

# CRISE ARGENTINA DE 1998-2002: UMA ANÁLISE DOS IMPACTOS NAS EXPORTAÇÕES NA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA BRASILEIRA

Emanuelli Milka Woitkiv<sup>1</sup>

Gabriel Medeiros Ferreira Iankilevich<sup>2</sup>

Guilherme Ferreira Lima<sup>3</sup>

Marcelo Barcik Lucas de Oliveira<sup>4</sup>

Thiago Klein de Almeida<sup>5</sup>

Prof.orientador Carlos Ilton Cleto<sup>6</sup>

## RESUMO

Este trabalho tem por finalidade examinar como a Crise Argentina, no período de 1998 a 2002, impactou as exportações de produtos automotivos no Brasil. O trabalho busca elencar os acordos comerciais bilaterais Argentina-Brasil, trazendo uma síntese do modelo de exportações adotado e as consequências na balança comercial Brasileira. Para tanto, utilizou-se uma pesquisa exploratória e bibliográfica. Os estudos acentuam uma parcela importante da desaceleração da indústria Automobilística brasileira creditada à crise argentina, afinal havia uma forte parceria e integração comercial entre os dois países. Constatou-se que com o cenário marcado por instabilidades econômicas entre ambos os países nos anos 2000, com a Argentina atravessando por sua pior crise econômica desde os anos 30, caracterizado pela falência do sistema financeiro, fuga de capitais e restrições aos saques e depósitos bancários, seu papel como um dos principais importadores foi peça chave para uma desaceleração e queda no desempenho das exportações da indústria automobilística brasileira.

Palavras-chave: Indústria Automobilística Brasileira. Exportações. Crise Argentina.

<sup>1</sup> Aluno do Curso de Ciências Contábeis da FAE Centro Universitário. *E-mail:* emanuelli.woitkiv@mail.fae.edu

<sup>2</sup> Aluno do Curso de Ciências Econômicas da FAE Centro Universitário. *E-mail:* gabriel.ferreira.medeiros@mail.fae.edu

<sup>3</sup> Aluno do Curso de Administração da FAE Centro Universitário. *E-mail:* guilherme.ferreira.lima@mail.fae.edu

<sup>4</sup> Aluno do Curso de Ciências Econômicas da FAE Centro Universitário. *E-mail:* marcelo.lucas@mail.fae.edu

<sup>5</sup> Aluno do Curso de Ciências Econômicas da FAE Centro Universitário. *E-mail:* thiago.klein@mail.fae.edu

<sup>6</sup> Orientador da Pesquisa. Doutor em Engenharia de Produção pela Universidade Federal de Santa Catarina. Professor dos cursos de Ciências Econômicas da FAE Centro Universitário. *E-mail:* carlos.cleto@fae.edu

## INTRODUÇÃO

O primeiro passo rumo a um processo de integração entre Brasil e Argentina foi a assinatura da Declaração de Iguazu pelos presidentes à época, Raul Alfonsín e José Sarney, iniciando um vigoroso processo de cooperação entre os dois países, a partir de meados da década de 1980.

A partir deste marco, formou-se uma forte e importante aliança entre os dois países, da qual foram deliberados importantes acordos entre Brasil e Argentina, superando antigas rivalidades, e construindo uma sólida integração econômica.

Alguns anos à frente, com a assinatura da “Ata para a Integração Brasil-Argentina” em 1986, foi criado o Programa de Integração e Cooperação Econômica (PICE) que futuramente viria a nortear o Tratado de Assunção, culminando no então MERCOSUL.

Impulsionado por esse ambiente favorável de cooperação bilateral entre os dois países sul-americanos, foram firmados importantes tratados econômicos.

Este estreitamento das relações trouxe a criação de comércio entre estes dois países, principalmente no que tange o setor automobilístico brasileiro, onde o mercado argentino posicionou-se como principal destino das exportações deste setor.

Contanto, a partir da instabilidade econômica e ciclo de crises vivenciadas por ambos países no que tange o período de 1998 a 2002, houve um esmorecimento das relações entre Brasil e Argentina, no qual de um lado o Brasil buscava estabilizar sua economia através da adoção do regime de câmbio flutuante e implantação do regime de metas inflacionárias e de outro lado a Argentina passava por sua pior crise econômica desde os anos 30, marcada pela falência do sistema financeiro, fuga de capitais e restrição aos saques e depósitos bancários, declarando moratória unilateral - ou seja, declaração de não pagamento de dívidas nos prazos e demais condições estipuladas - da dívida externa com credores privados.

Como resultado, a Argentina que representava à época cerca de 26% das exportações brasileiras, sendo responsável pela compra de aproximadamente 60% da produção automobilística, constata-se o seu papel no declínio do desempenho de exportações brasileiras no período.

Face ao exposto, o trabalho tem como objetivo verificar se houve impacto na queda nas exportações brasileiras a partir da crise. Os objetivos específicos tratados neste trabalho são: i) discorrer sobre as Teorias do Comércio Internacional e Integração Econômica; ii) Analisar a relação comercial entre Brasil e Argentina e iii) verificar o impacto da crise argentina nas exportações de produtos automobilísticos brasileiros.

Para tanto, o presente trabalho identifica as raízes que dão origem às relações econômicas bilaterais entre países, bem como os reflexos reais sentidos em uma repartição tão abrangente como a Indústria Automobilística, capaz de movimentar diversos setores da economia.

Isto posto, a fim de apresentar os objetivos, o estudo foi estruturado em três seções, iniciando pelas Teorias do Comércio Internacional e Integração Econômica, seguindo com pesquisa histórica sobre a relação comercial entre Brasil e Argentina. A seção três apresenta uma análise descritiva de evolução e desempenho das exportações do setor automobilístico brasileiro para o país vizinho.

## 1 IMPORTÂNCIA DO COMÉRCIO INTERNACIONAL

### 1.1 DAVID RICARDO: TEORIA DAS VANTAGENS COMPETITIVAS E COMPOSIÇÃO DA BALANÇA COMERCIAL ENTRE BRASIL E ARGENTINA

Para David Ricardo, em seu livro “The Principles of Political Economy and Taxation” de 1817, desenvolveu a teoria das vantagens comparativas com base no estudo de Adam Smith, na qual cada país deve se especializar na produção daqueles bens em que possui vantagens comparativas em relação aos outros países, e deve importar aqueles bens em que não possui vantagens comparativas.

A partir da ótica de Ricardo, verifica-se que no caso de Brasil e Argentina, ambos países possuem vantagens comparativas no setor automotivo (Tabela 1 e 2), minerais e energéticas. Isso cria uma complementaridade entre as economias desses países, o que pode levar a um aumento do comércio bilateral.

