



UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE - FURG
INSTITUTO DE CIÊNCIAS ECONÔMICAS, ADMINISTRATIVAS E
CONTÁBEIS - ICEAC
CURSO DE COMÉRCIO EXTERIOR

RODRIGO ANCELMÉ COUTO DA SILVA

O PROCESSO DE ABERTURA ECONÔMICA NO GOVERNO COLLOR E OS
REFLEXOS NO SETOR AUTOMOTIVO

Santa Vitória do Palmar

2022

Rodrigo Ancelmé Couto da Silva

**O PROCESSO DE ABERTURA ECONÔMICA NO GOVERNO COLLOR E OS
REFLEXOS NO SETOR AUTOMOTIVO**

Trabalho de conclusão de curso apresentado como requisito parcial para a obtenção do título de Bacharel, pelo Curso de Comércio Exterior da Universidade Federal do Rio Grande - FURG.

Orientador: Profº. Dr. Fernando Comiran

Santa Vitória do Palmar

2022

Rodrigo Ancelmé Couto da Silva

**O PROCESSO DE ABERTURA ECONÔMICA NO GOVERNO COLLOR E OS
REFLEXOS NO SETOR AUTOMOTIVO**

Trabalho de conclusão de curso apresentado
como requisito parcial para a obtenção do título
de Bacharel, pelo Curso de Comércio Exterior
da Universidade Federal do Rio Grande -
FURG.

Aprovado em

BANCA EXAMINADORA

Profº. Dr. Fernando Comiran - Orientador

Profº. Dr. Rafael Mesquita Pereira - Membro

Profº. Dr. Ricardo Aguirre Leal - Membro

**“Aqueles que passam por nós, não vão sós,
não nos deixam sós. Deixam um pouco de si,
levam um pouco de nós”.**

(O Pequeno Príncipe)

AGRADECIMENTOS

Primeiramente agradeço a minha família: meu pai, minha mãe e meu irmão, que me deram todo o suporte que precisei, além de todos os ensinamentos e educação ao longo de minha criação que contribuíram muito para eu desenvolver minha vida na universidade, e fora dela.

Agradeço imensamente ao meu orientador Prof. Dr. Fernando Comiran por todo trabalho desenvolvido neste Trabalho de Conclusão de Curso. Todas as orientações, conselhos, elogios, críticas construtivas, sugestões, todos e quaisquer feedbacks foram sempre muito proveitosos e fundamentais na pesquisa. Agradeço também aos Profs. Drs. Ricardo Aguirre Leal, Rafael Mesquita Pereira e José Carlos da Silva Cardozo por terem ministrado disciplinas imprescindíveis não só para o meu TCC, mas também para a minha evolução acadêmica.

Agradeço a minha “segunda família” aqui no Rio Grande do Sul: Ana Flávia, Isabella Cardozo e Wesley Amaral por todos esses anos de convivência, suporte e amizade. Vocês tornaram essa experiência de vida ainda mais importante e contribuíram muito para deixarem essa jornada menos difícil em diversos sentidos. Cada um seguirá suas vidas agora, mas esses momentos que passamos juntos estão eternizados em mim.

Agradeço a dois veteranos especiais, Arthur Salaber e Érita Santos pela forma calorosa como me acolheram em 2018, além de terem me apresentando o mundo universitário, na Atlética e Centro Acadêmico pude ter experiências, trabalhar e conhecer pessoas incríveis. Hoje em dia sinto tamanha importância de ter feito parte desses projetos que vocês me apresentaram, tanto na vida acadêmica, pessoal como profissional.

Agradeço a minhas amigas Gabrielly Zuquim e Nieli Blota pela ajuda em trabalhos acadêmicos, conversas, conselhos e principalmente amizade. Vocês também tiveram uma importância imensa para ter me ajudado a evoluir dentro da universidade, são exemplos de pessoas para mim.

Agradeço ao Alexandre Gonçalves (meu filho) por ser um amigo que carrego desde o primeiro dia de pensionato e que carregarei pelo resto da vida. Acompanhar o teu crescimento e estar fazendo parte de diversos momentos dele é algo sem preço.

Agradeço aos meus amigos do Rio de Janeiro, passei a entender melhor o significado de “amizade” nos últimos anos. Verdadeiros laços de amizade não mudam com a distância e tempo.

