

## **IMPACTO DO AUMENTO DO PROTECIONISMO NA CADEIA GLOBAL DE VALOR DA FORD**

### **IMPACT OF RISING PROTECTIONISM ON FORD'S GLOBAL VALUE CHAIN**

**Emilly Kayane Da Cruz Mariano<sup>1</sup>**

**Isabela Teles Da Silva<sup>2</sup>**

**Julia Roberta Rodrigues Andrade<sup>3</sup>**

**Paula Rodrigues Granato<sup>4</sup>**

**RESUMO:** Esta pesquisa analisa os impactos das políticas protecionistas implantadas em 2025 pelos Estados Unidos na cadeia global de valor da Ford Motor Company. A partir de levantamento bibliográfico e documental iniciado em abril de 2025, foram analisados comunicados e relatórios para investidores da empresa em questão com vistas a identificar adaptações e mudanças implementadas diante dos impostos sobre aço e alumínio iniciados em março de 2025 e dobrados em julho do mesmo ano. A bibliografia sobre cadeias globais de valor deu base teórica à análise, que indica que as tarifas não afetaram apenas os custos diretos, mas a organização geral da cadeia produtiva, exigindo uma reconfiguração por parte da montadora, passando pela diversificação geográfica de fornecedores, pela ampliação de estoques e pelo replanejamento de contratos comerciais. Em longo prazo, pressiona a empresa a considerar uma maior verticalização de sua cadeia ou parcerias com produtores locais de alumínio, o que poderá readjustar seu modelo de negócio. Dessa forma, em vez de fortalecer a competitividade nacional, políticas protecionistas podem fragilizar estruturas produtivas em um mundo globalizado e interdependente, reforçando a necessidade de estratégias empresariais inovadoras e de políticas públicas capazes de compreender os efeitos das cadeias globais de valor.

**Palavras-chaves:** Comércio Internacional; Empresas Multinacionais; Indústria Automobilística; Política Comercial; Tarifaço.

**ABSTRACT:** This research analyzes the impacts of protectionist policies implemented in 2025 by the United States on the global value chain of Ford Motor Company. A bibliographic and documentary survey was initiated in April 2025, concentrated in examining investors reports and press releases of the manufacturer in order to identify adaptations and changes implemented in response to the tariffs on steel and aluminum that began in March 2025 and doubled in July of the same year. The literature on global value chains provided the theoretical basis for the analysis, which indicates that the tariffs not only affected direct costs, but also the overall organization of the production chain, requiring a reconfiguration by the automaker, including the geographic diversification of suppliers, expansion of inventories, and replanning of commercial contracts. In the long term, this puts pressure on the company to consider greater vertical integration of its supply chain or partnerships with local aluminum producers, which could readjust its business model. Thus, instead of strengthening national competitiveness, protectionist policies can weaken productive structures in a globalized and interdependent world, reinforcing the need for innovative business strategies and public policies capable of understanding the effects of global value chains.

**Keywords:** International trade; Multinational Companies; Automotive Industry; Trade policy; Fare.

Cursando comércio exterior - Fatec Itapetininga - E-mail: emiillykayane@gmail.com <sup>1</sup>

Cursando comércio exterior - Fatec Itapetininga - E-mail: isabelatelesdasilva05@gmail.com <sup>2</sup>

Cursando comércio exterior - Fatec Itapetininga - E-mail: jandrade9981278@gmail.com <sup>3</sup>

Prof. Orientador Mestre - Fatec Itapetininga - E-mail: paula@fatecitapetininga.edu.br <sup>4</sup>

## 1 INTRODUÇÃO

O comércio internacional é tradicionalmente fundamentado a partir do princípio do livre mercado e da especialização produtiva entre nações. Segundo David Ricardo (1982), a teoria das vantagens comparativas demonstra que os países tendem a obter ganhos mútuos ao direcionarem sua produção para bens nos quais possuem uma maior eficiência relativa, o que fortalece o comércio e o desenvolvimento econômico. Essa lógica, aprofundada por Krugman (1993) e a Nova Teoria do Comércio Internacional, fundamenta o liberalismo econômico, que defende a redução de barreiras tarifárias como meio de ampliar a competitividade e a integração global.

