de forma global, ou seja, para todos os produtos abrangidos pelo acordo, e avaliado em dólares norte-americanos.

Segundo Bonelli, o Brasil discordava da fórmula de cálculo empregada pela Argentina para definir o índice de conteúdo local nos produtos lá fabricados, fazendo então com que o acordo automotivo permanecesse suspenso por vários meses, até que impasse foi aparentemente solucionado em fins de novembro de 2000.

O Trigésimo Primeiro Protocolo de Complementação Econômica do ACE-14 previa também uma avaliação dos dois países quanto aos resultados do comércio do setor tanto entre as partes quanto com o resto do mundo, para implementação ordenada do livre comércio de “Produtos Automotivos” a partir de 2006.

Porém, questões quanto a mecanismos de crescimento e desenvolvimento harmônico da indústria automotiva de ambos os países, favorecendo particularmente o incremento da produção e de investimentos na indústria Argentina; integração efetiva das cadeias produtivas dos dois países; mecanismos para promover a competitividade da indústria automotiva dos mesmos entre outros, são discutidos dentro do período que antecede o vencimento do acordo, quando ao final de 2005 os dois países decidem não estabelecer o livre comércio de produtos automotivos, visto estas defasagens competitivas entre outras tornando de certa forma inconsistente a integração do livre comércio para o setor visto devidas desvantagens reconhecidas.

### **3.3 O SEGMENTO DE AUTOMÓVEIS: RESULTADO DO SETOR NO PERÍODO DE 1997 A 2005**

Conforme visto anteriormente, o setor automobilístico que integra o setor industrial do Brasil e da Argentina detém um grande número de empresas que estão estabelecidas nos dois países, porém, devido as diferenciações do mercado estas empresas se especializam na produção de bens diferentes complementando suas operações através de transações comerciais intra-firma.

A especialização na produção das empresas levou a uma reestruturação do setor e deslocamento de empresas entre os dois países, buscando maiores retornos de suas atividades.

Assim verificamos que a indústria automotiva na relação Brasil – Argentina, após todo o recondicionamento do mercado nacional com a alteração do câmbio, estabelecimento do regime automotivo e da guerra fiscal entre os estados e a entrada de novas empresas no mercado, leva a uma redução de importação de produtos da Argentina resultando em superávit na balança comercial da indústria conforme tabela 1.



TABELA 2. BALANÇA COMERCIAL INDÚSTRIA AUTOMOTIVA ENTRE BRASIL E ARGENTINA (em milhões de US\$)

ANO	EXPORTAÇÃO	IMPORTAÇÃO	SALDO
1999	692,3	1.073,3	- 381,0
2000	726,8	1.141,5	- 414,7
2001	408,7	1.304,8	- 896,1
2002	167,1	646,0	- 478,9
2003	680,3	427,3	253,0
2004	1.493,1	495,4	997,7
2005	2.060,4	798,9	1.261,5

FONTE: ANFAVEA

A partir dos dados apresentados acima, verifica-se então que a partir de 2003 o Brasil passa a apresentar superávits nesta relação, porém é de se considerar que estes dados tratam de todos os segmentos que compõe a indústria automobilística.

Levando-se em conta o perfil do consumidor nacional, segundo dados da FENABRAVE, os carros populares sempre estiveram representando maior parte dos automóveis consumidos no país até 2005. Em 2002 eles representavam 65,11% do mercado. Em 2003, 54,6%, em 2004, 52,81% e em 2005 quando reverte a situação, ele representa 45,4% dos automóveis consumidos no país.

Isto explica por partes, o fato do Brasil importar uma quantidade menor de automóveis, uma vez que nenhum outro país é especializado na produção de carros populares e é este que representa a maior fatia do mercado no período.

Assim, o fluxo de comércio entre o Brasil e a Argentina em se tratando de automóveis, é regido principalmente pelas condições do mercado, em que o Brasil apresenta esta “defesa” pela preferência dos automóveis populares, o qual a Argentina não fabrica, mas tem uma demanda potencial, dado a relação de baixo custo do automóvel brasileiro.

Então através da tabela 2 a seguir observa-se que há de fato uma redução das importações de automóveis da Argentina, verificando a quantidade de automóveis que são vendidos no Brasil que procedem daquele país.

TABELA 3. VENDAS INTERNAS DE AUTOMÓVEIS PROVINDOS DA ARGENTINA POR ANO

Ano	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Unidades	135.211	172.070	64.432	60.625	85.588	38.092	21.634	22.482	24.546

FONTE: ANFAVEA

Fica evidente que com a configuração do mercado nacional, prevalece o consumo de automóveis populares, o qual produzem as empresas que estão instaladas aqui no Brasil.