Agradeço aos colegas de todas as gestões de Centro Acadêmico de Comércio Exterior (CACE) e da Associação Atlética Acadêmica Frontsul (A. A. A. Frontsul) pelos trabalhos realizados e tudo que conquistamos e contribuímos para o desenvolvimento do campus.

Agradeço a outros colegas que fiz ao longo desses anos em Santa Vitória, Larissa Vidal, Roger Abelino, Ana Laura García, Hendrick Martinez, Ingrid Souza e Wendel Lucero. Pessoas que tive oportunidade de conhecer um pouco mais em um momento difícil da minha vida e me ajudaram muito, hoje em dia guardo um carinho enorme por vocês.

Agradeço a todos aos professores e funcionários do campus de Santa Vitória do Palmar por esses anos de esforço e dedicação para tornar o ambiente universitário cada vez melhor.

RESUMO

O presente trabalho tem como objetivo analisar o processo de abertura econômica do Brasil no Governo Collor e quais foram os impactos no setor automotivo. Inicialmente, usando como ferramenta uma metodologia qualitativa e revisão histórica, será feita uma contextualização do cenário externo e interno do país na década de 1980 para 90, discorrendo sobre os motivos que abriram portas para a inflexão liberal na virada da década, para posteriormente adentrar de fato nas mudanças político/econômicas promovidas por Collor. Posteriormente, a temática do setor automotivo passará a ser mais explorada e aprofundada, narrando desde a chegada desse setor no país, passando por seus momentos de destaque como no Governo JK e durante o “milagre econômico” até o desdobramento dessa indústria a partir da abertura comercial/financeira. Para enfim, fazendo-se uso de uma metodologia mais quantitativa e explicativa, apresentar em dados como de fato foi o desempenho do setor automotivo na década de 90, e como a abertura foi no geral positiva para o setor em estudo, promovendo o aumento de competitividade, de investimento, atuação de novas fabricantes, inovação tecnológica para melhorar a produção e qualidade do produto final.

Palavras-chave: abertura econômica; Governo Collor; setor automotivo; década de 90.

ABSTRACT

The present work aims to analyze the process of economic opening of Brazil in the Collor Government and what were the impacts on the automotive industry. Initially, using a qualitative methodology and historical review as a tool, contextualization was made of the external and internal scenario of the country in the 1980s to the 90s, discussing the reasons that opened doors for the liberal inflection at the turn of the decade, to later to actually enter the political/economic changes promoted by Collor. Posteriorly, the theme of the automotive sector will be further explored and deepened, narrating from the arrival of this sector in the country, passing through its highlights as in the JK Government and during the "economic miracle" until the unfolding of this industry to from the commercial/financial opening. At last, using a more quantitative and explanatory methodology, to present in data how the automotive sector performed in the 90s, and how the opening was generally positive for the sector under study, promoting increased competitiveness, investment, the performance of new manufacturers, technological innovation to improve production and quality of the final product.

Keywords: economic opening; Collor Government; automotive industry; the 90's.

SUMÁRIO

RESUMO	6
ABSTRACT	7
LISTA DE TABELAS	9
LISTA DE GRÁFICOS	10
LISTA DE SIGLAS	11
1 INTRODUÇÃO	13
2 A INFLEXÃO LIBERAL NO BRASIL NA DÉCADA DE 90: DAS CAUSAS ÀS NOVAS POLÍTICAS ADOTADAS	15
2.1 Contexto geral e crise: das causas, consequências, ao processo de abertura do país .	15
2.2 O Brasil na década de noventa: inflexão política e econômica	18
2.3 Collor: chegada ao poder e a reforma de Estado	22
2.3.1 A Política Externa, Econômica, Comercial e Industrial	23
2.3.2 O Plano Collor I e II	27
3 O SETOR AUTOMOTIVO: DA ORIGEM ATÉ A ABERTURA DE MERCADO EM 1990	36
3.1 O nascimento do setor automotivo	36
3.1.1 A Instrução SUMOC 113	38
3.1.2 O Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA).....	40
3.2 O “Milagre Econômico” e a recuperação do setor automotivo	42
3.3 O Governo Collor e o novo planejamento da indústria automotiva	46
3.4 Os acordos setoriais automotivos	48
4 A ABERTURA ECONÔMICA: IMPACTO NO COMÉRCIO EXTERIOR E SETOR AUTOMOTIVO	52
4.1 Os reflexos das políticas de abertura econômica no comércio exterior brasileiro	52
4.2 O Panorama do Setor Automotivo na década de 90: a colheita dos frutos	57
4.2.1 Relação entre investimento e emprego	60
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS	63
REFERÊNCIAS	64