Foi de acordo com essa lógica de interdependência que se organizaram as cadeias globais de valor (CGVs), definidas como um “conjunto de atividades realizadas pela empresa e seus trabalhadores, desde a idealização e criação do produto até seu uso pelo consumidor final e além, cujas etapas são fragmentadas em diferentes países” (Gereffi, 2018, p.347). Entretanto, a observação do cenário contemporâneo revela um movimento de modificação desses fundamentos. A ascensão de políticas protecionistas em economias centrais tem colocado em risco a estabilidade das CGVs, formadas nas últimas décadas como estratégia para reduzir custos e potencializar a eficiência produtiva (Gereffi, 2018).

Nesse contexto, o tema possui relevância teórica ao contribuir para o debate sobre globalização e política comercial, ao demonstrar como medidas protecionistas podem alterar o funcionamento das cadeias globais de valor. Busca compreender os efeitos reais dessas políticas sobre empresas multinacionais, principalmente no setor automotivo, que depende dos fluxos internacionais.

Em fevereiro de 2025, o governo dos Estados Unidos adotou tarifas de importação de 25% sobre o alumínio, elevadas posteriormente para 50%, afetando matérias-primas e produtos derivados essenciais para a indústria automobilística (O’Neil; Huesa, 2025). Jim Farley, CEO da Ford, afirmou que essas medidas trouxeram muitos custos e alertou que tarifas sobre importações do Canadá e México poderiam “abrir um buraco na indústria automotiva norte-americana como nunca visto” (Avila 2025; Johnson, 2025).

A Ford Motor Company surge, nesse contexto, como um estudo de caso relevante. Com cerca de 177 mil empregados, atuando em mais de 125 países e vendas globais superiores a 4 milhões de veículos anuais, apresenta uma cadeia

produtiva altamente complexa e dependente de fluxos comerciais internacionais (Ford Motor Company, 2024). As tarifas impostas sobre o aço impactam diretamente a estrutura de custos e competitividade, exigindo determinada adaptação estratégica como diversificação de fornecedores, incentivo à reciclagem e reposicionamento global.

A escolha do tema justifica-se pela importância econômica e social da Ford no comércio internacional e pela atualidade das medidas protecionistas, que reacenderam o debate sobre limites entre interesses considerados nacionais e a interdependência global. Assim, este estudo tem como objetivo analisar os impactos do aumento do protecionismo norte-americano na cadeia global de valor da Ford Motor Company. Determinadas políticas podem ter consequências futuras, consideradas importantes para a indústria automobilística global, principalmente para empresas como a Ford, que dependem do mercado internacional para o processo de produção. As tarifas impactam diretamente no custo das peças e na produção dos veículos, alterando a competitividade e preços da Ford no mercado, ajustando a cadeia global de valor. Para examinar estas questões, o artigo organiza-se em quatro seções, além desta introdução. A primeira apresenta a metodologia adotada; a segunda discute o referencial teórico, com ênfase no liberalismo econômico, nas vantagens comparativas e no conceito de cadeias globais de valor; a terceira reúne os resultados e a discussão sobre as consequências das tarifas de 2025 na Ford; e, por fim, a quarta seção expõe as considerações finais, ressaltando os principais achados e perspectivas futuras.

## 2 METODOLOGIA

A metodologia justifica-se pela natureza do objeto de estudo, que envolve as cadeias de valor (CGV) no comércio internacional, voltadas à análise qualitativa, exploratória e explicativa sobre os impactos do protecionismo na organização das redes de produção, que dificilmente poderiam ser captados somente por dados quantitativos. O estudo baseou-se em levantamento bibliográfico e documental, englobando autores clássicos e contemporâneos que tratam do comércio global, do liberalismo econômico e das cadeias globais de valor. Entre eles destacam-se Ricardo (1982), Krugman (1993) e Gereffi (2018), que forneceram base teórica para compreender os fundamentos do livre comércio, especialização produtiva e a

fragmentação internacional da produção. Além da literatura acadêmica, foram analisados os relatórios integrados de sustentabilidade e financeiros 2024 e relatórios quadrimestrais de 2025 para investidores da Ford e autoridades estadunidenses (a Securities and Exchange Commission). Notícias de agências reconhecidas, como a Reuters, e publicações da Organização Mundial do Comércio (OMC) foram utilizadas para ilustrar e exemplificar os acontecimentos. Também foram citados veículos de comunicação especializados, como Electrek e Automotive Dive, selecionados por sua análise aprofundada das tarifas sobre o alumínio impostas pelos Estados Unidos em 2025.