## CONCLUSÃO

Observando as variáveis estudadas, tendo em vista que a Argentina foi a primeira parceira comercial do Brasil na área automotiva no final da década de 80, as economias argentina e brasileira passaram por fortes transformações durante a década de 90 gerando um cenário muitas vezes desfavorável para relação entre estes dois países, implicando no surgimento de situações de instabilidade nas correntes de comércio e de investimento.

É notável que a estruturação do segmento industrial nos dois países apresenta certas semelhanças, tanto na estrutura de produção quanto nas fases, embora em diferentes períodos, colocando em vista do setor o experimento de experiências semelhantes que determinaram a estrutura do setor produtivo.

O trabalho identifica que a questão cambial foi um fator de competitividade para as empresas instaladas no país no sentido de competitividade de custos relativos e comercial.

Como destacado por muitos autores, a indústria automobilística é direcionada para mercados com auto potencial de consumo, e no caso do Brasil o fato de desenvolverem o carro “popular”, criou um produto que ganha um mercado muito amplo em relação a Argentina dado as condições econômicas das famílias no país.

No tocante de políticas e incentivos, o regime automotivo brasileiro que teve como enfoque aumentar a capacidade de produção da indústria local foi um propulsor para entrada de novas empresas do ramo de atividade, que associado a guerra fiscal, levou a muitas empresas decidirem a realizar seus investimentos no Brasil devido a baixos custos de investimento e operação, assim a maiores perspectivas de lucro.

Desta forma, discussões atuais em torno do comércio entre os dois países mostram que a Argentina acredita que o Brasil detém um potencial maior na sua produção de automóveis devido à política fiscal aplicada, o que é identificado, fazendo com que as empresas obtivessem menores custos de produção, deslocando seus investimentos para o país.

Já o Brasil entende que a redução do poder aquisitivo da população argentina faz com que eles passem a comprar os automóveis de menor custo produzidos no Brasil ao invés de comprarem os automóveis de maior valor produzidos na Argentina, explicando o resultado no período.

Desta forma, o resultado positivo para o Brasil no comércio da indústria automobilística entre a Argentina e o Brasil, tem como fatos de influência as políticas adotadas dentro do Brasil voltada ao setor, o câmbio somados as condições e características do mercado nacional e a especialização das grandes fabricantes mundiais, que fizeram com que a produção nacional atendesse a nova demanda interna, assim comprando menos produtos importados e passasse a ofertar os novos produtos desenvolvidos no país para outros mercados, neste caso a Argentina.

## REFERÊNCIAS

- ABRAMO, L. Um olhar de gênero: visibilizando precarizações ao longo das cadeias produtivas. **II CONGRESSO LATINO-AMERICANO DE SOCIOLOGIA DO TRABALHO**. 1996, Águas de Lindóia. Disponível em: <<http://white.oit.org.pe/spanish/260ameri/oitreg/activid/proyectos/acrav/edob/material/cadenas/pdf/cp4.pdf>>. Acesso em: 30. mar. 2008
- ALMEIDA, J. **A implantação da indústria automobilística no Brasil**. Rio de Janeiro, Fundação Getulio Vargas, Serv. de publicações, 1972.
- ALVES, Gilberto Rodrigo Moda. **Um estudo do comportamento da indústria automobilística na Argentina na década de 1990 e do regime automotivo Comum**. In: 15º CONGRESSO DE INICIAÇÃO CIENTÍFICA, 2007. Disponível em: <<http://www.unimep.br/phpg/mostracademica/anais/5mostra/1/176.pdf>> Acesso em: 15. jul. 2007.
- AMARAL, A. C. O. do; LIMA, E. C. de; **Política cambial: efeitos na Balança Comercial**. São Paulo, Aduaneiras, 2001.
- ANDERSON, P. **Câmaras setoriais: históricos e acordos firmados – 1991/95**. Texto para discussão nº 667. Rio de Janeiro, setembro de 1999. Disponível em: <[http://www.dominiopublico.gov.br/download/texto/td\\_0667.pdf](http://www.dominiopublico.gov.br/download/texto/td_0667.pdf)>. Acesso em: 15. jul. 2007.
- ARBIX, G. . Políticas do Desperdício e Assimetria entre Público e Privado na Indústria Automobilística. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**. São Paulo, v. 17, n. 48, p. 109-129, 2002. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/rbcsoc/v17n48/13952.pdf>> Acesso em: 15. jul. 2007
- AZUA, D. E. R. de. **O neoprotecionismo e o comércio exterior**. São Paulo: Aduaneiras, 1986.
- BONELLI, R. **Fusões e aquisições no MERCOSUL**. Texto para discussão nº 718. Rio de Janeiro, abril 2000. Disponível em <[http://www.dominiopublico.gov.br/download/texto/td\\_0718.pdf](http://www.dominiopublico.gov.br/download/texto/td_0718.pdf)>. Acesso em: 12. ago. 2007.
- BONELLI, R. **Políticas de competitividade industrial no Brasil – 1995/2000**. Texto para discussão nº 810. Rio de Janeiro, julho de 2001. Disponível em: <[http://www.dominiopublico.gov.br/download/texto/td\\_0810.pdf](http://www.dominiopublico.gov.br/download/texto/td_0810.pdf)>. Acesso em: 12. ago. 2007.
- BONELLI, R; VEIGA, P. da M.; BRITO, A. F. de. **As políticas industrial de comércio exterior no Brasil: rumos e definições**. Texto para Discussão nº 527. Disponível em: <[http://www.dominiopublico.gov.br/download/texto/td\\_0527.pdf](http://www.dominiopublico.gov.br/download/texto/td_0527.pdf)>. Acesso em: 12. ago. 2007.
- BRITO, A. F; BONELLI, R. **Políticas industriais descentralizadas: as experiências européias e as iniciativas subnacionais no Brasil**. Texto para Dsicussao nº 492. Rio de Janeiro, junho de 1997. Disponível em: <<http://www.ipea.gov.br/pub/td/td0492.pdf>>. Acesso em: 15. jul. 2007.
- CANUTO, O. **Comércio exterior**. Disponível em: <<http://www.mre.gov.br/cdbrasil/itamaraty/web/port/economia/comext/apresent/apresent.htm>>. Acesso em: 15. jul. 2007.
- CARNEIRO, R. **Desenvolvimento em crise: a economia brasileira no último quarto do século XX**. São Paulo: Ed. UNESP, IE – Unicamp, 2002.

