

Alexis Toríbio Dantas

O Brasil entre a ALCA e o Mercosul

Introdução

Este trabalho tem por objetivo analisar os impactos potenciais da implementação da Área de Livre Comércio das Américas (ALCA) no comércio internacional brasileiro, com especial atenção para as possíveis transformações no âmbito do Mercosul – um bloco econômico recente, mas caracterizado por uma rápida e surpreendente evolução, garantindo um espaço fundamental nas relações econômicas dos países signatários. Assim, ainda que o Mercosul venha passando por uma crise no período recente, basicamente em decorrência do quadro recessivo da economia argentina e da quase estagnação da economia brasileira, é inegável que continua ocupando um papel de grande relevo na configuração produtiva e comercial dos países componentes.

Neste sentido, a próxima seção examina as principais mudanças ocorridas a partir da efetivação do Mercosul, destacando a importância relativa que este passa a representar para os países membros e, ao mesmo tempo, a maior qualificação do comércio intra-bloco. A seguir, a terceira seção enfoca a proposta de formação da ALCA e seus princípios gerais, realçando as barreiras tarifárias e não tarifárias mais importantes da economia norte-americana, certamente o principal alvo das exportações dos países do hemisfério Ocidental envolvidos no processo. A quarta seção aborda os efeitos potenciais da ALCA no setor automobilístico, em função de seu peso nas relações comerciais do cone sul, em especial Brasil e Argentina. Finalmente, a quinta seção é ocupada por comentários finais acerca dos temas tratados no texto.

Evolução Comercial do Mercosul: O Rápido Crescimento

Efetivado em 1991, com o Tratado de Assunção, o Mercosul caracterizou-se desde os primeiros anos por um importante crescimento nas relações de comércio entre seus integrantes – Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai. Desta forma, após um período de forte retração no fluxo de comércio entre estes países na década de 80, a formalização do bloco elevou radicalmente a importância relativa do cone sul no total das transações comerciais de seus signatários. Dois aspectos concorreram de forma destacada neste sentido.

Em primeiro lugar, um fator chave foi a melhora no cenário externo destas economias, sobretudo no Brasil e na Argentina. No caso brasileiro, à maior folga das contas externas derivadas dos superávits crescentes do balanço comercial, compensando o déficit de balanço de serviços, unia-se a renegociação da dívida externa¹ e a liberalização da conta de capitais, esta iniciada em 1992 pelo Banco Central. Como mostra a Tabela 1, já ao final de 1989 o Brasil apresentava um expressivo superávit comercial (superior a USD 16 bilhões), o que lhe permitia, com boa margem de manobra, dar conta das obrigações de envio de renda ao exterior – também viabilizada pelo alongamento da dívida externa e a menor necessidade de pagamento de juros. Para a

¹ A negociação nos moldes do Plano Brady permitiu, em simultâneo, uma redução do principal da dívida e parcela substancial dos encargos imediatos, melhorando o perfil da dívida e das remunerações associadas – embora as condições brasileiras tenham sido piores que em outros países da América Latina, como a Argentina e o México.

Argentina, o passo decisivo nesta direção foi representado pela negociação de passivos externos, garantindo uma melhora substancial das condições de financiamento do Balanço de Pagamentos. Em simultâneo, e fielmente atrelado a este movimento, implementou as bases do plano de conversibilidade plena a partir de uma rápida e abrangente liberalização comercial e financeira – bases de seu modelo de âncora cambial – e de uma radical reforma do Estado, caracterizada principalmente pela desregulamentação e pela rápida evolução do processo de privatização.

Em segundo lugar, ressalta-se a vitória política, no Brasil, da corrente liberal no entorno da candidatura de Collor de Mello à presidência em 1989, em que uma das propostas básicas refletia o projeto de ampla abertura comercial no país. Como resultado do alívio de sua situação externa, a condução da política econômica brasileira ganhou contornos mais apropriados ao projeto de liberalização comercial, possibilitando efetivamente uma expressiva expansão do comércio exterior do país. Neste caso, os efeitos mais importantes passaram a ser visualizados a partir de 1994, com a ampliação da queda das barreiras às importações² e o início do programa de estabilização – como no modelo argentino, também fundado na âncora cambial – que redundou no estabelecimento do Plano Real.

Tabela 1 - Intercâmbio Comercial Brasileiro - Totais 1980/2000 - USD 1000 FOB

Ano	Exportação (A)	Var. anual	Importação (A)	Var. anual	Saldo (A-B)
1980	20.134.367		22.936.618		-2.802.251
1989	34.382.620	1,8	18.257.010	25,0	16.125.610
1990	31.413.760	-8,6	20.661.362	13,2	10.752.398
1991	31.620.461	0,7	21.041.459	1,8	10.579.003
1992	35.792.986	13,2	20.554.091	-2,3	15.238.895
1993	38.554.713	7,7	25.256.001	22,9	13.298.712
1994	43.545.162	12,9	33.078.690	31,0	10.466.472
1995	46.506.282	6,8	49.971.896	51,1	-3.465.614
1996	47.746.728	2,7	53.345.767	6,8	-5.599.039
1997	52.990.115	11,0	59.747.235	12,0	-6.757.120
1998	51.119.901	-3,5	57.714.365	-3,4	-6.594.464
1999	48.011.444	-6,1	49.210.314	-14,7	-1.198.870
2000	55.085.595	14,73	55.834.343	13,46	-748.748
2001	58.222.642	5,69	55.572.343	-0,47	2.650.299

Fonte: SECEX - Secretaria de Comércio Exterior/Brasil.

² Como é possível perceber na Tabela 1, as importações brasileiras saltam fortemente a partir de 1994, mais que dobrando em curto espaço de tempo.

O resultado destas transformações foi bastante rápido para a evolução do bloco. De acordo com a Tabela 2, pode-se perceber que as exportações do Brasil para os outros países do Mercosul praticamente dobraram em 1991, mantendo o ritmo no ano posterior. Como as importações, por outro lado, não foram alteradas de forma significativa, o Brasil passa de uma posição deficitária de comércio com os países do Mercosul, antes da assinatura do acordo (1989 e 1990), para um expressivo superávit em 1992 e 1993, fundamentalmente em função do comércio brasileiro com a Argentina³. Como a taxa de crescimento do total do comércio externo brasileiro foi bem mais modesta neste período inicial, em especial no que se refere às importações, a importância relativa do Mercosul para a economia brasileira elevou-se substancialmente. Na Tabela 2, observa-se que o bloco passou a contabilizar 13,7% em 1993, contra 7,0% do volume total de comércio exterior brasileiro em 1990 – duplicando sua importância relativa neste curto período.