A análise qualitativa se baseou na interpretação do conteúdo dos documentos e no exame de diferentes fontes e períodos, unindo dados de naturezas variadas para identificar os principais impactos causados na cadeia de valor da Ford em decorrência das medidas protecionistas (tarifas de 25%, posteriormente ampliadas para 50%, sobre o alumínio importado pelos Estados Unidos, anunciadas em fevereiro de 2025). Essa abordagem possibilitou destacar tanto efeitos imediatos das tarifas sobre os custos e competitividade quanto estratégias de adaptação adotadas pela Ford frente ao novo cenário internacional.

Quanto às limitações do estudo, como afirma Creswell (2014), pesquisas qualitativas envolvem decisões de delimitação e escopo que condicionam o alcance das conclusões. Em que pesem os esforços para a realização de uma análise comprehensiva da realidade da Ford, os impostos sobre produtos primários e intermediários, em uma cadeia tão peculiar quanto a automotiva, têm impactos de natureza variada e o recorte temporal que aqui se realiza permite vislumbrar apenas uma parte dos efeitos sofridos ao longo da cadeia. Sugere-se que trabalhos futuros se debrucem sobre impactos locais das tarifas para fornecedores de matérias-primas e fabricantes de autopeças, buscando compreender seus efeitos no longo prazo.

### **3 REFERENCIAL TEÓRICO**

#### **3.1 LIBERALISMO ECONÔMICO E VANTAGENS COMPARATIVAS**

O comércio internacional é justificado por muitas vezes a partir da ideologia do liberalismo econômico, que defende o livre mercado e a redução das barreiras tarifárias como meio de aumentar a competitividade e fomentar o crescimento

econômico global. Nesse contexto, Adam Smith (1996) destacou a importância da divisão do trabalho e da especialização produtiva como fatores que intensificam a eficiência econômica e favorecem o intercâmbio entre nações.

A teoria das vantagens comparativas, formulada por David Ricardo em 1817 demonstra que cada país deve se especializar na produção de bens em que apresenta maior eficiência, gerando ganhos mútuos para todos os países envolvidos (Ricardo, 1982). Essa perspectiva consolidou a base teórica sobre o livre comércio e influenciou a organização do sistema econômico global moderno.

Paul Krugman (1993) corrobora a relevância desse modelo na nova teoria do comércio internacional, ressaltando que a especialização produtiva e a troca internacional otimizam recursos e estimulam a inovação tecnológica. Sob essa perspectiva, barreiras comerciais, como tarifas e subsídios — que consistem em auxílios financeiros concedidos por governos a empresas ou setores específicos para diminuição de custos produtivos e aumento da competitividade no mercado — acabam por gerar ineficiências e distorções que prejudicam os consumidores e produtores em escala global.

### 3.2 CADEIAS GLOBAIS DE VALOR (CGVS)

Cadeias globais de valor caracterizam a fragmentação do setor produtivo internacional, no sentido de que cada etapa da produção ocorre em locais diversos e especializados. Empresas dividem o processo industrial entre diversos países, buscando vantagens comparativas como a mão de obra mais barata, incentivos fiscais e acesso a insumos estratégicos, criando uma interdependência global que torna os sistemas vulneráveis a choques externos como guerras, pandemias e políticas comerciais restritivas.

De acordo com Gereffi (2018), a ascensão das cadeias globais de valor proporcionou uma nova forma de inserção dos países em desenvolvimento na economia internacional. No entanto, a distribuição sucede de maneira desigual: enquanto algumas nações ascendem a posições de maior controle, muitas outras permanecem restritas às etapas somente de menor valor agregado, como o fornecimento de insumos necessários. Gereffi (2018) observa que essa dinâmica reproduz uma divisão internacional do trabalho em que os países mais desenvolvidos dominam a tecnologia e controlam as cadeias produtivas, enquanto os países menos

desenvolvidos são mantidos em funções secundárias, limitando o potencial de desenvolvimento industrial e tecnológico.

A Organização Mundial do Comércio (OMC, 2023) destaca que a análise das CGVs é essencial para compreender os fluxos comerciais atuais. Segundo a organização, a participação dos bens intermediários no comércio mundial foi de aproximadamente 48,5% na primeira metade de 2023, evidenciando a relevância desses bens no comércio internacional. Nesse contexto, políticas tarifárias podem ter efeitos em cadeia, prejudicando diversas empresas ao longo da produção.