TABELA 1 — Exportações para Argentina 2022/2023

Produtos	Valor US\$ Milhões Acum. Ano Atual	Média US\$ Milhões Acum. Ano Atual	Valor US\$ Milhões Igual Período do Ano Anterior	Média US\$ Milhões Igual Período do Ano Anterior	Var(%) Média	Part(%) Acum. Ano Atual	Part(%) Igual Período do Ano Anterior
Soja	1928,52	10,25	181,47	0,96	968,36	14,13	1,52
Partes e acessórios dos veículos automotivos	1498,25	7,96	1203,6	6,36	25,14	10,98	10,13
Veículos automóveis de passageiros	1136,28	6,04	1234,43	6,53	-7,46	8,32	10,39
Energia elétrica	427,02	2,27	178,72	0,94	140,19	3,12	1,5
Minério de ferro e seus concentrados	390,94	2,07	396,69	2,09	-0,92	2,86	3,33

FONTE: MDIC (2023b, adaptado)

NOTA: Base de dados da balança comercial entre Brasil e Argentina

TABELA 2 — Importações da Argentina 2022/2023

Produtos	Valor US\$ Milhões Acum. Ano Atual	Média US\$ Milhões Acum. Ano Atual	Valor US\$ Milhões Igual Período do Ano Anterior	Média US\$ Milhões Igual Período do Ano Anterior	Var(%) Média	Part(%) Acum. Ano Atual	Part(%) Igual Período do Ano Anterior
Veículos automóveis para transporte de mercadorias e usos especiais	1763	9,37	1667,06	8,82	6,31	19,47	17,17
Veículos automóveis de passageiros	1623,69	8,63	1494,07	7,9	9,25	17,93	15,39
Óleos brutos de petróleo ou de minerais betuminosos, crus	709,2	3,77	223,02	1,18	219,68	7,83	2,29
Trigo e centeio, não moídos	605,52	3,22	1383,09	7,31	-55,98	6,68	14,25
Motores de pistão, e suas partes	326,93	1,73	323,89	1,71	1,47	3,61	3,33

FONTE: MDIC (2023b, adaptado)

NOTA: Base de dados da balança comercial entre Brasil e Argentina

No entanto, a composição da balança comercial entre Brasil e Argentina é desfavorável para o Brasil em USD1,5 bilhões no acumulado dos anos 2022 e 2023, principalmente por um grande volume de importações de veículos argentinos. De acordo com o estudo “Vantagens competitivas e composição da balança comercial entre Brasil e Argentina” (SOUSA; LUCENA; VIEIRA, 2021), o Brasil possui vantagens competitivas em produtos de maior valor agregado, como automóveis, aviões e equipamentos elétricos. Por outro lado, a Argentina é o principal fornecedor de automóveis e produtos químicos para o Brasil.

A teoria da proteção argumenta que os países podem adotar medidas protecionistas, como tarifas e barreiras não-tarifárias, para proteger seus produtores nacionais da concorrência estrangeira. Analisando Brasil e Argentina, os dois países têm adotado medidas protecionistas em diferentes momentos, o que pode ter contribuído para a deterioração das relações comerciais entre eles.

Gregório, Ferreira e Braun (2014) conduziram um estudo abrangente sobre a teoria da proteção e os conflitos comerciais entre Brasil e Argentina. O estudo destacou a adoção de medidas protecionistas pela Argentina para proteger sua indústria automobilística, enquanto o Brasil implementou medidas semelhantes para proteger suas indústrias de calçados e têxtil. De acordo com suas descobertas, essas medidas protecionistas desencadearam conflitos comerciais entre os dois países.

Os conflitos comerciais entre o Brasil e a Argentina relacionados a medidas protecionistas envolvem principalmente tarifas e barreiras comerciais que impactam o comércio bilateral e as relações econômicas entre os dois países. Esses conflitos resultaram de várias medidas adotadas por ambos os lados para proteger suas indústrias nacionais, muitas das quais afetaram negativamente as exportações e importações mútuas

Dessa forma, é possível afirmar que a relação comercial entre Brasil e Argentina é complexa e apresenta desafios a serem superados. Por um lado, ambos os países possuem vantagens competitivas em setores distintos, no qual de um lado o Brasil possui vantagens nos setores de Agricultura, Mineração, Indústria de Transformação (como por exemplo a Indústria Automobilística) e Energia, e a Argentina se destaca nos setores de Indústria Alimentícia e Energia Renovável. Tais vantagens possibilitam a complementaridade econômica. Por outro lado, existem conflitos comerciais que dificultam o estreitamento dessa relação.

Nesse contexto, a teoria da proteção comercial apresenta-se como um fator que pode agravar esses conflitos. Conforme explica Abrucio (2000), a proteção comercial é uma política que tem como objetivo resguardar a indústria nacional da competição estrangeira, protegendo-a da entrada de produtos importados. Essa política pode ser implementada por meio de diversas medidas, como tarifas de importação, cotas de importação, subsídios e barreiras técnicas.

No caso específico da relação comercial entre Brasil e Argentina, a teoria da proteção comercial pode ser vista como um fator que acentua os conflitos comerciais. Isso porque ambos os países possuem setores industriais que competem entre si e que podem se sentir prejudicados por políticas de proteção adotadas pelo outro país. Por exemplo, o setor automotivo argentino é altamente protegido e conta com políticas de incentivo à produção local, o que pode gerar conflitos com o setor automotivo brasileiro.

Um exemplo disso foi a negociação do acordo de livre comércio entre o Mercosul e a União Europeia, que foi amplamente discutido ao longo dos últimos anos. Durante as negociações, Brasil e Argentina tiveram visões distintas sobre diversos pontos do acordo, como a questão da abertura de mercado para produtos agrícolas. Enquanto o Brasil defendia uma maior liberalização nesse setor, a Argentina temia a concorrência de produtos europeus e exigia medidas de proteção para sua indústria agropecuária.

## **2 RELAÇÃO COMERCIAL ENTRE BRASIL E ARGENTINA**

Ao analisar a relação bilateral dos países Brasil e Argentina, nota-se que até o período de 1950, não houve potenciais acordos comerciais, mesmo considerando a tentativa de 1907, no qual a Argentina ofereceu ao Brasil, tarifas de importação semelhantes aos Estados Unidos, mas do qual o mercado norte-americano continuava muito mais rentáveis ao mercado nacional. Portanto, o trabalho propõe analisar os acordos obtidos após a década de 1950, dos quais estavam presentes no período de crise na Argentina (1998-2002) e de que forma podem ter influenciado em decisões comerciais brasileiras.

## 2.1 PRINCIPAIS ACORDOS E PROTOCOLOS COMERCIAIS ENTRE A ARGENTINA E O BRASIL

Período 1950-1980: quanto ao mercado nacional, nota-se que as relações dos países Brasil x Argentina se desenvolveram no governo de Juscelino Kubitschek (1956-1960), em que o cenário mundial estava marcado por guerras, que prejudicavam acordos bilaterais. Desta forma, houve o desenvolvimento de acordos industriais entre os países, como exemplo o de Cooperação Industrial Brasil-Argentina, assinado em setembro de 1958 e o tratado de Montevideú, em 1960. Acordos dos quais buscam inserir uma zona de livre comércio entre os países.

Na década de 1960, houve a implantação do ALALC (Associação Latino-Americana de Livre Comércio), ação que buscou a eliminação das restrições não tarifárias e o desmantelamento das medidas protecionistas, com relações multilaterais de produtos a produtos.

Anos mais tarde (1980), passou a ser conhecida por ALADI (Associação Latino-Americana de Integração), um importante bloco econômico, com concessão de preferências tarifárias que está presente em acordos regionais atuais.

Período 1980-2000: Mesmo com tamanhas tentativas de relações bilaterais anteriores, a aproximação bilateral tomou corpo pelas mãos dos presidentes José Sarney e Raúl Alfonsín, em 1985 com a “Declaração de Iguazu”, demonstrando o interesse mútuo e superando as antigas rivalidades.

Diante disso, o grande passo dado foi a assinatura da “Ata para a Integração Brasil-Argentina” em 1986. Ações que resultaram na criação do MERCOSUL, a fim de permitir ajustes nos objetivos de uma harmonização comercial, para a integração uniforme.

O Mercado Comum do Sul (MERCOSUL), vem das tentativas de integração vistas em outros acordos, com intuito da União Aduaneira. Sendo no caso do ALALC e ALADI, e como marco fundamental, a assinatura do Tratado de Assunção pelos países Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai. Tratado do qual coloca em termos jurídicos legais, tentativas de interesses comuns anteriores, com uma Tarifa Externa Comum (TEC).