Tabela 2 – Corrente de Comércio Brasil-Mercosul - USD 1000 (FOB) – 1980 - 2001

Ano	Exportações (A)	Importações (B)	A+B	% Total
1980	1.811.439	1.044.023	2.855.462	6,6%
1989	1.379.715	2.193.873	3.573.588	6,8%
1990	1.320.242	2.319.550	3.639.792	7,0%
1991	2.309.352	2.268.368	4.577.720	8,7%
1992	4.097.467	2.228.562	6.326.029	11,2%
1993	5.386.908	3.378.252	8.765.160	13,7%
1994	5.921.475	4.583.269	10.504.744	13,7%
1995	6.153.767	6.843.922	12.997.689	13,5%
1996	7.305.281	8.301.546	15.606.827	15,4%
1997	9.043.938	9.426.141	18.470.079	16,4%
1998	8.877.101	9.427.701	18.304.802	16,8%
1999	6.777.872	6.718.907	13.496.779	13,9%
2000	7.733.070	7.794.106	15.527.176	14,0%
2001	6.363.655	7.009.021	13.372.676	11,8%

Fonte: SECEX - Secretaria de Comércio Exterior/Brasil.

Para a Argentina, a importância relativa do bloco tornou-se ainda mais expressiva, principalmente como destino de suas exportações a partir de 1993. A Tabela 3 mostra que a participação do Mercosul no total das exportações argentinas

³ A valorização e a estabilização do câmbio na Argentina, diretamente associadas à implementação do Plano de Conversibilidade, promovem uma intensa elevação das compras no exterior, especialmente de produtos brasileiros – em função das maiores facilidades criadas a partir da efetivação do Mercosul.

subiu de 14,8% em 1990 (patamar estável relativamente ao início da década de 80) para 28,0% em 1993, chegando a 35,8% em 1998, em um período em que o total das transações externas de bens e serviços do país observou um crescimento de 252%⁴ – ver Tabela 4.

**Tabela 3 - Intercâmbio Comercial Argentino Segundo Destino/Origem
- Participação Relativa (%)**

Anos	Brasil			Mercosul		
	Importações (A)	Exportações (B)	(A) + (B)	Importações (A)	Exportações (B)	(A) + (B)
1980	10,2	9,5	9,9	12,4	14,2	13,2
1989	17,2	11,7	13,4	20,7	14,9	16,7
1990	17,6	11,5	13,0	21,5	14,8	16,5
1991	18,4	12,4	14,8	21,7	16,5	18,6
1992	22,5	13,7	18,5	25,2	19,0	22,4
1993	21,3	21,3	21,3	25,1	28,0	26,4
1994	19,9	22,8	21,1	23,8	30,1	26,5
1995	20,8	26,1	23,5	22,6	32,2	27,5
1996	22,4	27,7	25,0	24,3	33,3	28,8
1997	22,7	30,8	26,5	25,0	36,3	30,2
1998	22,6	30,3	26,0	25,3	35,8	30,1

Fonte: CEPAL

Neste sentido, o Mercosul rapidamente transformou-se no principal fator determinante da performance de comércio exterior da economia Argentina⁵. Vale ressaltar, neste contexto, que este movimento foi explicado, em boa medida, pelo desenvolvimento das relações com o Brasil – os dois países respondiam por mais de 85% do fluxo de importações e exportações do bloco. Este quadro evidenciou-se, particularmente, a partir de 1994 – como visto acima, período de intensificação do programa de abertura comercial que acompanhou a consolidação do Plano Real no Brasil⁶.

⁴ É interessante perceber que a evolução da importância relativa do Mercosul como destino de exportações da Argentina tem um comportamento semelhante ao brasileiro, dobrando em apenas três anos (de 1990 a 1993). A diferença marcante, contudo, é definida pela proporção que as exportações para o bloco assumem para a Argentina, pouco mais de 1/3 do total, o que não ocorre com as exportações brasileiras – estas mantêm um caráter mais globalizado, com uma dispersão bem mais evidente.

⁵ Como a participação brasileira nas exportações argentinas observou movimento muito semelhante, inclusive com taxas de crescimento ainda maiores, o fenômeno ficou conhecido como a Brasil-dependência da Argentina.

⁶ Para o Mercosul, assumiu papel de destaque na política externa brasileira o fato de o país abrir mão da lista de exceções à Tarifa Externa Comum pré-acordada no estabelecimento do

Tabela 4 – Exportações e Importações de Bens e Serviços - Argentina – USD Milhões

Anos	Exportações (A)	Importações (B)	Saldo (A-B)	(A) + (B)
1990	12.352,6	4.078,7	8.273,9	16.431,3
1991	11.978,0	8.275,3	3.702,7	20.253,3
1992	12.237,0	14.871,9	-2.634,9	27.108,9
1993	13.090,4	16.786,1	-3.695,7	29.876,5
1994	15.839,3	21.590,6	-5.751,3	37.429,9
1995	20.963,0	20.121,0	842,0	41.084,0
1996	23.811,6	23.761,8	49,8	47.573,4
1997	26.235,0	30.588,0	-4.353,0	56.823,0
1998	26.441,1	31.403,5	-4.962,4	57.844,6
1999	27.751,3	32.698,2	-4.946,9	60.449,5
2000	30.938,4	32.717,3	-1.778,9	63.655,7

Fonte: CEPAL

O cenário de otimismo rapidamente construído no decorrer da década de 90 para a evolução do Mercosul, todavia, foi fortemente abalado pela crise cambial no Brasil e a conseqüente desvalorização da taxa de câmbio em janeiro de 1999⁷. Nesta direção, de acordo com Dantas (2000:39),

o avanço do comércio intra-regional não significou, até 1998, grandes embaraços para a condução das políticas macro destes países, basicamente em função de dois aspectos. Em primeiro lugar, o processo de liberalização comercial fazia parte de um projeto mais amplo, não representado exclusivamente pela queda das tarifas alfandegárias no comércio intra-bloco – um dos principais alicerces do Mercosul constitui-se de seus objetivos geopolíticos, principalmente em decorrência da disseminação de práticas protecionistas nos países centrais. Em segundo lugar, o grande crescimento das relações comerciais de Brasil e Argentina, concentrando parcela superior a 85% de todo comércio do bloco, se dá claramente em direção a uma posição deficitária brasileira, especialmente a partir de 1995. Para o Brasil, no entanto, esta situação não causava maiores problemas, em função dos efeitos esperados pela implementação do Plano Real e, principalmente, pelo reduzido peso relativo das compras de

regime de união aduaneira que marcaria o formato inicial do bloco – cuja pretensão final seria a configuração de um mercado comum já a partir de 1995. Desta forma, foram ampliadas as vantagens brasileiras para as exportações de Argentina, Uruguai e Paraguai – ver Rego (1995). Esta ambiciosa pretensão foi revista logo em dezembro de 1994 com a assinatura do Protocolo de Ouro Preto, onde os prazos foram estendidos e as metas tornadas mais modestas e pragmáticas – a consolidação da união aduaneira transformou-se em um projeto de dez anos (1995 a 2005).