### 3.3 CADEIAS DE VALOR NA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA

Entre os setores mais representativos das CGVs está a indústria automobilística, caracterizada pela produção e tecnologia avançada. Trata-se de uma cadeia integrada, que conecta fornecedores de matéria-prima, fabricantes de peças, montadoras e redes de distribuição em escala global. Esse tipo de cadeia se caracteriza pela produção intensiva em capital e em tecnologia avançada (automóveis, aviões, computadores e semicondutores) para atendimento do mercado mundial (Gereffi, 1999, 2001a, 2001b, apud Torres; Cario, 2012, p. 75).

Um carro pode contar peças provenientes de mais de 30 países, e a montagem final é somente uma parte visível de uma extensa cadeia interconectada. Qualquer alteração nas regras do comércio mundial, como as tarifas sobre o alumínio, impacta diretamente essa estrutura, elevando os custos e atrasando entregas. Estudos recentes indicam que as CGVs vêm passando por processos de reconfiguração como resposta a desafios contemporâneos e fatores como a pandemia do COVID-19, tensões geopolíticas e adoção de políticas protecionistas. Sturgeon (2022) argumenta que a transição estrutural das cadeias globais de valor enfrenta desafios conceituais e operacionais, dentre os quais se destacam a dependência de insumos estratégicos concentrados em poucos países, a elevada complexidade das redes logísticas e os custos associados à reconfiguração das cadeias de produção.

Nesse contexto, a indústria automobilística apresenta grandes vulnerabilidades. A elevada dependência de insumos como aço e alumínio e a necessidade de constante inovação tecnológica tornam o setor especialmente sensível a mudanças e políticas comerciais. As tarifas impostas pelos Estados Unidos em 2025 são um exemplo de como medidas protecionistas podem repercutir de

maneira ampla, afetando não apenas custos, mas também a competitividade internacional das montadoras.

### 3.4 FORD MOTOR COMPANY

A Ford Motor Company foi fundada em 1903 por Henry Ford, e é uma das montadoras mais tradicionais e influentes do mundo. Reconhecida por ter revolucionado a indústria com a introdução da linha de montagem em série em 1913, a empresa tornou-se referência da cadeia produtiva em massa e desempenhou um papel fundamental na difusão do setor automobilístico moderno (Hounshell, 1984).

Atualmente, a empresa emprega cerca de 177 mil pessoas e mantém operações em mais de 125 países, com fábricas e centros de pesquisa e desenvolvimento (P&D), além de uma ampla rede de distribuição (Ford Motor Company, 2024). Em 2023, suas vendas globais ultrapassaram 4,4 milhões de veículos, gerando uma receita de aproximadamente USD 176 bilhões, posicionando a empresa entre as dez maiores montadoras do mundo (Ford Motor Company, 2024). Esses números exibem a dimensão de sua relevância não apenas para o mercado automotivo, mas também para a economia global, com seu impacto sobre fornecedores, trabalhadores e cadeias produtivas integradas. Por integrar uma rede global de fornecedores e clientes, mudanças em políticas comerciais têm efeito direto em sua competitividade.