COSTA, C; ROSA, E. M. da. **Indústria automobilística paranaense de 2000/2005 a concentração do mercado**. Seminário 2007 Disponível em: <<http://www.e-revista.unioeste.br/index.php/ccsaemperspectiva/article/viewFile/157/98>>. Acesso em: 12. ago. 2007

FERRARI FILHO, F. **Da tríade mobilidade de capital, flexibilidade cambial e metas de inflação à proposição de uma agenda econômica alternativa: uma estratégia de desenvolvimento para a economia brasileira à luz da teoria pós-keynesiana**. 2002. Disponível em: <[http://www.ufrgs.br/ppge/pcientifica/2002\\_14.pdf](http://www.ufrgs.br/ppge/pcientifica/2002_14.pdf)>. Acesso em: 12. ago. 2007.

FERRARI FILHO, F; SOBREIRA, R. **Regime cambial para países emergentes: uma proposição para a economia brasileira**. 2003. Disponível em: <[http://www.ufrgs.br/ppge/pcientifica/2003\\_21.pdf](http://www.ufrgs.br/ppge/pcientifica/2003_21.pdf)>. Acesso em: 12. ago. 2007.

GIAMBIAGI, F; BARENBOIM, I. **MERCOSUL: por uma nova estratégia brasileira**. Texto para discussão nº 1131. Rio de Janeiro, nov. 2005. Disponível em: <<http://www.dominiopublico.gov.br/download/texto/td001131.pdf>>. Acesso em: 12. ago. 2007.

GUERRA, O et al. **Indústria automobilística brasileira: conjuntura recente e estratégias de desenvolvimento**. Disponível em: <[http://www.fee.tche.br/sitefee/download/indicadores/34\\_01/14\\_parte.pdf](http://www.fee.tche.br/sitefee/download/indicadores/34_01/14_parte.pdf)>. Acesso em: 01. ago. 2007.

GONÇALVES, R. **Competitividade internacional e integração regional: a hipótese de inserção regressiva**(artigo). Disponível em: <[http://www.desenvolvimento.gov.br/arquivo/sti/publicacoes/futAmaDilOportunidades/rev20010424\\_01.pdf](http://www.desenvolvimento.gov.br/arquivo/sti/publicacoes/futAmaDilOportunidades/rev20010424_01.pdf)> Acesso em: 12. ago. 2007

HOLANDA FILHO, S. B. de. **Os desafios da indústria automobilística: a crise de modernização**. São Paulo: IPE, 1996.

LANZANA, A. E. T. **Economia brasileira: fundamentos e atualidade**. São Paulo. Editora Atlas, 2001.

LEMOS, M. B.; FERREIRA; F. **Novas estratégias locacionais das CMNs automotivas e sistema nacional de inovações na periferia industrializada**. Paper. Disponível em: <[http://66.102.1.104/scholar?hl=pt-BR&lr=&q=cache:NxWzy5qVGIGJ:www.ie.ufrj.br/globelics/pdfs/GLOBELICS\\_0092\\_Mauro.pdf+%22movimento+das+montadoras%22](http://66.102.1.104/scholar?hl=pt-BR&lr=&q=cache:NxWzy5qVGIGJ:www.ie.ufrj.br/globelics/pdfs/GLOBELICS_0092_Mauro.pdf+%22movimento+das+montadoras%22)>. Acesso em: 12. de ago. 2007.