Em 20 de dezembro de 1990, ambos os países assinam o Acordo de Complementação Econômica nº14 (ACE 14), acordo de compreensão tarifária dos bens e estabelece o desagramento comercial bilateral, ou seja, este termo é utilizado para produtos não abrangidos sobre o Mercado Comum do Sul, como por exemplo, produtos automotivos.

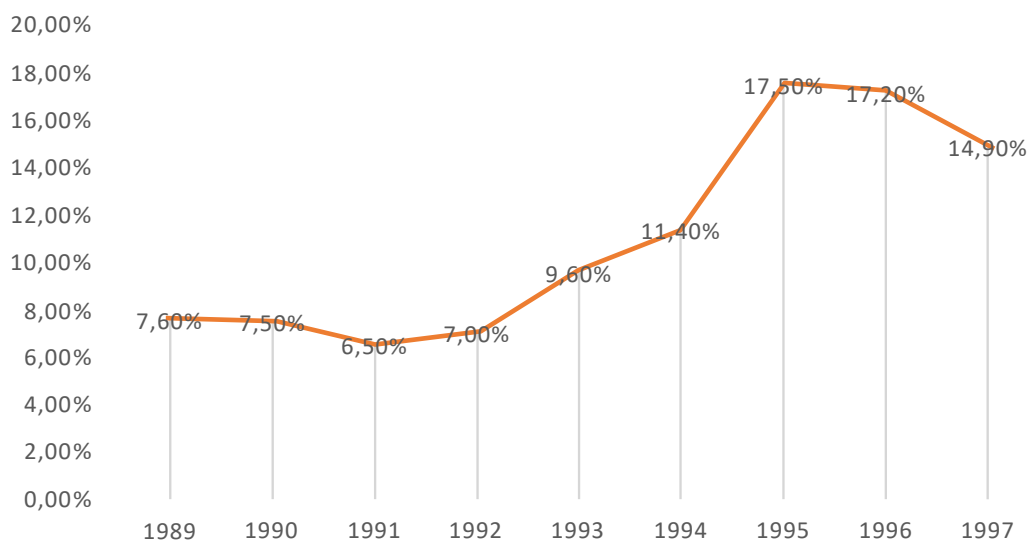
Após a deflagração do MERCOSUL, no período de 1998-2002 a Argentina passa a enfrentar uma das piores crises já vistas desde os anos 30. Colocando em cheque as exportações brasileiras ao país e criando um cenário negativo para ambos os países, principalmente no que tange aos acordos bilaterais supramencionados.

## 2.2 PERSPECTIVA E CONTEXTO HISTÓRICO DA ARGENTINA

A então denominada crise dos anos 2000, foi classificada como uma das piores da história para a Argentina. Esse período representou uma fase de instabilidade econômica, do qual gerou o aumento do desemprego e apreensão da população em relação à segurança nas ruas. O ano de 1999 marcou o agravamento da situação, devido à queda do Produto Interno Bruto (PIB) real.

O governo de Carlos Menem teve resultados assertivos no seu primeiro mandato com início no ano de 1989, o governo tinha como foco o combate à inflação. Todavia, ao final do seu segundo mandato o governo já contava com a insatisfação popular, devido a incapacidade do governo em combater as altas taxas de desemprego apresentadas no período, conforme GRÁFICO 1. No ano de 1997 surge uma força política com o objetivo de resolver os atuais problemas econômicos e sociais da época, e com isso em 1999 Fernando de La Rúa é eleito o presidente da Argentina.

GRÁFICO 1 – Taxa de desemprego - População economicamente ativa 1989 - 1997 (Em %)



FONTE: INDEC (2023, adaptado)

De La Rúa, tinha como principais compromissos em seu governo, buscar a preservação da estabilidade econômica, combater o desemprego que havia aumentado drasticamente na última década e a corrupção, que eram os principais problemas sociais no país. Após sua rápida posse (1999-2001), no seu primeiro ano, De La Rúa determinou o aumento nos impostos com a promessa de recuperação da economia do país, o que de início não gerou revolta da população, mas no decorrer do seu governo gerou um clima desafiador para condução de suas políticas de cunho econômico.

Neste contexto, o ambiente político da Argentina foi se tornando mais difícil, o ex-presidente Menem fazia uma defesa da dolarização da economia com o objetivo de desmoralizar o governo atual do país. Visando amenizar a insatisfação da população, De La Rúa convidou para o ministério da economia o ex-titular da pasta Domingo Cavallo, que foi o criador do regime de conversibilidade, o principal objetivo do seu regime era a redução da inflação, e o plano era manter uma taxa de câmbio fixa para o país em relação ao dólar. Cavallo reassumiu o cargo com a garantia da aplicação da conversibilidade.

A solução encontrada pelo ministro para resolver os empecilhos da economia, foi a alteração do regime, ele determinou que a âncora cambial seria mantida e o peso não seria mais fixado em exclusivo ao dólar, com isso seu valor seria definido conforme o euro. Como naquele momento a moeda europeia estava com as cotações em baixa, a intenção de Cavallo era melhorar a competitividade cambial da Argentina e ao mesmo tempo mantendo a estabilidade. O plano do ministro teve resultados diferentes do esperado, os investidores desistiram de suas aplicações conforme notaram que a conversibilidade não era lucrativa como apresentado. Esse plano teve efeito também no ponto de vista fiscal, visto que a dívida externa estava aumentando por conta da desvalorização.

Tais medidas resultaram em um cenário político que declinou cada vez mais, o governo de De La Rúa enfrenta crescentes protestos por parte da população. O golpe final veio após dois meses, no dia primeiro de dezembro, quando foi decretado as restrições ao saque dos depósitos bancários e o bloqueio de transferências para outros países. O objetivo de tal ato era impedir o pânico financeiro que ocorreria com uma corrida dos bancos para troca dos pesos por dólares. De início foi estipulado que essa medida durasse por 90 dias, mas a população se enfureceu, os protestos começaram a ficar violentos e se deu início a combates com a polícia.

De La Rúa renunciou. As próximas semanas seguintes à renúncia presidencial, foram de extrema fragilidade e lutas internas no Congresso. Entre dezembro de 2001 e janeiro do ano seguinte, a Argentina teve quatro presidentes. Adolfo Rodríguez Saá, assumiu a presidência a última semana de dezembro, e teve como atividade o decreto da moratória da dívida externa, os contratempos com os credores internacionais continuaram até uma negociada reestruturação no governo de Kirchner, o ciclo mais brutal de instabilidade se encerrou em janeiro de 2002, com a ascensão do líder Eduardo Duhalde, que havia sido derrotado por De La Rúa na eleição anterior, coube então a Duhalde encerrar a conversibilidade, e os efeitos foram piores ainda, o peso desvaloriza rapidamente, as importações ficaram escassas, a inflação disparou, e o PIB sofreu queda.

O curto governo de Duhalde ficou marcado pelas tensões sociais, mas também pela reorganização política e econômica da Argentina. No próximo ano de 2003, o país voltou a ter crescimento econômico.



### 3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

A metodologia utilizada para o presente trabalho de acordo com Prodanov e Freitas (2013) foi a pesquisa bibliográfica e exploratória, uma vez que foi realizado um levantamento de obras publicadas e coleta de dados, com enfoque no surgimento das relações entre Brasil e Argentina, bem como a Crise Argentina dos anos 2000, assim como índices de exportações e inflacionários, para que, desta forma, pudessem ser feitas inferências teóricas acerca dos impactos nas exportações de produtos automobilísticos no panorama brasileiro. Foram analisados os indicadores macroeconômicos argentinos, bem como a balança comercial do período de crise, objetivando aferir os resultados das políticas econômicas e comerciais adotadas cruzando com os respectivos impactos no mercado brasileiro.