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Produção total de autoveículos entre 1967 a 1961	41
Tabela 2 – Tarifas Médias de Impostos sobre importação no Brasil (1990-1997)	52-53
Tabela 3 – Tarifas Médias de Impostos sobre importação no Brasil (1996-1997)	54
Tabela 4 – Balança Comercial do Brasil: Exportações e Importações (US\$ Milhões)	54-55
Tabela 5 – Exportações do Brasil por Fator Agregado (US\$ Milhões FOB)	55
Tabela 6 – Exportações brasileiras por Blocos Econômicos (US\$ Milhões FOB)	56
Tabela 7 – Exportações brasileiras por Blocos Econômicos (%)	57
Tabela 8 – Produtividade Econômica e Física no Brasil Setor Automotivo (1990-1996)	58
Tabela 9 – Motivos de implementação das novas plantas industriais	59

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Balança Comercial da Indústria Automotiva Brasileira – 1985-2000	59
Gráfico 2 – Relação entre investimentos e emprego no setor automotivo – 1990-1999	61
Gráfico 3 – Produção total de autoveículos no Brasil – 1990-1999	62

LISTA DE SIGLAS

ALADI – Associação Latino-Americana de Integração
ALCA – Área de Livre Comércio das Américas
PEB – Política Externa Brasileira
BC – Banco Central
BEFIEX – Benefícios Fiscais a Programas Especiais de Exportação
BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
CDI – Certificado de Depósito Interbancário
CACEX – Carteira de Comércio Exterior do Banco do Brasil
CEPAL – Comissão Econômica para a América Latina e Caribe
CMBEU – Comissão Mista Brasil-Estados Unidos
CONFAZ – Conselho Nacional de Política Fazendária
CSN – Companhia Siderúrgica Nacional
FAF – Fundo de Aplicação Financeira
GEIA – Grupo Executivo da Indústria Brasileira
GEPS – Grupos Executivos de Política Setorial
HP – Horse-Power
IPCA – Índice de Preço ao Consumidor Amplo
ICMS – Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços
IEDs – Investimentos Diretos
INPC – Índice Nacional de Preços ao Consumidor
IOC – Imposto sobre Operações de Crédito
JK – Juscelino Kubitschek
MEFP – Ministério de Estado da Economia, Fazenda e Planejamento
MERCOSUL – Mercado Comum do Sul
MICT – Ministro de Estado da Indústria, do Comércio e do Turismo
MRE – Ministério das Relações Exteriores
NRA – Novo Regime Automotivo
ONU – Organização das Nações Unidas
PACTI – Programa de Apoio a Capacitação Tecnológica da Indústria
PAEG – Programa de Ação Econômica do Governo
PBQP – Programa Brasileira de Qualidade e Produtividade

PCI – Programa de Competitividade Industrial

PICE – Política Industrial e de Comércio Exterior

PND – Programa Nacional de Desenvolvimento

PROECX – Programa de Financiamento às Exportações

PSI – Política de Substituição de Importação

SECEX – Secretaria de Comércio Exterior

SUMOC – Superintendência da Moeda e Crédito

1 INTRODUÇÃO

A década de 1990 foi um período de grande importância na história contemporânea do Brasil. No período, mudanças expressivas ocorreram nas políticas de comércio exterior como, por exemplo, a abertura econômica ocorrendo em larga escala a partir do governo de Fernando Collor de Melo. A acelerada aproximação dos países, em contexto de aprofundamento da globalização e tendência ao multilateralismo corroboraram para o Brasil firmar novos acordos e estreitar relações diplomáticas e comerciais tanto com países do continente americano como da Europa.

O processo de abertura comercial do Brasil, intensificado em 1990, seguia o ritmo conforme a realidade política e econômica se alterava, com ações mais protecionistas ou liberais dependendo da ocasião (AVERBUG, 1999). Com esse processo de liberalização já podendo ser observado desde o final do Governo Sarney, aos poucos foram eliminando-se as barreiras não-tarifárias e protecionismo da indústria brasileira.