LOURENÇO, G. M.; **Economia brasileira: da construção da indústria à inserção na globalização**. Curitiba. Editora do autor, 2005.

MAIA, S. F.; HAMASAKI, C. S.; LIMA, R. C. **Modelo Mundell-Fleming usando vetores autoregressivos: estudo de caso para o Brasil, 1980 à 1998**. Disponível em: <<http://www.sineziomaia.hpg.ig.com.br/Artigo19.pdf>>. Acesso em: 12. ago. 2007.

MICAELO, S. M. **Evolução da estratégia da Fiat Automóveis S.A face a mudança do ambiente competitivo da indústria automobilística brasileira: um estudo de caso**. Rio de Janeiro, 2003. 175 p. Dissertação de Mestrado – PUC-Rio. Disponível em: <[http://www.maxwell.lambda.ele.puc-rio.br/cgi-bin/PRG\\_0599.EXE/4821\\_1.PDF?NrOcoSis=12026&CdLinPrg=em](http://www.maxwell.lambda.ele.puc-rio.br/cgi-bin/PRG_0599.EXE/4821_1.PDF?NrOcoSis=12026&CdLinPrg=em)>. Acesso em: 12. jul. 2007.

MIRANDA, J. C. **Abertura comercial, reestruturação industrial e exportações brasileiras na década de 1990**. Texto para discussão nº 829. Brasília, outubro de 2001. Disponível em: <[http://www.dominiopublico.gov.br/download/texto/td\\_0829.pdf](http://www.dominiopublico.gov.br/download/texto/td_0829.pdf)>. Acesso em: 12. ago. 2007.

NASCIMENTO, R. P.; SEGRE, L. M. **Flexibilidade Produtiva x Flexibilidade das**

**Relações de Trabalho:** uma Análise do Setor Automobilístico Brasileiro. XXI ENCONTRO ANUAL DA ANPOCS, 2002. Disponível em: <<http://sindicalismo.pessoal.bridge.com.br/Rejanelidia2002.rtf>>. Acesso em: 12 jul. 2007.

PIANCASTELLI, M; PEROBELLI, F. **ICMS:** evolução recente e guerra fiscal. Texto para discussão nº 402. fevereiro de 1996. Disponível em: <[http://www.dominiopublico.gov.br/download/texto/td\\_0402.pdf](http://www.dominiopublico.gov.br/download/texto/td_0402.pdf)> Acesso em: 12. ago. 2007.

PORSEE, A. A. **Tecnologia e emprego na indústria automobilística:** evidência empíricas. Revista Paranaense de Desenvolvimento, Curitiba, n.94, maio/dez. 1998, p, 69-86. Disponível em: <[http://www.ipardes.gov.br/pdf/revista\\_PR/94/porsse.pdf](http://www.ipardes.gov.br/pdf/revista_PR/94/porsse.pdf)>. Acesso em: 12. jul. 2007.

PORTUGAL, M. S.; AZEVEDO, A. F.Z. de. **Abertura Comercial e Política Econômica No Plano Real, 1994-1999.** 1999 Disponível em: <[http://www.ufrgs.br/ppge/pcientifica/1998\\_11.pdf](http://www.ufrgs.br/ppge/pcientifica/1998_11.pdf)>. Acesso em: 29 ago. 2007.

SARTI, F. **Estudo da competitividade das cadeias integradas:** impacto das zonas de livre comércio. Campinas, 2002. Disponível em: <<http://64.233.169.104/searchq=cache:nTYSXto1yTwJ:www.desenvolvimento.gov.br/arquivo/sdp/proAcao/forCompetitividade/impZonLivComercio/41automotivaCompleto.pdf+indústria+automobilística+site:desenvolvimento.gov.br&hl=pt-BR&ct=clnk&cd=25&gl=br>>. Acesso em: 19. ago. 2007.

SCAVARDA, L. F. R.; HAMACHER, S. **Evolução da cadeia de suprimentos da indústria automobilística no Brasil.** Revista de Administração Contemporânea, Curitiba v.5, n.2, p. 201-219, maio/ago 2001.

ZACKESKI, N. F.; RODRIGUES, M. L. O. F. **Uma aproximação a atual política regional no Brasil.** Texto para discussão nº 694. Brasília, dezembro 1999. Disponível em: <[http://www.dominiopublico.gov.br/download/texto/td\\_0694.pdf](http://www.dominiopublico.gov.br/download/texto/td_0694.pdf)>. Acesso em: 12. ago. 2007.