## 4 RESULTADOS E DISCUSSÃO

### 4.1 IMPACTOS IMEDIATOS DAS TARIFAS SOBRE INSUMOS ESTRATÉGICOS

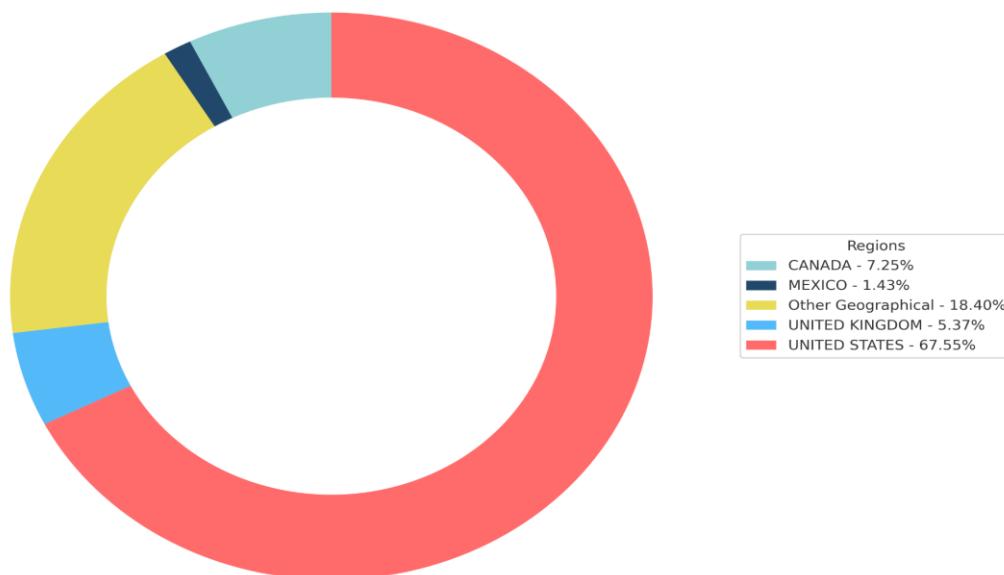
As tarifas de importação aplicadas pelo governo dos Estados Unidos em 2025 tiveram efeitos imediatos sobre a indústria automobilística. Inicialmente estabelecidas em 25% sobre o alumínio, foram elevadas para 50% no mês de junho, afetando diretamente insumos considerados importantes para o setor (Boston Consulting Group, 2025). Essas medidas provocaram uma repentina elevação nos custos do alumínio no mercado norte-americano, que chegou a registrar alta de 164% desde o início do ano, incluindo um salto de 54% em apenas um dia após o anúncio da segunda rodada tarifária (Devitt, 2025).

Esse fenômeno confirma a análise de Gereffi (2018), segundo a qual cadeias globais de valor, por estarem fragmentadas em diversos países, são vulneráveis a rupturas em determinadas funções. No caso da Ford, a elevação dos preços de insumos considerados estratégicos para a empresa, como aço e alumínio, gerou não apenas aumento de custos na produção, mas também riscos de atraso no fornecimento e perda de competitividade global (Market Pulse, 2025).

#### 4.2 CONSEQUÊNCIAS PARA A FORD MOTOR COMPANY

A Ford Motor Company apresenta uma alta dependência do mercado norte-americano, que correspondeu a 67,55% de sua receita em 2024 (Bullfincher, 2024). Para compreender melhor esse cenário, o gráfico abaixo apresenta a participação de cada mercado geográfico de atuação da Ford na receita global da empresa.

**Figura 1 - Receita da Ford Motor Company por região geográfica (2024)**  
Ford Motor Company's Revenue Share by Region (2024)



**Fonte:** Bullfincher (2025).

Esses números refletem uma pressão dupla: de um lado, os custos adicionais gerados pelas tarifas nos Estados Unidos; de outro, a dificuldade em sustentar a presença em mercados estratégicos fora da América do Norte. Analistas do setor automotivo destacaram que a imposição de taxas gerou uma “espiral de custos” para

montadoras como a Ford, tornando seus veículos menos competitivos frente a concorrentes asiáticos e europeus, que não enfrentaram aumentos semelhantes (Boston Consulting Group, 2025). Além disso, a Ford informou em seus relatórios quadrimestrais (Ford, 2025) que sofreu um impacto de aproximadamente US\$ 800 milhões em tarifas; para compensar o custo, reajustou os preços. Tal aumento possibilitou à montadora uma alta contábil de lucro bruto: o que antes era projetado para US\$ 500 milhões, passou a ser US\$ 3 bilhões. Por outro lado, o aumento reduziu a demanda, refletindo uma queda de 3% no valor de suas ações, levando a empresa a adotar programas de descontos agressivos e promoções para sustentar suas vendas. (Eckert; Gomes, 2025).

#### **4.3 RECONFIGURAÇÃO DAS CADEIAS GLOBAIS DE VALOR**

Os resultados observados com as tarifas de 2025 no caso da Ford sugerem uma tendência que pode se estender a todo o setor automotivo global. A situação confirma que as cadeias globais de valor do setor, por serem altamente dependentes de insumos estratégicos, são vulneráveis a choques externos, ilustrando uma tendência de reconfiguração e reestruturação diante de determinados cenários, como as tarifas.