Toda essa mudança drástica se deu em vista de muitos problemas vigentes ao longo da “década perdida” de 1980, com diversos problemas políticos e grave crise econômica. Ademais, o Brasil ainda passava por um processo de redemocratização, após 21 anos de um regime político de traços ditatoriais e forte política protecionista e estatizante.

Com a chegada de Collor à presidência, acentuou-se as políticas para “modernizar a economia”, com a diminuição do Estado na participação desta, buscando também maior inserção do país no contexto internacional e captação de recursos externos. Essa reforma do Estado brasileiro, regida pelo novo governo, impactou em diversos setores, um deles, o automotivo.

Abordar sobre a década de 1990 é uma questão delicada, fortemente debatida entre economistas e historiadores. Há aqueles que concluem que esse período foi mais ou menos prejudicial para mazelas do país, como as análises bem críticas de Cervo e Bueno em “A História da Política Exterior do Brasil” (UnB, 2014) e as análises mais ponderadas de Gremaud, Vasconcellos e Toneto Jr. em “A Saga dos Planos Heterodoxos” (Atlas, 2014). Motivado pelo debate de abertura econômica na década de 1990 e seus impactos, o presente trabalho visa a destrinchar quais foram as mudanças das políticas adotadas pelo Governo Collor, qual e como se deu o novo posicionamento internacional do Brasil. A partir disso, em seguida buscaremos compreender os níveis de mudança e do setor mais impactado por tais reformas: o setor automotivo.

Na literatura brasileira existe um vasto material de estudo: pesquisas, livros, dentre outros que analisam de forma detalhada e enriquecedora tal temática e recorte temporal. Geralmente são pesquisas centradas na parte econômica, analisando as medidas e seus efeitos, como a obra de Gremaud, Vasconcellos e Toneto Jr. citada anteriormente, ou uma análise mais para o entendimento do Brasil na conjuntura internacional e suas relações diplomáticas e consequências, como o livro de Cervo e Bueno mencionados no parágrafo anterior.

Embora tenham muitas fontes e diferentes métodos de análises e lentes teóricas para tratar deste período da história do Brasil, esta pesquisa buscou mesclar a área econômica e política/diplomática (complementares uma à outra), visto que são igualmente importantes para se entender o sistema de um país e fundamentos que norteiam seus interesses nacionais.

A metodologia usada neste trabalho é tanto qualitativa quanto quantitativa. Será feita uma pesquisa bibliográfica acerca do período inicial da abertura comercial do Brasil. Partindo da busca pelo entendimento de como se encontrava o contexto internacional, e posteriormente atrelando o assunto especificamente para o Brasil, compreendendo a conjuntura anterior a abertura e como as crises das décadas anteriores, principalmente a partir de 1970, atenuaram e corroboraram para a introdução de outra doutrina no país. Nessa parte do trabalho o foco será a chegada de Collor a presidência e sua proposta de Reforma de Estado, voltando a pesquisa para a análise dos seus planos econômicos: Plano Collor I e II e quais foram seus resultados.

Após contextualizar e compreender o cenário externo e interno, usando uma análise econômica e histórica, será introduzida a temática do setor automotivo, buscando estudar suas origens no Brasil e seus grandes momentos de destaque na indústria brasileira, desde as políticas para o setor durante o governo de Juscelino Kubitschek, passando pelas políticas do governo militar, no chamado “milagre econômico” para, posteriormente, compreender a nova proposta de planejamento do setor automotivo de Collor e os acordos que viriam mudar definitivamente a indústria automotiva.

Estudadas as transformações amplas da economia e da indústria automotiva no país, o objetivo final do trabalho é demonstrar, através de dados, o impacto da abertura econômica no setor automotivo ao longo da década, compreendendo assim o benefício da inflexão liberal no Brasil para esse setor.