Para investigar a relação comercial entre Brasil e Argentina e sua influência na dinâmica das políticas de proteção comercial, foram coletados dados econômicos e comerciais de fontes oficiais, como a Secretaria do Comércio Exterior (MDIC), realizada uma análise para identificar tendências e padrões nas relações comerciais e uma revisão da literatura com base em estudos anteriores, como Gregório, Ferreira e Braun (2015) e Sousa, Lucena e Vieira (2021), para contextualizar medidas de proteção e conflitos comerciais. O estudo dos dados foi conduzido com base nos princípios da teoria das vantagens comparativas de David Ricardo.

Diante disso, a organização do trabalho se dá pela revisão bibliográfica de autores sobre a Teoria do Comércio Internacional e história político-econômica, analisando como se dão as interações entre nações. Em seguida almejando contextualização sobre os tratados comerciais, os quais em primeiro lugar deram luz ao mercado bilateral entre Brasil-Argentina, permeando os acontecimentos históricos do período de 1998-2002, onde percebe-se como ápice da então crise argentina e maior impacto na balança de exportações. Por fim, busca-se avaliar através da análise dos indicadores macroeconômicos os impactos nas exportações.

A coleta de dados foi realizada através dos portais da CEIC Data (2023), Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE (2023), e principalmente da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores – ANFAVEA, no qual através dos anuários publicados foi possível analisar os reflexos sentidos nas exportações brasileiras durante o período a partir das medidas econômicas e políticas adotadas tanto no Brasil quanto na Argentina.

Desta forma, verificou-se através dos dados estatísticos se a crise da Argentina teve impacto significativo sobre a receita arrecadada e quantidade de Veículos produzidos e comercializados ao exterior.

## 4 ANÁLISE DO DADOS

Em análise do histórico das economias dos países Brasil e Argentina, do período de 1990 a 2010, temos esta busca pela estabilidade da Argentina que passou a criar vulnerabilidades, onde a partir de 2001, o país teve repercussões negativas e significativas no mercado internacional, enfrentando a desvalorização da moeda nacional. Essa crise passou a impactar as exportações automotivas brasileiras, pois com a desvalorização da moeda reduziu o poder de compra nacional argentino e a demanda de carros produzidos em território brasileiro passou a ser reduzida. Levando assim, a queda de receitas, produção e demissões nas montadoras, por aplicações de restrições cambiais e barreiras comerciais impostas pela Argentina, exigindo a diversificação dos mercados de exportação e destacando uma vulnerabilidade na indústria automobilística brasileira.

### 4.1 IMPACTOS DA CRISE ARGENTINA NA EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA

Durante o período de 1995 a 2004, a produção de veículos brasileiros teve uma taxa de crescimento média anual composta (CAGR) de 4,0% (inicialmente, a produção era de 1.629.008 unidades, e ao final dessa década, alcançou 2.317.227 unidades), com uma expressiva taxa negativa de crescimento entre 1998 e 2000 que afetou a produção de todos os tipos de veículos: Automóveis, Comerciais leves, Caminhões e Ônibus.

TABELA 3 – Produção Total de Veículos Brasileiros 1995-2004 (em unidades)

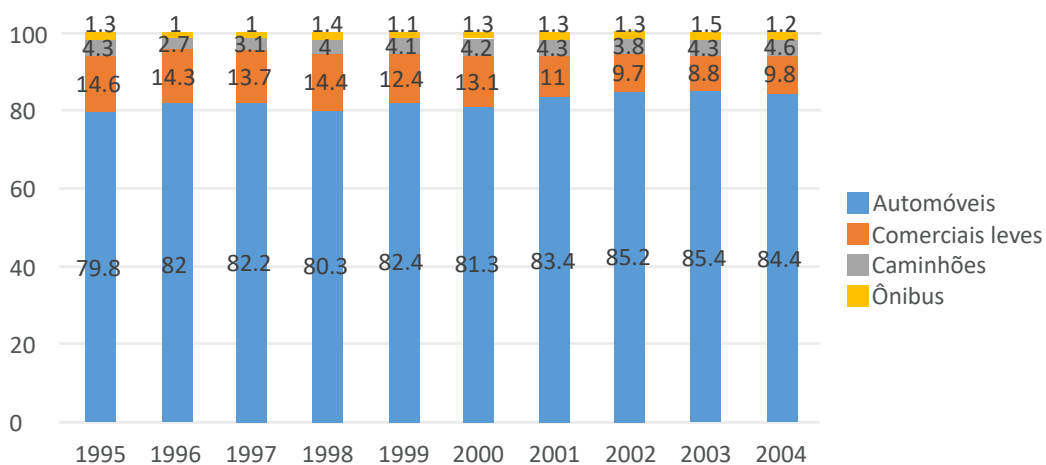
Ano	Total	Taxa de Crescimento	Automóveis	Taxa de Crescimento	Comerciais leves	Taxa de Crescimento	Caminhões	Taxa de Crescimento	Ônibus	Taxa de Crescimento
1995	1.629.008	3,0%	1.299.493	4,0%	237.373	-5,3%	70.495	9,9%	21.647	24,2%
1996	1.804.328	10,8%	1.479.490	13,9%	258.783	9,0%	48.712	-30,9%	17.343	-19,9%
1997	2.069.703	14,7%	1.700.438	14,9%	283.965	9,7%	63.744	30,9%	21.556	24,3%
1998	1.586.291	-23,4%	1.273.356	-25,1%	227.704	-19,8%	63.773	0,0%	21.458	-0,5%
1999	1.356.714	-14,5%	1.118.483	-12,2%	168.020	-26,2%	55.277	-13,3%	14.934	-30,4%
2000	1.691.240	24,7%	1.375.382	23,0%	221.498	31,8%	71.686	29,7%	22.674	51,8%
2001	1.817.116	7,4%	1.516.182	10,2%	199.813	-9,8%	77.431	8,0%	23.690	4,5%
2002	1.791.530	-1,4%	1.525.491	0,6%	174.655	-12,6%	68.558	-11,5%	22.826	-3,6%
2003	1.827.791	2,0%	1.561.780	2,4%	160.061	-8,4%	78.960	15,2%	26.990	18,2%
2004	2.317.227	26,8%	1.954.604	25,2%	226.527	41,5%	107.338	35,9%	28.758	6,6%
CAGR		4,0%		4,6%		<0,0%		4,8%		3,2%

FONTE: Anfavea (2023, adaptado)

NOTA: Base de dados de produção de automóveis e taxa de crescimento ano a ano

É possível observar que ao longo destes anos, a produção de automóveis (detentor do maior percentual de produção total de veículos o Brasil) teve a terceira maior taxa média de crescimento, com 4,6%, atrás dos caminhões, com 4,8% de taxa média de crescimento, e superior a de ônibus, com 3,2% de taxa média de crescimento. O segmento de Comerciais leves manteve sua produção próxima a uma taxa de crescimento médio anual composta negativa.

GRÁFICO 2 – Produção Total de Veículos no Brasil 1995-2004 (em %)



FONTES: Anfavea (2023, adaptado)

No GRÁFICO 2, constata-se que o segmento de Automóveis durante os anos de 1995 até 2004 representou uma média de 82,64% da produção total de veículos brasileiros, correspondendo pela maior representatividade. A categoria de Comerciais leves foi a segunda maior, detendo 12,18% da produção total.

Para compreender melhor a dinâmica da produção na indústria automobilística durante o período analisado, é crucial considerar o contexto macroeconômico desse período. Durante o primeiro governo de Fernando Henrique Cardoso (1994-1998), a economia brasileira cresceu a uma taxa média de 3,8%, enquanto a economia mundial cresceu a uma média de 4,3%. O Plano Real, nesse estágio inicial, baseava-se na liberalização do comércio e no câmbio valorizado para estabilizar a inflação. Manter reservas substanciais era essencial para sustentar esse regime, mesmo que a conversibilidade da moeda não fosse garantida. Essa necessidade de manter reservas elevadas levou a taxas de juros elevadas, reformas econômicas e fiscais que não favoreceram o crescimento econômico e uma supervalorização da moeda que prejudicou a indústria automobilística.