No caso da Ford, o aumento dos custos do alumínio refletiu diretamente nos preços de seus veículos finais, que sofreram reajustes médios entre 5% e 8% nos Estados Unidos no segundo semestre de 2025, conforme estimativas da Cox Automotive e Benchmark Mineral Intelligence (Carey; Eckert, 2025). Tais medidas evidenciam a necessidade de uma estratégia de adaptação a longo prazo. A Ford vem intensificando investimentos em reciclagem de alumínio, pesquisa em materiais alternativos e expansão de sua linha de veículos elétricos, buscando mitigar determinados riscos associados a oscilações no comércio internacional (Ford Motor Company, 2024). Essas iniciativas revelam que a resposta empresarial vai além de uma simples diversificação de fornecedores, engloba também inovação tecnológica e sustentabilidade como eixos centrais. Assim, os resultados mostram que a reconfiguração das cadeias globais de valor na indústria automobilística tende a se aprofundar.

#### **5 CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Este estudo analisou os impactos do aumento do protecionismo sobre a cadeia global de valor da Ford Motor Company, tendo como foco as tarifas impostas sobre o alumínio em 2025 pelos Estados Unidos. A pesquisa demonstrou que políticas comerciais restritivas tendem a gerar efeitos colaterais significativos em setores altamente integrados ao invés de proteger a competitividade doméstica.

Os resultados demonstraram que, no caso da Ford, o crescimento dos custos de insumos estratégicos afetou preços, valor das ações e a sua participação tanto no mercado interno quanto internacionalmente. Observou-se que a dependência produtiva em determinados países ou regiões aumenta a vulnerabilidade das empresas diante de medidas unilaterais protecionistas, reforçando a importância de compreender o comércio internacional sob a ótica de interesses nacionais.

O artigo buscou apontar a distância entre fundamentos teóricos do liberalismo econômico e práticas políticas atuais. O estudo mostra que empresas do setor automotivo, dentre as quais a Ford, foram obrigadas a reconfigurar suas cadeias produtivas por meio da diversificação de fornecedores e inovações tecnológicas. Conclui-se, portanto, que o caso da empresa Ford Motor Company ilustra uma contradição do comércio contemporâneo: em um mundo globalizado e interdependente, medidas protecionistas tendem a fragilizar ao invés de fortalecer os setores produtivos nacionais.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AVILA, Larry. Tariffs on Canada, Mexico would devastate US auto industry: Ford CEO. **Automotive Dive**, 12 fev. 2025. Disponível em: <https://www.automotivedive.com/news/trump-tariffs-ford-ceo-jim-farley-mexico-canada/739978/>. Acesso em: 05 set. 2025.

BOSTON CONSULTING GROUP. **June 2025: 50% US Tariffs Steel and Aluminum Impact.** 12 jun. 2025. Disponível em: <https://www.bcg.com/publications/2025/june-2025-update-impact-us-tariffs-50-percent-on-steel-aluminum>. Acesso em: 05 set. 2025.

BULLFINCHER. **Ford Motor Company Revenue by Region.** 2024. Disponível em: <https://bullfincher.io/companies/ford-motor-company/revenue-by-geography>. Acesso em: 10 set. 2025.

CAREY, Nick; ECKERT, Nora. Trump's copper tariffs pile more metal misery on US auto industry. **Reuters**, 11 jul. 2025. Disponível em:

<https://www.reuters.com/world/europe/trumps-copper-tariffs-pile-more-metal-misery-us-auto-industry-2025-07-11/>. Acesso em: 20 set. 2025.

**CRESWELL, John W. Projeto de pesquisa: métodos qualitativo, quantitativo e misto.** 3. ed. Porto Alegre: Artmed, 2014.

DEVITT, Polina. Aluminium premium for US buyers soars after Trump doubles tariffs. **Reuters**, 2 jun. 2025. Disponível em: <https://www.reuters.com/business/aluminium-premium-us-buyers-soars-after-trump-doubles-tariffs-2025-06-02/>. Acesso em: 20 set. 2025.

ECKERT, Nora; GOMES, Nathan. Ford raises projected tariff hit to results, shares drop 3%. **Reuters**, 30 jul. 2025. Disponível em: <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/ford-raises-projected-tariff-hit-results-shares-drop-3-2025-07-30/>. Acesso em: 20 set. 2025.

**FORD MOTOR COMPANY. Relatório Integrado de Sustentabilidade e Financeiro 2024.** 2024. Disponível em: <https://corporate.ford.com/content/dam/corporate/us/en-us/documents/reports/2024-integrated-sustainability-and-financial-report.pdf>. Acesso em: 10 mar. 2025.