2 A INFLEXÃO LIBERAL NO BRASIL NA DÉCADA DE 90: DAS CAUSAS ÀS NOVAS POLÍTICAS ADOTADAS

Na década de 1990 o cenário global passava por uma reconfiguração, a globalização ganhava força, os países se abriam mais, intensificavam suas relações comerciais e diplomáticas, formavam blocos econômicos, crescia o fluxo financeiro internacional, enfim, o neoliberalismo ganhava força

Depois de uma década em que pouco se avançou no país, a tendência do multilateralismo era notória em 1990 e o Brasil também se inseria nesse novo contexto. Mudanças na economia e na política externa e interna ficavam cada vez mais evidentes. Com Collor chegando na presidência do Brasil em 1990, a Reforma de Estado e a “modernização” da economia é anunciada e colocada em prática oficialmente.

Visto isso, o intuito deste capítulo será analisar os motivos que levaram o Brasil a essa inflexão liberal de 1990, quais foram de fato as mudanças na Política Externa, Econômica, Comercial e Industrial promovidas pelo novo governo, que deram novos rumos ao Brasil, adotando uma nova maneira de se posicionar e agir.

2.1 Contexto geral e crise: das causas, consequências, ao processo de abertura do país

Nas décadas de 1980-90 ganhava força no mundo o neoliberalismo, que Brunhoff (1991) define como um fenômeno político e ideológico que busca a retomada da economia clássica, aos moldes de pensamentos monetaristas como Milton Friedman e político-ideológico de Frederich Hayek. No entanto, antes de se entender as premissas desta lente teórica, faz-se necessário entender como as crises de 1970 à 1990 no Brasil contribuíram para essas mudanças.

A década de 1980 foi marcada por um processo de transformações no cenário político brasileiro e de profunda crise econômica interna. Após vinte e um anos de ditadura civil- militar, assistimos o processo de abertura e redemocratização do país que, a partir de 1985, passou a ser governado novamente por um presidente civil: José Sarney. Se, no ambiente político interno, percebemos essa transformação, para fins de nosso estudo é também necessário compreender as novas perspectivas que se colocavam no plano internacional, tanto político como econômico (ALVES, 2004).

Segundo Bresser (1992), a chave para se entender a Crise do Estado nesse período no Brasil e seu problema crônico de inflação crescente estava no componente fiscal. Alves (2004) explica como isso ocorreu: o Brasil expandia sucessivamente sua dívida externa, além dos juros

da dívida com os países desenvolvidos, acelerando assim o processo inflacionário. Complementarmente, faltava ao Brasil uma estratégia efetiva para fomentar o desenvolvimento e reduzir os gastos públicos, o que fazia com que o país diminuísse sua capacidade de intervenção. Sendo assim, Pereira (1992 apud Alves, 2004, p. 87) diz que “[...] é nítida a associação crise do Estado X dívida externa X estagnação econômica [...]”.

Bonelli, Veiga e Brito (1997) e Lacerda (2000) fazem análises semelhantes durante essa década. O Brasil enfrentou instabilidade e recessão, além de políticas econômicas confusas e inflação fora de controle. Além disso, o cenário de incerteza, de crise da dívida externa, queda no ritmo de crescimento dos países sul-americanos e atraso tecnológico (principalmente quando comparado aos Estados Unidos e países europeus) agravaram a situação econômica do país. Em resumo, o quadro era de absoluto descontrole inflacionário e todos os planos econômicos mostraram-se fracassados.

Já Rocca (1992) diverge em relação às causas da Crise do Estado no Brasil. Para esse autor a mudança de comportamento do Estado e nível de atuação se deu pelo “[...] aumento da proporção de mecanismos que não atuam através do sistema de preços, caracterizado principalmente por controles administrativos” (ROCCA, 1992, p. 8-9). Rocca (1992) ainda acrescenta que devido a escalada das políticas populistas no período, houve reflexo no comércio exterior, na política industrial e tecnológica, preços, salários, etc. Logo, com a disformidade dos preços e cenário de dúvida, essa forma de intervenção contribuiu negativamente para a captação de recursos externos e investimento amplo.

Adicionalmente a Bresser e Rocca, Alves (2004, p. 88) sintetiza que,

Estas duas conceituações permitem então diagnosticar com precisão o que caracteriza a Crise do Estado na região: a) paralisia fiscal; b) paralisia do desenvolvimento, e em consequência disto, crise econômica, política e social, pois, a pressão da dívida levou à adoção de políticas de contenção do crescimento, de recessão e ao diagnóstico de que o modelo de Estado vigente apresentava sérios problemas.