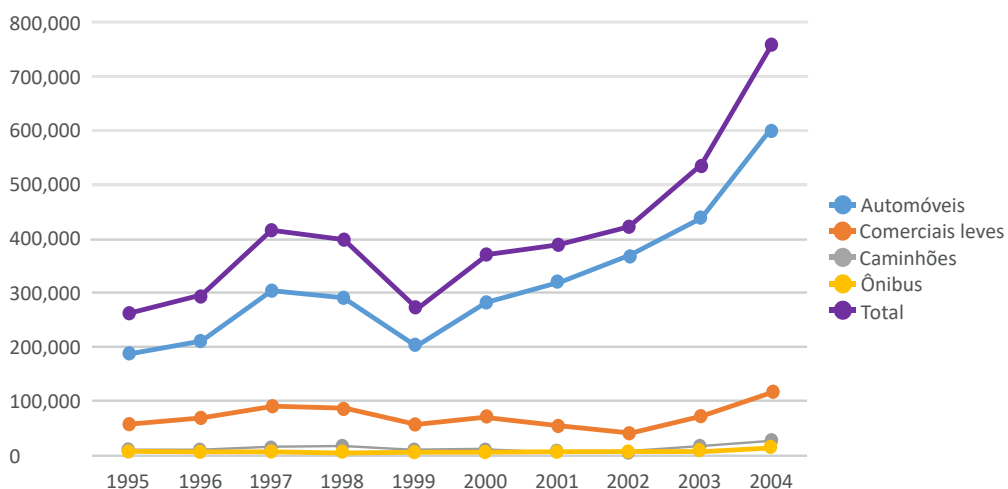
No segundo mandato de Fernando Henrique Cardoso (1999-2002), a economia mundial cresceu a uma taxa média de 3,4%, enquanto a economia brasileira cresceu a uma média de 2,1%, novamente abaixo da média global. Esse período viu a Crise

Argentina (1998) marcada por uma sequência de quedas, caracterizada por um ciclo negativo de déficits em constante aumento e uma diminuição da confiança. Além disso, houve uma redução nos termos de troca para as exportações argentinas devido à crise russa, ao aumento das taxas de juros e à significativa desvalorização do peso causada pela política de conversibilidade. Esses acontecimentos prejudicaram o crescimento econômico e a habilidade do governo de manter o equilíbrio fiscal.

Como consequência desse momento de crises, houve um esmorecimento do intercâmbio comercial entre Brasil e Argentina, especialmente após a crise cambial de 1999, que desvalorizou a moeda brasileira, enfraqueceu a corrente de comércio entre os dois países, afetando tanto o mercado interno quanto o externo, especialmente na Argentina. As quedas na produção, no faturamento e nos investimentos da indústria automobilística durante estes anos está diretamente ligada a esse contexto macroeconômico.

No GRÁFICO 3, podemos analisar que a exportação total de veículos brasileiros reduziu mais de 31% entre os anos de 1998 a 1999, caindo de 400.244 unidades para 274.799, já vindo de uma decrescente a partir de 1997, maior patamar desde 1995.

GRÁFICO 3 – Exportação Total de Veículos brasileiros 1995-2004 (em unidades)



FONTE: ANFAVEA (2023, adaptado)

Esse resultado desfavorável foi diretamente impactado pela Crise Argentina, afetando a economia brasileira, uma vez que o principal parceiro representava 80% das exportações de veículos do Brasil, apesar da Argentina ter adotado medidas como a desvalorização do peso argentino, buscando aumentar a competitividade de suas exportações e controlar a balança comercial, além da adesão do então chamado “Programa de Conversibilidade”, onde através de um regime de câmbio fixo - o peso estava atrelado ao dólar americano em uma relação de 1 para 1. Tal conhecido programa objetivava controlar a inflação no país, promovendo estabilidade econômica. De outro lado foi gerado uma rigidez na política monetária e cambial.

TABELA 4 – Exportações veículos brasileiros por país de destino 1998 a 2003 (em unidades)

País	Automóveis		Comerciais leves		Caminhões		Ônibus		Total	
	1998	1999	1998	1999	1998	1999	1998	1999	1998	1999
Argentina	163280	78559	44501	12392	10203	6640	898	993	218882	98584
Bolívia	122	84	106	0	187	69	188	45	603	198
Chile	3700	8845	1095	2630	1541	744	1133	1069	7469	13288
Colômbia	4715	1025	0	0	33	0	195	128	4943	1153
Equador	4396	1230	286	71	70	46	222	21	4974	1368
Paraguai	2095	1142	1698	369	299	63	163	112	4255	1686
Peru	1008	535	176	10	122	19	141	104	1447	668
Uruguai	7962	2853	3809	944	1175	311	109	209	13055	4317
Venezuela	15618	9961	361	74	26	51	1338	150	17343	10236
Total	202896	104234	52032	16490	13656	7943	4387	2831	272971	131498
País	Automóveis		Comerciais leves		Caminhões		Ônibus		Total	
	2000	2001	2000	2001	2000	2001	2000	2001	2000	2001
Argentina	87068	49136	11108	7857	6187	2971	1135	560	105498	60524
Bolívia	109	35	14	0	17	2	1	0	141	37
Chile	14842	8078	4777	4226	1467	1412	1303	1194	22389	14910
Colômbia	3452	7191	0	0	5	72	767	1234	4224	8497
Equador	923	3836	9	306	3	114	0	182	935	4438
Paraguai	1649	1197	884	923	121	69	49	16	2703	2205
Peru	933	480	24	7	447	24	233	94	1637	605
Uruguai	3975	2706	1846	1330	209	304	259	163	6289	4503
Venezuela	25096	50687	67	284	14	850	140	574	25317	52395
Total	138047	123346	18729	14933	8470	5818	3887	4017	169133	148114
País	Automóveis		Comerciais leves		Caminhões		Ônibus		Total	
	2002	2003	2002	2003	2002	2003	2002	2003	2002	2003
Argentina	58825	84816	3767	20399	493	5352	20	782	63105	111349
Bolívia	94	130	7	11	61	41	1	9	163	191
Chile	10275	16331	3295	6912	2027	2554	1799	2308	17396	28105
Colômbia	15370	11596	2	7	78	262	791	1003	16241	12868
Equador	13268	15195	102	726	381	193	461	631	14212	16745
Paraguai	838	190	452	676	99	25	1	2	1390	893
Peru	711	1241	16	4	216	410	132	290	1075	1945
Uruguai	791	1239	273	400	37	45	63	2	1164	1686
Venezuela	22413	5717	52	3	481	78	296	24	23242	5822
Total	122585	136455	7966	29138	3873	8960	3564	5051	137988	179604

FONTE: Anfavea (2023, adaptado)

NOTA: Exportações totais de automóveis apenas para América do Sul

Na TABELA 4, mostra-se que a Argentina foi responsável por importar 78% do total de automóveis brasileiros (317.466 de 404.469 unidades totais) durante 1998 e 1999. Porém, durante a crise Argentina, entre 2000 e 2001, observa-se um declínio desse percentual, de 78% para 52% (166.022 de 317.247 unidades totais), o mesmo efeito estendendo-se para 2002 e 2003, com apenas 54% do total exportado direcionado para a Argentina (174.454 de 317.592 unidades totais).

A principal causa do recuo das exportações brasileiras de automóveis de 1998 a 2002 para seu principal parceiro comercial, a Argentina, estava associada à crise financeira e cambial enfrentada pelo parceiro na época.