**FORD MOTOR COMPANY. Second Quarter 2025 financial results.** 2025. Disponível em: [https://s205.q4cdn.com/882619693/files/doc\\_financials/2025/q2/Ford-Q2-2025-Earnings-Press-Release-Update.pdf](https://s205.q4cdn.com/882619693/files/doc_financials/2025/q2/Ford-Q2-2025-Earnings-Press-Release-Update.pdf). Acesso em 04 nov. 2025.

GEREFFI, Gary. **Global Value Chains and Development: Redefining the Contours of 21st Century Capitalism.** Cambridge: Cambridge University Press, 2018

**HOUNSHELL, David A. From the American System to Mass Production, 1800-1932: The Development of Manufacturing Technology in the United States.** Baltimore: Johns Hopkins University Press, 1984.

JOHNSON, Peter. Ford CEO warns Trump tariffs will 'blow a hole' in US auto industry like we've never seen. **Electrek**, 11 fev. 2025. Disponível em: <https://electrek.co/2025/02/11/ford-ceo-warns-trump-tariffs-will-blow-a-hole-in-us-auto-industry/>. Acesso em: 05 set. 2025.

KRUGMAN, Paul. The Narrow and Broad Arguments for Free Trade. **The American Economic Review**, Vol. 83, No. 2, Papers and Proceedings of the Hundred and Fifth Annual Meeting of the American Economic Association. Maio, 1993), pp. 362-366. Disponível em: <https://www.staff.ncl.ac.uk/david.harvey/ACE2006/Competition/KrugmanAER1993.pdf>. Acesso em: 20 set. 2025.

MARKET PULSE. How Trump's Trade Deals Undermine Ford's Global Competitiveness. **AlInvest**. 1 ago. 2025. Disponível em: <https://www.alinvest.com/news/trump-trade-deals-undermine-ford-global-competitiveness-2508/>. Acesso em: 20 set. 2025.

O'NEIL, Shannon; HUESA, Julia. **Trump's New Aluminum and Steel Tariffs, Explained in Six Charts.** Council on Foreign Relations (CFR), 2025. Disponível em:

<https://www.cfr.org/article/trumps-new-aluminum-and-steel-tariffs-explained-six-charts>. Acesso em: 20 jun. 2025.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO COMÉRCIO – OMC. **Nota informativa sobre o comércio de bens intermediários**: segundo trimestre de 2023. Genebra: OMC, 2023. Disponível em:

[https://www.wto.org/english/res\\_e/statis\\_e/miwi\\_e/info\\_note\\_2023q2\\_e.pdf](https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/miwi_e/info_note_2023q2_e.pdf). Acesso em: 10 abr. 2025.

RICARDO, David. **Princípios de economia política e de tributação**. São Paulo: Abril Cultural, 1982. (Coleção Os Economistas).

SMITH, Adam. **A riqueza das nações**. Investigação sobre sua natureza e suas causas. Série Clássicos da Economia. Vol. 1. São Paulo: Editora Ática. 1996.

STURGEON, Timothy. **The reconfiguration of automotive global value chains. Implications for Latin America**. 2022. InterAmerican Development Bank (IDB).

Relatório técnico. Disponível em:

[https://www.researchgate.net/publication/364049024\\_The\\_Reconfiguration\\_of\\_Auto\\_motive\\_GVCs\\_-\\_Implications\\_for\\_Latin\\_America](https://www.researchgate.net/publication/364049024_The_Reconfiguration_of_Auto_motive_GVCs_-_Implications_for_Latin_America). Acesso em 20 set. 2025.

TORRES, Ricardo Lobato; CARIO, Silvio Antônio Ferraz. A governança da cadeia global de valor na indústria automobilística: um estudo de caso. **Revista Econômica (UFF)**, Niterói, v. 14, n. 1, p. 73-91, jun. 2012. Disponível em:  
[https://www.researchgate.net/profile/Ricardo-Torres-37/publication/326011428\\_A\\_governanca\\_da\\_cadeia\\_global\\_de\\_valor\\_na\\_industria\\_automobilistica\\_um\\_estudo\\_de\\_caso/links/5c27b8a0a6fdccfc70712910/A-governanca-da-cadeia-global-de-valor-na-industria-automobilistica-um-estudo-de-caso.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Ricardo-Torres-37/publication/326011428_A_governanca_da_cadeia_global_de_valor_na_industria_automobilistica_um_estudo_de_caso/links/5c27b8a0a6fdccfc70712910/A-governanca-da-cadeia-global-de-valor-na-industria-automobilistica-um-estudo-de-caso.pdf). Acesso em: 20 set. 2025.