⁷ Em alguma medida, a idéia do Mercosul como um destino inevitável para seus componentes, com a possibilidade de ampliação de seu escopo para outros países da América do Sul, foi abalada em seus alicerces – a forma como se deu a luta pela recomposição de preços relativos e fluxos de comércio quase fez ruir o acordo. Lentamente, no entanto, a aposta foi novamente sendo costurada, e o Mercosul revitalizado como projeto.

produtos argentinos no total das importações brasileiras – 11,2% em 1995, alcançando o máximo na década (13,9%) em 1998. A crise cambial por que passa a economia brasileira em janeiro de 1999, resultando em uma importante desvalorização da taxa cambial gera, neste contexto, relevantes impactos nas relações comerciais do Brasil com o Mercosul e, sobretudo, nas transações bilaterais Brasil-Argentina.

A crise brasileira representou um choque para o bloco, especialmente para a Argentina, cuja economia encontrava-se cada vez mais incapacitada de manter o modelo de estabilização baseado na caixa de conversão⁸, enfrentando uma importante e alongada recessão. Em consequência, o volume de comércio brasileiro para o Mercosul foi reduzido em 35% de 1998 a 1999, enquanto a queda na corrente de comércio global do país foi de aproximadamente 12% - diferença em boa medida explicada pela retração econômica argentina – ver Tabelas 1 e 2.

**Tabela 5 - Exportações Brasileiras - Fator Agregado
- USD Milhões FOB - 1990/2001**

Ano	Total	Básicos	Industrializados			Outros*
			Subtotal	Semimanufaturados	Manufaturados	
1990	31.414	8.746	22.119	5.108	17.011	549
1991	31.620	8.737	22.448	4.691	17.757	435
1992	35.793	8.830	26.504	5.750	20.754	459
1993	38.555	9.366	28.882	5.445	23.437	307
1994	43.545	11.058	31.852	6.893	24.959	635
1995	46.506	10.969	34.711	9.146	25.565	826
1996	47.747	11.900	35.026	8.613	26.413	821
1997	52.994	14.474	37.672	8.478	29.194	848
1998	51.140	12.977	37.507	8.120	29.387	656
1999	48.011	11.828	35.311	7.982	27.329	872
2000	55.086	12.562	41.027	8.499	32.528	1.497
2001	58.223	15.342	41.144	8.244	32.900	1.737

⁸ É importante ressaltar, de acordo com Dantas (2001:18,19), que "apesar da generalização de posições conflitantes no percurso do Mercosul pós-desvalorização cambial no Brasil, o saldo comercial deste país com a Argentina mantém-se negativo, ainda que em menor magnitude – o que reduz os problemas mais importantes a impasses setoriais, como no exemplo dos automóveis. Por outro lado, a desvalorização cambial faz retornar a posição relativa destes países no início da década, logo após a implementação do plano de estabilização na Argentina – ainda que certamente com uma defasagem maior. De todo modo, não é possível, em nenhum sentido, reduzir os impasses recentes de Brasil e Argentina à mudança cambial de 1999, mesmo considerando-se o caráter unilateral da medida – na verdade uma consequência inevitável da trajetória assumida pelo modelo econômico implementado, sujeito a graves e recorrentes desequilíbrios de Balanço de Pagamentos. E é exatamente neste ponto que os problemas efetivos e potenciais do bloco podem ser melhor identificados – na evolução das variáveis macroeconômicas a partir da adoção dos planos de estabilização fundados na âncora cambial (o Plano de Conversibilidade na Argentina e o Plano Real no Brasil)".

Fonte: Secex

*Operações especiais

De todo modo, apesar de a crise demonstrar a fragilidade e instabilidade macroeconômica da região, culminando com a forte desvalorização cambial na própria Argentina em 2002, o Mercosul mantém-se como importante destino para os produtos comercializados pelos países signatários, em particular os industrializados (semimanufaturados e manufaturados), cada vez ocupando proporção maior no volume de transações comerciais destes países. E este é um ponto chave na discussão do caráter estratégico do Mercosul.

As Tabelas 5 e 6 mostram claramente a maior intensidade das transações de produtos manufaturados no âmbito do Mercosul frente ao conjunto das vendas externas brasileiras. Do total das exportações brasileiras ao Mercosul na década de 90, cerca de 91%, em média, representam produtos manufaturados. A média geral de manufaturados na pauta de exportações do Brasil é de aproximadamente 56% no mesmo período. Além disso, entre 1990 e 1998 as exportações de produtos industrializados do Brasil para o Mercosul cresceram 8% acima do total⁹ – devendo-se considerar ainda o forte ritmo de expansão das transações no âmbito do bloco. Enquanto isso, em igual período, as exportações totais de produtos manufaturados apenas acompanham o crescimento das vendas externas brasileiras em conjunto, mantendo sua proporção estável na década.

**Tabela 6 – Exportações Brasileiras ao Mercosul - Fator Agregado
– USD Milhões FOB - 1990/2001**

Ano	Total	Básicos	Industrializados			Outros*
			Subtotal	Semimanufaturados	Manufaturados	
1990	1.320	172	1.146	39	1.107	2
1991	2.309	230	2.078	84	1.994	1
1992	4.097	303	3.794	103	3.691	1
1993	5.387	375	4.999	161	4.838	13
1994	5.921	358	5.551	242	5.309	12
1995	6.154	410	5.725	241	5.484	19
1996	7.305	508	6.774	228	6.546	22
1997	9.047	551	8.470	315	8.154	26
1998	8.878	584	8.274	291	7.983	20
1999	6.778	435	6.312	206	6.106	31
2000	7.733	453	7.258	193	7.066	22
2001	6.363	438	5.916	209	5.707	10

Fonte: Secex

*Operações Especiais

⁹ Considerando-se apenas a Argentina, as exportações de manufaturados cresceram aproximadamente 21% acima do total exportado pelo Brasil àquele país.