O maior desequilíbrio econômico enfrentado pela Argentina durante o período foi a desvalorização da moeda e, como consequência, alta inflação, no qual o índice de preços ao consumidor (IPC) aumentou 24,95% durante o período, segundo informe do INDEC - Instituto Nacional de Estadística y Censos. A desvalorização do peso argentino levou à redução significativa do poder de compra da população, o que atrelado ao aumento de preços - e, logo da inflação - resultou em aumento da pobreza e incerteza econômica.

De tal maneira, tal desvalorização cambial acabou por afetar diretamente a dívida externa, uma vez que estaria muito mais cara a ser paga em pesos argentinos, contribuindo para a crise da dívida.

Nesse contexto, a crise econômica teve um impacto significativo na balança comercial argentina, observando impactos tanto nas exportações quanto nas importações. Ressalta-se que o país manteve um superávit comercial, isto é, suas exportações no período superaram suas importações - contrário ao Brasil, que manteve uma balança comercial de veículos favorável, exportando mais do que importando.

No que tange os postos de trabalho, conforme Anuário da Indústria Automobilística Brasileira da ANFAVEA (2002), o nível de emprego em 1998 em um nível igual a 83.049 postos de trabalho para a produção de Autoveículos, 85.100 em 1999, 89.134 em 2000, 84.834 em 2001, e 82.050 em 2002, baseado nos contratos firmados com as empresas associadas à ANFAVEA nas normas admitidas em lei. Quando comparado ao nível de emprego de 1997, igual a 104.941, a 2002, percebe-se um recuo de 22.891 postos de trabalho, equivalente a uma redução de 22% aproximadamente.

TABELA 5 — Participação das Exportações brasileiras de Autoveículos por destino (em milhares US\$)

País	Autoveículos				
	1998	1999	2000	2001	2002
Argentina	1.448.231	765.345	726.557	391.529	154.043
Bolívia	17.756	5.801	1.111	328	4.622
Chile	117.414	115.256	214.366	154.048	188.001
Colômbia	31.977	4.897	34.562	82.508	77.498
Equador	34.355	7.536	1.084	10.146	72.370
Paraguai	52.188	19.749	24.380	22.382	15.456
Peru	22.976	10.132	42.528	30.184	18.282
Uruguai	115.077	42.842	54.868	37.839	10.603
Venezuela	138.581	49.102	110.021	245.384	114.899
Total	1.978.555	1.020.660	1.209.477	974.348	655.774

FONTE: Anuários ANFAVEA (1999, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, adaptado)

NOTA: Exportações totais de automóveis em valores

A crise argentina entre 1998 a 2002 teve impacto significativo no total arrecadado relativo à quantidade de automóveis exportados pelo Brasil. Como pode-se observar na TABELA 5, durante o período a receita em dólares proveniente das exportações para Argentina teve uma redução significativa de 89,36% (1.448.231 US\$ para 154.043 US\$).

O abandono do câmbio fixo, permitindo que o peso flutuasse em relação ao dólar, assim como o controle de capitais - limitando a saída de dinheiro do país, contendo a fuga de capitais, e congelamento de preços para conter a inflação, foram medidas para conter e estabilizar a economia argentina.

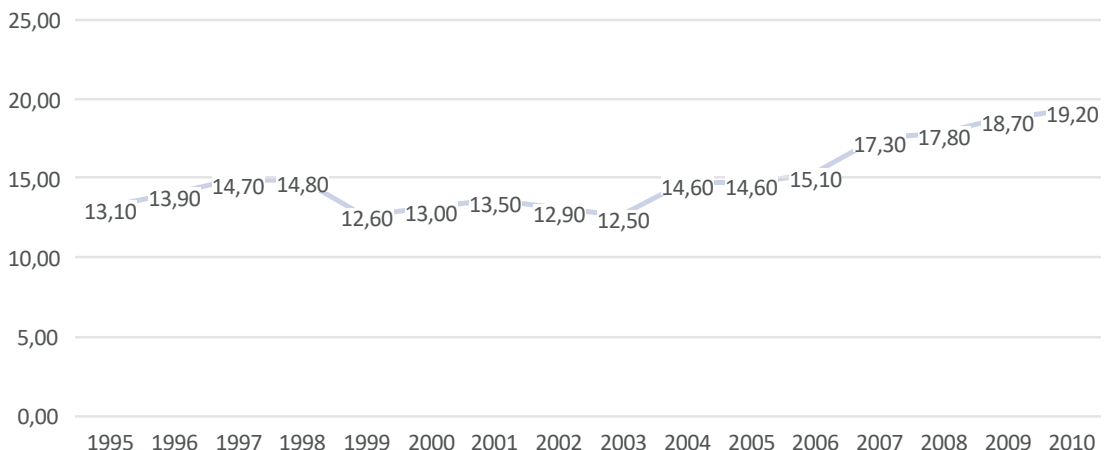
Nesse sentido, a crise da Argentina de 1998 a 2002 afetou à indústria do Brasil como um todo, assim como aos principais exportadores de Veículos brasileiros com destino para a Argentina, principal sócio comercial do Brasil relacionado ao setor de automóveis.

A crise argentina impactou o nível de receitas de automóveis exportados, principalmente os veículos leves, bem como o nível de estoques e nível de empregos nas linhas de produção, ocasionando queda na contribuição da indústria dentro do PIB e do comércio exterior do Brasil de forma geral.

## 4.2 IMPACTO DAS EXPORTAÇÕES NO PIB DO BRASIL

O setor automotivo tem grande relevância na estrutura industrial mundial, no Brasil, com base nos dados do GRÁFICO 4, este setor representa, em média, 14,89% do PIB industrial, o desempenho desse setor pode afetar consideravelmente a produção de vários outros setores industriais, como por exemplo, os setores de aços e derivados que representam os insumos essenciais e mais importantes para a cadeia automotiva.

GRÁFICO 4 – Participação da indústria automobilística brasileira no PIB industrial 1995 - 2010 (Em %)



FONTE: Anfavea (2023, adaptado)

A indústria automotiva em seus aspectos é uma grande geradora de empregos, ajudando a reduzir a taxa de desemprego da população que conseqüentemente gera um impacto positivo no PIB do país. De acordo com a ANFAVEA, no ano de 2002 a indústria automotiva empregava aproximadamente 83 mil pessoas, e no ano de 2010 esse número subiu para aproximadamente 115 mil pessoas, mostrando um aumento de aproximadamente 39%. No ano de 2007 houve um avanço tecnológico que resultou na substituição do trabalho humano por robôs, diminuindo a necessidade de novas contratações.

No ano de 2001 a Argentina enfrentou uma de suas piores crises econômicas, o que diminuiu a demanda da indústria automobilística com o Brasil, seu principal parceiro comercial do Mercosul. Neste mesmo ano, o Brasil passou por uma crise energética que comprometeu o crescimento do PIB no país naquele ano. Segundo a ANFAVEA, no ano de 2001, a indústria automobilística representou 13,5% do PIB brasileiro.

A partir do ano de 2003 até o ano de 2005 a taxa de câmbio do setor automotivo teve uma apreciação real de quase 50% decorrente de uma desvalorização do dólar, as exportações no mercado automobilístico tiveram um avanço, e a indústria brasileira



automobilística teve crescimento nas exportações de 37%, tornando a Argentina o principal mercado nesse setor para o Brasil. Estes acontecimentos tiveram um impacto no PIB brasileiro e no final do ano de 2005, segundo ANFAVEA a indústria automobilística representou 14,6% deste indicador, deve ser levado em consideração que no ano de 2003 esse percentual foi de 12,5% um resultado inferior aos dois anos antecessores (2001 e 2002).