A evolução do Mercosul traduz, portanto, uma história marcada pelo sucesso na criação de comércio para os países signatários do Tratado de Assunção, além de uma importante qualificação destas transações comerciais, com destaque para Brasil e Argentina. Portanto, se é verdade que o Brasil encontrou no Mercosul um destino preferencial para as vendas de manufaturados, a Argentina também concentrou boa parte de suas exportações de produtos industrializados ao Brasil – cerca de 50% do total de exportações de manufaturados argentinos foram dirigidas ao mercado brasileiro até 1999, com destaque para os automóveis, item em que o Brasil chegou a representar cerca de 90% das vendas externas argentinas. Esta trajetória só foi interrompida pela sucessão das crises macroeconômicas destes países, primeiro o Brasil em 1999 e, posteriormente, com maior agudez, a Argentina em 2002¹⁰. A ausência de condições para o crescimento econômico e a combalida situação externa destes países contribuíram para uma redução significativa de suas transações comerciais, especialmente nos últimos dois anos – embora o final de 2002 apresente sinais de uma retomada viável. Desta forma, a Argentina, que rapidamente transformou-se no segundo maior mercado externo do Brasil, hoje é apenas o quinto maior receptor dos produtos brasileiros. As importações brasileiras, por outro lado, ainda encontram na Argentina seu segundo maior local de origem, o que confirma que o movimento de queda das exportações brasileiras à Argentina deve-se, sobretudo, à recessão do país.

Impactos da Área de Livre Comércio das Américas (ALCA)

A implementação da ALCA ganhou corpo na Reunião de Cúpula das Américas, em dezembro de 1994, em Miami. Neste encontro, os países do hemisfério ocidental, à exceção de Cuba, definiram os objetivos básicos do acordo para eliminação progressiva das barreiras ao comércio e ao investimento, com previsão de concluir as negociações até o ano 2005. Estas metas representavam, portanto, a ampliação dos graus de abertura de setores das economias latino-americanas e a garantia da implementação e/ou maior abrangência de medidas liberalizantes nos países latinos.

Apesar de assumir princípios relativamente flexíveis para a condução do processo¹¹, a proposta e o direcionamento da formação da ALCA seguem uma lógica fundamentalmente associada aos interesses dos Estados Unidos na América Latina,

¹⁰ O Brasil observou impactos menos graves que a Argentina, contornando a crise conjuntural com a imposição da mudança do regime cambial – embora permaneçam as restrições ao crescimento econômico do país, a situação externa vem sendo conduzida sem traumas tão importantes, mesmo com a reduzida oferta de crédito externo. A Argentina, por seu turno, encontrava-se em uma situação muito mais engessada, com aspectos institucionais dificilmente superados, sobretudo a Caixa de Conversão imposta – amargou, com isso, uma forte recessão até culminar com a crise cambial, a moratória e a desvalorização do peso.

¹¹ Estes princípios são abrangentes e, em alguma medida, pouco precisos. Destacam-se os seguintes pontos: (a) as decisões serão tomadas por consenso; (b) o acordo será consistente com as regras e disciplinas da OMC e; (c) poderá coexistir com acordos bilaterais e sub-regionais e os países poderão negociar e aceitar as obrigações da ALCA individualmente ou como membros de um grupo de integração sub-regional.

aspecto corroborado pelo grande esforço empreendido pelo governo americano em agilizar a aprovação do acordo no Congresso – concessões congressuais ao Executivo definidas como *fast-track*. É inegável a crescente preocupação da política externa americana com a ampliação relativa das transações comerciais destes países com a União Européia e a Ásia, neste caso particularmente com a China. A pauta de importações brasileira segue esta tendência, como mostra a Tabela 7. De 1991 a 2001, as compras brasileiras originadas da Ásia (exclusive Oriente Médio e Indonésia) passaram de 9% do total para 16,1% – um crescimento de 78% em dez anos. Ademais, o Mercosul, como exposto anteriormente, e a União Européia também apresentam incremento importante na composição relativa das importações brasileiras, com destaque para o período que se estende até 1999, momento da crise cambial do país – a União Européia chega a representar 30,5% do total das compras brasileiras e o Mercosul 16,3%.

Ao mesmo tempo, as exportações do Brasil para os EUA assumiram trajetória cadente no início dos anos 90, chegando a representar apenas 17,8% em 1997, muito abaixo, portanto da média histórica das relações entre os dois países – período em que a participação relativa das exportações ao Mercosul mais que dobrou, passando de 7,3% para 17,1% (ver Tabela 8)¹². Nesta direção, de acordo com Gonçalves (1999:2),

Em meados dos anos 80 o Brasil chegou a responder por 2,3% das importações totais dos EUA, mas foi decrescendo e chegando a 1,3% em 1994. Vale ressaltar que a composição da pauta de exportações brasileiras para os EUA tem se caracterizado pela significativa concentração de produtos com um reduzido dinamismo. Essa baixa taxa de crescimento da demanda por exportações de produtos brasileiros decorre da baixa elasticidade-renda desses produtos e das restrições comerciais impostas pelo governo norte-americano.

Tabela 7 – Importações Brasileiras por Origem - USD milhões correntes

Discriminação	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Mercosul	10,8	10,8	13,4	13,9	13,7	15,6	15,8	16,3	13,7	14,0	12,6
Argentina	7,7	8,4	10,8	11,1	11,2	12,8	13,3	13,9	11,8	12,3	11,2
Ásia ¹⁾	9,0	10,4	14,3	14,6	16,1	13,9	14,7	13,3	13,2	15,4	16,1
União Européia	24,0	23,8	23,6	27,1	27,7	26,7	26,6	29,2	30,5	25,2	26,7
EUA ²⁾	23,7	22,5	20,4	20,5	21,3	22,4	23,3	23,7	24,1	23,3	23,5
Outros	32,5	32,5	28,3	23,9	21,2	21,4	19,6	17,5	18,5	22,1	21,2

Fonte: Banco Central do Brasil

1) Exclui Oriente Médio e Indonésia.

2) Inclui Porto Rico

¹² As exportações brasileiras para os EUA voltam a crescer a partir de 1999, coincidindo, por um lado, com a forte desvalorização cambial no Brasil, o que elevou a capacidade competitiva dos produtos exportados pelo país. Por outro lado, o período é marcado pela crise recessiva da economia argentina, que reduz drasticamente suas compras externas, e pelas desvalorizações cambiais de países asiáticos a partir de 1997.

Tabela 8 – Exportações Brasileiras por Destino - USD milhões correntes

Discriminação	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Mercosul	7,3	11,4	14,0	13,6	13,2	15,3	17,1	17,4	14,1	14,0	0,9
Argentina	4,7	8,5	9,5	9,5	8,7	10,8	12,8	13,2	11,2	11,3	0,6
Ásia ¹⁾	17,4	15,2	15,2	15,7	16,8	15,8	13,9	10,5	11,5	11,5	1,9
União Européia	32,1	30,1	26,4	28,0	27,8	26,9	27,4	28,8	28,6	26,8	5,5
EUA ²⁾	20,1	19,7	20,7	20,6	18,9	19,5	17,8	19,3	22,6	24,3	4,7
Outros	3,2	3,6	3,7	2,2	3,3	2,5	3,9	4,0	3,2	3,4	6,9

Fonte: Banco Central do Brasil

1) Exclui Oriente Médio e Indonésia.

2) Inclui Porto Rico

É importante ressaltar que o período de queda mais acentuada na participação relativa das exportações brasileiras para o mercado americano frente ao total se dá em um momento de pleno crescimento da economia dos EUA, o que fortalece o diagnóstico de perda de competitividade dos produtos brasileiros naquele mercado. Concorrem dois fatores explicativos deste fenômeno.

Primeiro, uma apreciação do câmbio no Brasil iniciada em 1992 e potencializada com a implementação do Plano Real em 1994, movimento simultâneo à queda do preço internacional de *commodities* importantes na pauta de exportações brasileira. Segundo, o acirramento de medidas protecionistas do governo americano que afetaram significativamente produtos de destaque nas vendas externas do Brasil, como o aço e o suco de laranja. Quanto ao primeiro aspecto, a situação começou a reverter-se a partir de 1999, claramente no que se refere ao câmbio, menos intensamente nos preços internacionais de *commodities* (a queda no nível de atividade da economia americana no início do milênio e seus reflexos para a economia mundial dificultam uma recuperação mais expressiva destes preços).

No que concerne as barreiras comerciais, o quadro é mais complicado, principalmente pela natureza das restrições que afetam mais intensamente os produtos brasileiros. Não se trata, fundamentalmente, de o Brasil não participar de um conjunto de tarifas alfandegárias preferenciais, cujo efeito é a criação de vantagens especiais – como as que ocorrem em áreas que efetivaram algum tipo de acordo com os Estados Unidos, como a NAFTA (*North America Free Trade Agreement*) ou mesmo alguns países da América Central e Andinos.

O ponto central é a imposição de *barreiras não tarifárias*, cujo controle e negociação são extremamente difíceis em função do caráter discricionário que, em geral, acompanha a justificativa de sua aplicação – destaca-se, neste contexto, as medidas resultantes de processos *antidumping*, cuja evolução recebe forte carga de

interesses políticos (setoriais, classistas, regionais) dos países¹³. Este é um aspecto decisivo para a avaliação geral da proposta da ALCA para o Brasil – a possibilidade de ampliação do espaço ocupado pelas exportações brasileiras no mercado norte-americano, além de evitar o isolamento potencial que resultaria de uma posição individual de não-adesão.

O Quadro 1 apresenta alguns exemplos de restrições determinadas pela política comercial americana afetando produtos tradicionalmente exportados pelo Brasil. O ponto mais importante refere-se à prevalência de barreiras não tarifárias definidas a partir de quotas, subsídios, apoio explícito aos produtores domésticos e decisões *antidumping*. Apenas no caso do suco de laranja a tarifa determina a barreira – um caso em que o produto brasileiro dominaria todo o mercado dos EUA se não subsistisse a tarifa *ad valorem* aplicada (parte diretamente, parte derivada de uma tarifa específica por litro exportado).

Quadro 1 – Barreiras às Exportações Brasileiras nos EUA – Setores selecionados

Produto	Barreira	Observações
Suco de laranja	Tarifa	<ul style="list-style-type: none"> • Tarifa <i>ad valorem</i> equivalente a 63%
Álcool etílico	Subsídios	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Excise duty</i> de 50% sobre o preço do produto importado. • Produtores domésticos não pagam o <i>excise duty</i>.
Açúcar	Quotas tarifárias	<ul style="list-style-type: none"> • Tarifa extraquota entre 140-170% <i>ad valorem</i>
Fumo	Apoio aos produtores internos	<ul style="list-style-type: none"> • 75% do fumo utilizado na fabricação do cigarro norte-americano deve ser produzido localmente. • Tarifa intraquota equivalente estimada em até 108,2% <i>ad valorem</i>. Tarifa extraquota de até 350%. • Programas de ajuda emergencial aos agricultores norte-americanos: US\$ 129 milhões.
Carne bovina	Falta de acordo sanitário	<ul style="list-style-type: none"> • Não há equivalência de processos de verificação sanitária. • Não existe reconhecimento de áreas livres ou de baixa intensidade de enfermidades.
Têxteis	Quotas, tarifas altas e outras medidas.	<ul style="list-style-type: none"> • Tarifas <i>ad valorem</i> de 38% • Subsídios à produção local correspondem a 150% dos preços internacionais
Metais e ferro-ligas	Medidas <i>antidumping</i> e direitos compensatórios.	<ul style="list-style-type: none"> • Sobretaxas vão de 6% a 142%.

Fonte: Extraído de *Balanco Comex* (2002).

¹³ São também importantes as medidas sanitárias ou fitossanitárias e as normatizações impostas por órgãos de controle.

Nos demais segmentos prevalecem medidas não tarifárias – ou definindo tarifas exorbitantes a partir da complementação das quotas determinadas, com destaque para o açúcar. O aço brasileiro, por outro lado, sofre uma das mais fortes restrições de entrada sob a alegação de *dumping* – dependendo do tipo de produto, a tarifa aplicada pode chegar a 142%. Casos como o do álcool etílico e do fumo são ainda mais explícitos, garantindo vantagens inatingíveis aos produtores internos, como subsídios (desconto de imposto, só pago pelos produtos importados) e definição de índices de nacionalização (75% da produção de cigarros deve ser realizada a partir de fumo produzido localmente, por exemplo).