Enquanto isso na Argentina o PIB do país vinha crescendo, porém com a crise mundial de 2008 o cenário começou a mudar, o PIB argentino apresentou uma baixa o que afetou as exportações do setor automobilístico entre os dois países mais uma vez, e até o ano de 2017 as exportações não conseguiram se recuperar, isso deve-se pelo fato de que teve uma queda na renda brasileira que gerou a queda do PIB do país também. Por outro lado, as importações para essa indústria tiveram uma expansão devido a excessiva apreciação do real perante ao dólar, com isso o Brasil conseguiu importar produtos mais baratos para abastecer o mercado interno, dessa forma mesmo com a crise mundial em 2008 o Brasil teve 17,8% de participação no PIB industrial do país segundo ANFAVEA, não tendo redução desse percentual com base no seu ano anterior.

Em resumo, o desempenho das exportações no setor automotivo brasileiro deve-se ao crescimento ou queda do PIB, e da evolução da sua demanda externa, principalmente da Argentina e dos outros países do Mercosul.

### 4.3 COMPARAÇÃO DAS EXPORTAÇÕES COM O RESTO DO MUNDO

O desempenho insatisfatório das exportações da indústria automobilística brasileira e sua integração com o mercado internacional estão ligados, em parte, a um acesso limitado ao mercado externo. Conforme os dados apresentados na TABELA 6 abaixo, a Argentina se manteve como principal destino das exportações. Nos anos de 1995 e 1996, as exportações de veículos para a Argentina representavam 60,6% e 67,2%, respectivamente, do total, e ao final da década de 1990, esses números foram reduzidos, chegando a 35,9% no ano de 1999. Essa redução de mais de 45% na importância da Argentina como destino das exportações está mais relacionada com as restrições ao crescimento econômico e as crises da Argentina, do que com uma incapacidade da indústria automobilística brasileira.

Ao final da década de 90, como nos mostra a TABELA 6, as exportações para a Itália e México se tornaram mais relevantes para o Brasil. Somados, os países representaram mais de 30% do destino das importações de veículos brasileiros. Porém, mesmo com a drástica redução da importância da Argentina para as exportações, o

país sul-americano permaneceu como principal parceiro comercial do Brasil, com 5,8% a mais em exportações que a soma de Itália e México. A diminuição na importância da Argentina como mercado de destino foi contrabalançada pelo crescimento da participação principalmente do México, mas também de países europeus.

TABELA 6 – Exportações veículos brasileiros 1995 a 1999 (em %)

Ano	Argentina	Uruguai	México	Chile	Itália
1995	60,6%	4,7%	2,6%	4,4%	7,8%
1996	67,2%	3,9%	0,5%	4,2%	5,0%
1997	58,4%	3,4%	1,8%	3,3%	8,1%
1998	54,7%	3,3%	5,6%	1,9%	9,0%
1999	35,9%	1,6%	14,1%	4,8%	16,0%

FONTE: Anfavea (2023, adaptado)

NOTA: Exportações totais de automóveis apenas para América do Sul

Ao analisar a TABELA 7, percebe-se que a Argentina nem sempre se manteve como principal e predominante mercado para as exportações de veículos brasileiros. Com a queda da importância da Argentina, países como México, União Europeia e Estados Unidos ocuparam espaço deixado pelo país vizinho, chegando a representar números bastante elevados, se comparados à década anterior. A União Europeia chegou a ser considerada como o terceiro destino que mais importava veículos brasileiros, chegando a 16,5% no ano de 2000. Os Estados Unidos chegaram a impressionantes 24,8% no ano mais crítico para a Argentina, que teve uma redução de mais de 90% em sua importância. O México chegou a 33,5% nos anos de 2002 e 2003. No ano de 2003, a participação da Argentina voltou a crescer, se comparada ao ano anterior, chegando a impressionantes 30,2% no ano de 2004. Esse aumento significativo se deve às estratégias das montadoras, que direcionaram sua produção para o mercado interno e buscaram ativamente o mercado externo na região do Mercosul.

Com a retomada da Argentina, os países que haviam crescido em importância tiveram seus espaços reduzidos novamente, como nos mostra a TABELA 7 abaixo. Os Estados Unidos tiveram uma forte queda em sua participação, saindo de 24,8% em 2002 para apenas 4,4% em 2004. A União Europeia seguiu a mesma tendência de queda, caindo de 16,5% em 2000 para 3,2% em 2004.

TABELA 7 – Exportações veículos brasileiros 2000 a 2004 (em %)

Ano	Argentina	México	Estados Unidos	União Europeia
2000	27,2%	22,3%	11,3%	16,5%
2001	15,5%	23,4%	22,5%	5,6%
2002	6,3%	33,5%	24,8%	3,6%
2003	19,1%	33,5%	15,4%	3,4%
2004	30,2%	28,3%	4,4%	3,2%

FONTE: Anfavea (2023, adaptado)

NOTA: Exportações totais de automóveis apenas para América do Sul

As TABELAS 7 e 8, apresentam estatisticamente que a crise afetou as exportações de automóveis produzidos no Brasil para a Argentina. Com o exemplo da TABELA 7, notamos que fez com que o Brasil passasse a se relacionar com outros países pelo mundo, como o México, Estados Unidos e a União Europeia. Com a TABELA 8, vemos a relação das exportações para os países Argentina e México, nas décadas de 90 e de 2000. Onde é apresentado a redução das exportações para a Argentina, e o aumento para o México, em período de crise no país argentino.

TABELA 8 – Exportações veículos brasileiros Argentina e México 1995 a 2010 (em %)

Ano	Argentina	México
1995	60,6%	2,6%
1996	67,2%	0,5%
1997	58,4%	1,8%
1998	54,7%	5,6%
1999	35,9%	14,1%
2000	27,2%	22,3%
2001	15,5%	23,4%
2002	6,3%	33,5%
2003	19,1%	33,5%
2004	30,2%	28,3%
2005	29,1%	20,6%
2006	31,6%	20,9%
2007	36,1%	13,9%
2008	45,1%	9,7%
2009	48,4%	11,5%
2010	57,7%	10,7%

FONTE: Anfavea (2023, adaptado)

NOTA: Exportações totais de automóveis apenas para América do Sul

Analisando de um modo mais específico, nota-se a correlação entre a Argentina e o México. Enquanto os números da Argentina caíram de 67,2% em 1996 para 6,3% em 2002, o México teve um aumento substancial, passando de 0,5% para 33,5% no mesmo período. Esse aumento nas exportações para o México está relacionado a um acordo comercial entre o Brasil e o México, que reduziu as tarifas de importação entre os dois países.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os resultados do presente trabalho demonstram quanto impactado foi o Setor Automobilístico no Brasil a partir da crise da Argentina no período de 1998 e 2002, enfatizando a interdependência comercial entre os dois países a qual se mostra atual, à medida que os reflexos de demais crises ainda são vistos no território brasileiro nos dias de hoje.

Tal fator é extremamente importante na análise conjuntural brasileira, uma vez que as crises do país vizinho ajudam a reduzir a recuperação econômica brasileira – mesmo que a crise não seja em território brasileiro – visto papel preponderante argentino de maior importador de produtos manufaturados do Brasil.

Assim, as posturas que foram ou serão adotadas política ou economicamente pela Argentina, causa grande preocupação para o governo e iniciativa privada brasileira, com receio principalmente focado na Indústria do Mercosul.

Isto acaba por contaminar de certa forma as negociações técnicas ligadas ao comércio internacional, que buscam em primeiro lugar um avanço da indústria e crescimento econômico, pela política.

Os dois países permanecem até então com a mesma dependência financeira e tecnológica que antes, mantendo sua condição de coadjuvantes em relação ao seu próprio desenvolvimento, que apesar do avanço ano a ano, ambos os países mantêm o status de exportadores de matérias-primas, consumidores de produtos manufaturados estrangeiros e dependentes de investimentos externo.

Desta forma, se vê como peça fundamental a diversificação de produtos exportados, aprimorando em um primeiro momento o processo de industrialização como um todo, e investimento em pesquisa e desenvolvimento nacional, permitindo o incremento de novos negócios, levando a um aumento de receitas, e contribuindo por um processo de transformação da economia brasileira.

## REFERÊNCIAS

- ABRUCIO, F. **Os laços federativos brasileiros**: avanços, obstáculos e dilemas no processo de coordenação intergovernamental. São Paulo: USP, 2000.
- ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES — ANFAVEA. **Anuário da indústria automobilística brasileira**. São Paulo: Anfavea, 1999. Disponível em: [https://www.anfavea.com.br/anuario1999/site/anuario\\_1999.pdf](https://www.anfavea.com.br/anuario1999/site/anuario_1999.pdf). Acesso em: 18 set. 2023.
- ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES — ANFAVEA. **Anuário da indústria automobilística brasileira**. São Paulo: Anfavea, 2000. Disponível em: [https://www.anfavea.com.br/anuario2000/site/anuario\\_2000.pdf](https://www.anfavea.com.br/anuario2000/site/anuario_2000.pdf). Acesso em: 18 set. 2023.
- ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES — ANFAVEA. **Anuário da indústria automobilística brasileira**. São Paulo: Anfavea, 2001. Disponível em: [https://www.anfavea.com.br/anuario2001site/anuario\\_2001.pdf](https://www.anfavea.com.br/anuario2001site/anuario_2001.pdf). Acesso em: 18 set. 2023.
- ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES — ANFAVEA. **Anuário da indústria automobilística brasileira**. São Paulo: Anfavea, 2002. Disponível em: [https://www.anfavea.com.br/anuario2022/site/anuario\\_2002.pdf](https://www.anfavea.com.br/anuario2022/site/anuario_2002.pdf). Acesso em: 18 set. 2023.
- ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES — ANFAVEA. **Anuário da indústria automobilística brasileira**. São Paulo: Anfavea, 2003. Disponível em: [https://www.anfavea.com.br/anuario2003/site/anuario\\_2003.pdf](https://www.anfavea.com.br/anuario2003/site/anuario_2003.pdf). Acesso em: 18 set. 2023.
- ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES — ANFAVEA. **Anuário da indústria automobilística brasileira**. São Paulo: Anfavea, 2004. Disponível em: [https://www.anfavea.com.br/anuario2004/site/anuario\\_2004.pdf](https://www.anfavea.com.br/anuario2004/site/anuario_2004.pdf). Acesso em: 18 set. 2023.
- ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES — ANFAVEA. 2023. Disponível em: <https://anfavea.com.br/site/>. Acesso em: 09 jul. 2023.
- BAUMANN, R.; CANUTO, O.; GONÇALVES, R. **Economia internacional**: teoria e experiência brasileira. Rio de Janeiro: Elsevier, 2004.
- BUENO, C. **Passado e presente das relações Brasil-Argentina**. São Paulo: Instituto de Estudos e Avanços da Universidade de São Paulo, 1997.
- CEIC DATA. 2023. Disponível em: <https://www.ceicdata.com/pt>. Acesso em: 10 out. 2023.
- CHAVES, J. P.; ROSSI JÚNIOR, J. L. A teoria da proteção e os conflitos comerciais entre Brasil e Argentina. **Revista de Economia Política**, v. 35, n. 3, p. 534-550, 2015.
- DE NEGRI, J. A. A cadeia de valor global da indústria automobilística no Brasil. In: PROCHNIK, V. (Coord.). **La inserción de América Latina en las cadenas globales de valor**. [s.l.]: Centro Internacional de Investigaciones para el Desarrollo de Canadá, 2010. (Serie Red Mercosur, n. 19). p. 199-238.
- GREGORIO, M.; FERREIRA, J. D.; BRAUN, M. B. S. A teoria da proteção e os conflitos comerciais entre Brasil e Argentina. In: ECOPAR — ENCONTRO DE ECONOMIA PARANAENSE, 11., 2014, Apucarana. **Anais [...]**, Apucarana, 2014.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA — IBGE. 2023. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/>. Acesso em: 09 jul. 2023.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA Y CENSUS — INDEC. **Republica Argentina**. INDEC. 2023. Disponível em: <https://www.indec.gob.ar/>. Acesso em: 09 jul. 2023.

MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS — MDIC. **Brasil - Argentina (ACE-14)**. Disponível em: <http://mdic.gov.br/index.php/comercio-exterior/negociacoes-internacionais/132-acordos-dos-quals-o-brasil-e-parte/1818-acordos-brasil-argentina-ace-14>. Acesso em: 06 maio 2023a.

MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS — MDIC. Secretaria do Comércio Exterior. Resultados do comércio exterior brasileiro: dados consolidados. **Gov. br**, 2023b. Disponível em: [https://balanca.economia.gov.br/balanca/publicacoes\\_dados\\_consolidados/pg.html](https://balanca.economia.gov.br/balanca/publicacoes_dados_consolidados/pg.html) Acesso em: 24 out. 2023.

OLIVEIRA, F. A.; LOPES, L. P. A Argentina e a independência do Brasil: o reconhecimento tardio de um reconhecimento pioneiro: Uma imagem mais completa e nuançada das relações bilaterais entre Brasil e Argentina. **Revista CEBRI**, ano 2, n. 5, jan./mar. 2023. Disponível em: <https://cebri.org/revista/br/artigo/81/a-argentina-e-a-independencia-do-brasil-o-reconhecimento-tardio-de-um-reconhecimento-pioneiro>. Acesso em: 28 set. 2023.

OLIVEIRA, I. T. M. et al. **Cadeias globais de valor, políticas públicas e desenvolvimento**. Brasília: IPEA, 2017.

PRODANOV, C.; FREITAS, E. **Metodologia do trabalho científico: métodos e técnicas da pesquisa e do trabalho acadêmico**. Novo Hamburgo: FEEVALE, 2013.

RICARDO, D. **Principles of political economy and taxation**. Barnes & Noble, 2012.

SANTOS, M. V. O. **Análise das vantagens competitivas brasileiras na exportação de açúcar para a China**. 2019. 110 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Relações Internacionais) — Instituto de Relações Internacionais, Universidade de Brasília, Brasília, 2019.

SILVA, J. V. S., RIBEIRO, R. A. **Integração comercial entre Brasil e Argentina: um estudo das experiências de integração ALALC/ALDI e MERCOSUL**. Foz do Iguaçu: UNILA, 2015.

SOUSA, C. A.; LUCENA, A. F.; VIEIRA, E. R. Vantagens competitivas e composição da balança comercial entre Brasil e Argentina: uma análise de indicadores de comércio exterior. **Economia & Região**, Londrina, v. 9, n. 2, p. 29-53, 2021.

SOUZA, L. E. S. **A arquitetura de uma crise: história e política econômica na Argentina, 1989 - 2002**. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2007.

TREMEA, N. J. C.; CONSOLMAGNO, B. M. R.; MACHOSKI, E. Relações comerciais do Brasil e da Argentina no Mercosul. **Revista ADM**, Ponta Grossa, v. 7, n. 1, ago. 2014. Disponível em: <https://revistas.uepg.br/index.php/admpg/article/view/14041/209209211160>. Acesso em: 06 maio 2023.

VIANINI, F. M. N. **A trajetória econômica da Argentina: 1989 - 2007**. Juiz de Fora: Universidade Federal de Juiz de Fora, 2012.