No setor têxtil, além das altas tarifas aplicadas, ainda estão presentes as quotas e medidas como subsídios, que reduzem substancialmente os custos finais de produção. Este é um setor usualmente protegido na maior parte dos países, um exemplo típico de indústria tradicional com alta capacidade de geração de emprego e, portanto, com alto poder de barganha política.

Outro aspecto de relevo na determinação do comércio internacional reside na sua crescente associação aos fluxos de investimento direto, considerando-se os efeitos das estratégias empresariais que assumem, em determinadas indústrias, um caráter global – como ocorre em grande medida no complexo automotivo. A este respeito, Gonçalves (1999:3) destaca que

o comércio internacional tem uma dimensão claramente produtiva quando se considera que parte substantiva dos fluxos comerciais são intra-firma, isto é, entre matrizes e subsidiárias de empresas transnacionais. Nesse sentido, não se deve separar a questão do comércio da do investimento internacional, principalmente no caso de países como o Brasil, que têm economias com elevado grau de internacionalização da produção [...] Os Estados Unidos e a União Européia respondem, cada um, por cerca de um terço do estoque de investimento direto do país.

Especificamente no que se refere aos setores de veículos, partes e peças, Santos e Gonçalves (2001:217) acrescentam que

a característica dos setores [do complexo automotivo] de estabelecer estratégias mundiais influenciam comércio. Há também um complexo padrão de relacionamento com as montadoras que delinea e limita o desempenho da indústria de autopeças.

No Mercosul, estes setores representam um dos casos de maior sucesso para os fluxos comerciais, com grande destaque para Brasil e Argentina. A busca por espaços mais amplos de atuação produtiva foi determinante para a entrada de grandes grupos internacionais neste setor, localizando suas plantas em regiões estratégicas do ponto de vista das vendas direcionadas aos países do bloco e da logística de fornecimento¹⁴. Em 1998, o comércio dos produtos componentes do complexo automotivo chegou a representar aproximadamente um terço do total importado pelo Brasil da Argentina – nas exportações brasileiras para o mesmo país,

¹⁴ De acordo com Santos e Gonçalves (2001:208), "os acordos de comércio têm um importante papel na racionalização das fábricas e na reestruturação da produção dos fabricantes de veículos e autopeças na região, principalmente pelo acesso facilitado a um mercado mais amplo".

responderam por cerca de 30%, o que mostra a força destes setores no comércio dos dois países – ver Tabela 9. Dada sua importância no comércio internacional brasileiro e do Mercosul, será visto a seguir em maior detalhe.

**Tabela 9 – Importações e Exportações Brasileiras Frente à Argentina/
Complexo Automotivo –1998 (Participação Relativa)**

Importação total	100,0	Exportação total	100,0
Veículos automóveis de passageiros, inclusive os ckd.	19,0	Partes e peças para veículos automóveis e tratores	8,2
Veículos de carga.	9,0	Automóveis de passageiros	9,5
Partes e peças para veículos automóveis e tratores	3,2	Veículos de carga	8,3
Motores de pistão, suas partes e peças.	2,1	Motores para veículos automóveis e suas partes	3,9
Subtotal	33,3	Subtotal	29,9
Demais produtos	66,7	Demais produtos	70,1

Fonte: SECEX

O Complexo Automotivo na ALCA

Como mencionado anteriormente, o complexo automotivo brasileiro sofreu importantes modificações na década de 90, basicamente em função da abertura comercial e da entrada de novas empresas estrangeiras no setor. Desta forma, o perfil de produção foi modificado, sobressaindo novos conceitos logísticos visando à racionalização e reestruturação dos empreendimentos, de maneira que a terceirização de partes e peças foi radicalmente intensificada.

Esta terceirização, por seu turno, determinou a formação de redes de fornecedores estáveis, em grande parte associadas à estratégia global de suprimento das montadoras – que decorre da prática de *follow sourcing*, em que as subsidiárias das montadoras buscam manter seus fornecedores globais de primeira linha (em particular aqueles situados nos países de origem de suas matrizes). Isto elevou significativamente o conteúdo de componentes importados dos automóveis produzidos pelas novas montadoras, que passou a girar em torno de 30% em média, muito acima do verificado no início da década – em alguns casos, as importações de partes e peças no Brasil chegaram a representar mais que 70% do valor final do automóvel. Não por acaso, as empresas de autopeças instaladas no país encontraram dificuldades de integração à rede de fornecimento global, principalmente as nacionais de menor porte. Disto resultou uma forte concentração e elevação do grau de internacionalização no setor, com intensa realização de operações de fusões, aquisições e *joint ventures*.

Além disso, a possibilidade de importação direta de automóveis permitiu mudanças nas estratégias das montadoras, que passaram a compor seu perfil de oferta com uma parcela crescente de veículos importados, sobretudo nos segmentos de luxo, o que impôs um crescimento substancial das compras externas pelo menos até 1995. Como mostra a Tabela 10, ao mesmo tempo em que as exportações de veículos caíram a partir de 1992, as importações passaram a crescer sistematicamente até 1995. No

caso das autopeças, um setor tipicamente exportador no Brasil, as vendas externas seguiram forte no início da década de 1990, mas as importações, até então pouco importantes, passaram a compor um montante expressivo, chegando em 1998 a um valor quase dez vezes maior que o do início dos 90 – corroborando os efeitos do ajuste estrutural do complexo automotivo. De um saldo positivo do conjunto de setores no comércio internacional, as transformações sofridas no complexo impuseram uma inversão da situação, verificando-se um déficit de USD 2,2 bilhões em 1995¹⁵. Este quadro só percebeu alteração com a implementação do regime automotivo em 1995.

**Tabela 10 – Comércio Exterior de Veículos e Autopeças
– USD Bilhões – 1991/2000***

Anos	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Exportação										
VEÍCULOS	1,0	2,0	1,7	1,7	1,3	1,3	2,7	3,0	2,0	2,8
Autopeças	2,3	2,7	2,8	3,0	3,2	3,5	4,0	4,0	3,6	4,0
Total	3,3	4,7	4,5	4,7	4,5	4,9	6,7	7,1	5,6	6,8
Importação										
VEÍCULOS	0,1	0,2	0,8	1,8	3,9	2,2	3,4	3,8	1,8	1,9
Autopeças	0,8	1,1	1,4	2,1	2,8	3,4	4,4	4,2	3,6	4,1
Total	0,9	1,3	2,2	3,9	6,7	5,6	7,8	8,0	5,5	6,0
Saldo										
VEÍCULOS	0,9	1,8	0,9	-0,1	-2,6	-0,8	-0,7	-0,8	0,2	0,8
Autopeças	1,5	1,6	1,4	0,9	0,4	0,1	-0,4	-0,2	-0,1	-0,1
Total	2,4	3,4	2,3	0,8	-2,2	-0,7	-1,1	-1,1	0,1	0,7

Fonte: Santos e Gonçalves (2001:209)

*Dados Preliminares

O regime automotivo consistiu de um programa de estímulo ao investimento e à exportação, garantindo um tratamento especial às importações para as empresas

¹⁵ É evidente que o câmbio valorizado, sobretudo no período pós-Real, atuou de maneira decisiva neste sentido, inclusive na configuração das estratégias competitivas das montadoras – em particular na definição do conteúdo de partes e peças importadas dos veículos produzidos internamente. Todavia, a mudança na situação ocorre bem antes da modificação do regime cambial, em janeiro de 1999, o que transfere a explicação da dinâmica de comércio do complexo para outro eixo de análise, principalmente a introdução do Regime Automotivo e seus reflexos para o Mercosul.

instaladas no Brasil, ou ainda aquelas com objetivos de entrada – desde que incorporando os compromissos de investimento e exportação definidos na legislação. Estas empresas seriam autorizadas a importar bens de capital, insumos e veículos com redução do imposto de importação. O mais importante, entretanto, foi a adoção de uma alíquota preferencial de 35% sobre as importações de veículos para os atores cujo desempenho se adequasse às exigências de investimento e exportações¹⁶.

O regime automotivo permitiu uma melhora expressiva no desempenho de investimento e exportações das montadoras de veículos no Brasil. Segundo a Tabela 11, houve um forte impulso nestas variáveis a partir de 1995, quando o ritmo das inversões praticamente dobra, ampliando a parcela dos investimentos no total do faturamento (que passou de cerca de 5% em 1993 para quase 10% em 1996). Com o regime, as companhias estrangeiras sem plantas produtivas no país viram-se forçadas à entrada, pois as empresas estabelecidas teriam grande vantagem no processo competitivo. O fluxo de investimentos diretos estrangeiros eleva-se significativamente, em consonância com a tendência de internacionalização produtiva abordada anteriormente.

Ademais, os investimentos realizados naquele momento seguiram uma lógica de ocupação do mercado interno, sobretudo por conta do avanço das relações comerciais no âmbito do Mercosul, com a Argentina ocupando evidente papel de destaque¹⁷. Isto explica a localização preferencial das novas plantas na Região Sul do Brasil.

**Tabela 11 - Investimento e Faturamento da Indústria de Veículos
- USD milhões**

Ano	Investimento (a)	Faturamento (b)	(a)/(b)
1993	886	18.488	4,8%
1994	1.195	22.122	5,4%
1995	1.694	22.250	7,6%
1996	2.359	24.037	9,8%
1997	2.092	26.356	7,9%
1998	2.335	25.278	9,2%

Fonte: Anfavea

Neste cenário, uma liberalização ampla dos setores que compõem o complexo com a implementação da ALCA pode comprometer o arranjo formado, particularmente, no espaço do Mercosul. Estudo realizado por Carvalho e Parente

¹⁶ As demais observariam alíquota de 70%. Além das firmas do segmento automotivo, estariam incluídos os fabricantes de tratores agrícolas e colheitadeiras, tratores, máquinas rodoviárias e de escavação e empilhadeira, carroçarias para veículos automotores em geral, reboques e semi-reboques utilizados para transporte de mercadorias e partes, peças e componentes, conjuntos e subconjuntos, acabados e semi-acabados e pneumáticos.

¹⁷ De acordo com Santos e Gonçalves (2001:209/210), "o destino das exportações brasileiras é, cada vez mais, o Mercosul e os demais países da América do Sul. As maiores montadoras possuem unidades nos diversos países da região, porém as fábricas instaladas no Brasil e na Argentina abastecem grande parte desse mercado".

(1999) mostra que, no caso de uma eliminação tarifária total, os impactos seriam bastante significativos. De acordo com os autores¹⁸ (1999:46/49),

o modelo adotado [liberalização total das tarifas] indica que as exportações brasileiras com destino à ALCA sofreriam incremento da ordem de 7%, ou seja, US\$ 1,5 bilhão, enquanto as importações provenientes da ALCA registrariam um aumento de aproximadamente 18%, o que corresponde a US\$ 4,3 bilhões [...] Pelo lado das importações, cerca de 60% do incremento total observado corresponde ao aumento das compras externas de produtos classificados como pertencentes aos setores de instrumentos mecânicos e maquinários, equipamentos elétricos, etc. (seção XVI); e veículos, aeronaves e outros equipamentos de transporte (seção XVII) [...] Se tomarmos como exemplo o MERCOSUL, verifica-se que parte do comércio realizado pelos países membros (estimulado pelo relativo barateamento das mercadorias decorrente da eliminação das barreiras existentes) deixa de existir, uma vez que essa redução tarifária passa a ocorrer para uma gama maior de países [...] Para a Argentina, cabe ao setor de veículos, aeronaves e outros equipamentos de transporte (seção XVII) a maior retração no volume exportado, com valores que representam 37% da perda total das exportações do país para o Brasil.

Como é possível perceber, uma desestruturação das bases do regime automotivo (e das condições favoráveis encontradas por Brasil e Argentina no Mercosul para o setor), resultante de uma liberalização plena das tarifas alfandegárias no ambiente da ALCA, proporcionaria um efeito danoso para Brasil e, principalmente, para a Argentina. Além disso, uma redução ainda maior das tarifas nos segmentos de autopeças poderia elevar ainda mais o conteúdo importado dos veículos produzidos no Brasil e na Argentina – a participação destes países na estratégia global das empresas automobilísticas poderia estar reduzida apenas à montagem e distribuição, com atuação irrisória no processo produtivo das partes e peças envolvidas.

Comentários finais

A abertura comercial e o processo de implementação do Mercosul marcaram transformações profundas na estrutura do comércio internacional brasileiro. Desta forma, a um maior grau de exposição externa da economia somou-se uma mudança relevante na composição da corrente de comércio do país, com destaque para uma maior amplitude no leque de parceiros comerciais e o significativo aumento do peso das relações com o cone sul, especialmente com a Argentina. Ao mesmo tempo, consolidou-se, neste espaço de crescente importância, uma especialização comercial do Brasil de maior qualificação que a média de suas exportações – contando, inclusive, com uma certa reciprocidade para a Argentina, que observa no Brasil o principal destino de exportação de seus produtos manufaturados.

Um acordo comercial mais amplo, como é suposto para a ALCA, mas dominado em termos de peso relativo pela mais importante economia mundial, deve ser analisado em função desta economia. A este respeito, os seguintes pontos merecem destaque:

¹⁸ As simulações dos autores consideram uma elasticidade de substituição de importações de -1,5%, com resultados obtidos a partir de estimação de demanda por importações realizada em trabalho anterior (Carvalho e Parente 1998).

1. Algumas das barreiras mais importantes são de natureza não tarifária. Em consequência, não são vislumbradas grandes vantagens iniciais para os países menos desenvolvidos no que diz respeito ao comércio com os Estados Unidos – uma liberalização tarifária traria custos muito mais relevantes para os países subdesenvolvidos região;
2. Mesmo que as barreiras não tarifárias sejam objeto das negociações para implementação imediata, há muita pressão política interna nos EUA a partir dos setores beneficiados com as restrições – em geral, setores tradicionais e altamente intensivos em mão-de-obra, como o têxtil e o fumo.
3. Dentre as barreiras não tarifárias, destacam-se as medidas resultantes de ação *antidumping*. O caráter fortemente discricionário destes mecanismos, também fundamentados por aspectos associados a pressões políticas, as tornam objeto de difícil controle e negociação. A comercialização do aço brasileiro esbarra exatamente neste ponto.
4. Os impactos no Mercosul são potencialmente danosos para as estreitas relações construídas ao longo da década de 90. Pode-se prever um significativo desvio de comércio (anteriormente criado na constituição do bloco, decorrentes das preferências definidas na consolidação do acordo), não compensado pela criação de comércio com o resto dos países. Isto deve ser considerado especialmente em função da proporção de manufaturados negociados nas relações intra-Mercosul. O caso do complexo automobilístico é exemplo claro nesta direção.

Referências bibliográficas:

- Abreu, M. P.** (1997), "O Brasil e a ALCA: interesses e alternativas". In: *Texto para Discussão*, n.371. Rio de Janeiro: PUC.
- BALANÇO COMEX** (2002), "Oito anos do real: os avanços do comércio exterior". In: <http://www.mdic.gov.br/progacoes/govern/BalancoComext>.
- Baumann, R. A.** (1990), "A opção não regional — Brasil e blocos econômicos". In: *18º Encontro Nacional de Economia, XVIII. Anais... 2v.*, p. 619-645.
- Carvalho, A. E Parente, M. A.** (1998), *Estimação de equações de demanda de importações por categoria de uso para o Brasil (1978/1996)*. Brasília: IPEA, abril. Mimeo.
- Carvalho, A. E Parente, A.** (1999), "Impactos comerciais da área de livre comércio das Américas". In: *Texto para Discussão* no 635. Brasília: IPEA.
- CEPAL** (2001), "Balance Preliminar de las Economías de América Latina y el Caribe", Santiago de Chile.
- Dantas, A. T.** (1998), "Neoliberalismo e globalização". In: *Revista Archè*, Rio de Janeiro, no 20, out., p.183-194.
- Dantas, A. T.** (2000), "Efeitos da desvalorização cambial brasileira para o Mercosul". In: Lemos, M. T. e Bahia, L.H.N. (2000), *Percursos da Memória: Construções do Imaginário Nacional*, Rio de Janeiro: UERJ, Nuseg, p. 31-41.

Dantas, A. T. (2001), "Mercosul: Evolução e impasses na década de 1990". In: Lemos, M. T., Dembicz, A. e Bahia, L.H.N. (2000), *América Latina: fragmentos de memória*, Rio de Janeiro: 7 Letras, p. 9-27.

Fonseca, R. E Carvalho Jr., M.C. (1997), *Barreiras externas às exportações brasileiras*. Rio de Janeiro: FUNCEX, ago.1997.

Gonçalves, R. (1999), "Alca e Mercosul: fatos e visões". In: *Estudos em Comércio Exterior*, Rio de Janeiro: ECEX/UFRJ, Vol. II, jul/dez.

Haugenauer, L.; Markwald R. E Pourchet, H. (1997), *Estimativas do valor da produção industrial e elaboração de coeficientes de exportação e importação para a indústria brasileira (1985/96)*. Rio de Janeiro: FUNCEX, out. 1997. mimeo. Versão Preliminar.

Kume, H. (1996), "Mercosul 1995: uma avaliação preliminar". In: *A Economia Brasileira em Perspectiva - 1996*, v. 1. Rio de Janeiro: IPEA.

Mercosul – Informações Seleccionadas. Deori/Bacen – vários.

Miranda, J. C. (2000), *Abertura comercial, reestruturação industrial e exportações brasileiras*. Rio de Janeiro: IPEA, mimeo.

Moreira, M. M. E Correa, P. G. (1996), "Abertura comercial e indústria: o que se pode esperar e que se vem obtendo". In: *Texto para Discussão, no 49*. Rio de Janeiro: BNDES, out. 1996.).

Pereira, L. V. (1997), "Agenda de integração brasileira: uma avaliação preliminar". In: *Conjuntura Econômica*, Rio de Janeiro, p. 26-31, maio 1997.

Santos, A.M.M. E Gonçalves, J.R.J. (2001), *Evolução do comércio exterior do complexo automotivo*, Rio de Janeiro: BNDES, BNDES Setorial, n. 13, p. 205-218, março.

Serrano, F. (1998), "Tequila ou tortilla? Notas sobre a economia brasileira nos anos 90". In: *Archetypen*, Rio de Janeiro, ano 6, n 18 set/dez 1998.

Veiga, P. M. (1997), "A infra-estrutura e o processo de negociação da ALCA". In: *Texto para Discussão, n.507*. Brasília: IPEA, ago. 1997.

Versiani, F. R. (1987), "A experiência latino-americana de integração e os novos acordos Brasil—Argentina—Uruguai". In: *Brasil - Argentina - Uruguai: a integração em debate*. Brasília: Ed. Marco Zero, p. 26-42.