Sendo assim, tanto Alves (2004) quanto Bresser (1992) e Rocca (1992) entendem que o modelo de Estado Desenvolvimentista se mostrava cada vez mais esgotado, principalmente por causa da escassez de recursos internacionais.

Em 1980, para manter a entrada de capital externo no país, o ritmo de crescimento econômico foi reduzido propositalmente pelo governo, elevando exponencialmente o desemprego, principalmente em áreas urbanas, reduzindo consequentemente a atividade econômica (ALVES, 2004).

A redemocratização do país e a chegada do Governo Sarney, no entanto, não significaram muitas mudanças no quadro. O Plano Cruzado, em 1986, continuava com as medidas heterodoxas, tendo como meta o combate à inflação com congelamento de preços e de salários (políticas de renda), e do câmbio. Apesar da inflação ter caído imediatamente após o congelamento de preços, quando descongelados, a inflação voltou com força. (GREMAUD; VASCONCELLOS; TONETO JR., 2014). A crise econômica e os diversos planos de estabilização falhos das décadas anteriores, incapazes de combater o processo inflacionário da década de 1980 no Brasil, foram fortes fatores que propiciaram uma remodelação das políticas econômicas nos anos de 1990 (OLIVEIRA, 1992).

Os descontroles inflacionários e desajustes nas contas externas seguiram até o final do governo Sarney, mesmo com os Planos Bresser¹ e Verão². Estes dois planos podem ser considerados as duas últimas tentativas de conter os problemas econômicos crônicos do Brasil dentro do chamado “Modelo de Estado Desenvolvimentista” que, conceitualizado por Cervo (1997; 2003) perdurou entre os anos de 1930 à 1989 (CERVO; BUENO, 2014).

A partir daí, os países da América Latina modificaram as políticas adotadas, com base em novo diagnóstico para a economia. A conclusão era de que o déficit fiscal do Estado era o principal motivo do descontrole inflacionário, econômico e social. Dado isso, seria necessário o ajuste das dívidas externas, estabilização econômica e liberalização do mercado. Todas essas mudanças, segundo Alves (2004), eram reformas com enfoque no mercado.

Para solucionar os problemas seria necessário a reorientação dos gastos públicos de acordo com o cenário interno, o chamado “ajuste estrutural” (ALVES, 2004, p. 91), acabando com os monopólios de empresas estatais através das privatizações nos principais setores da economia, tais como, telecomunicações, energia e combustível.

Outro fator que corroborou para a abertura comercial foram os avanços das negociações internacionais, dentre elas, a criação da Área de Livre Comércio das Américas (ALCA) em

¹ O Plano Bresser foi anunciado em 1987 usando medidas ortodoxas e heterodoxas, com diagnóstico de inflação inercial e de demanda, introduziu novos conceitos para influenciar no comportamento dos agentes econômicos: a expectativa de congelamento, “Sempre que a inflação se elevava, os agentes passavam a esperar um novo congelamento, tomando medidas preventivas que provocavam aceleração inflacionária” (GREMAUD; VASCONCELLOS; TONETO JR., 2014, p. 467). De início, o plano até teve êxito em diminuir a inflação e restaurar a balança comercial, porém a produção industrial teve uma grande queda. Ademais, quando se iniciou a descompensação, provocou a volta da aceleração da inflação, além das pressões por reposição salarial (GREMAUD; VASCONCELLOS; TONETO JR., 2014).

² O Plano Verão foi adotado em 1989, mesclando medidas heterodoxas e ortodoxas, com diagnóstico de inflação inercial e de demanda, assim como o Plano Bresser. O plano não obteve bons resultados, o ajuste fiscal não foi aprovado no congresso e houve grande descontrole inflacionário, além da inflação voltar a crescer, rumo a hiperinflação (GREMAUD; VASCONCELLOS; TONETO JR., 2014).

1994. Tal integração hemisférica proporcionaria benefícios como acesso a novos mercados e ampliação da escala de produção (MANCUSO; OLIVEIRA, 2006).

Esse período de abertura financeira e econômica dos países e tendências ao multilateralismo possui uma extensa fonte de revisão literária. No Brasil esse momento foi conceituado por Cervo (2003) e Cervo e Bueno (2014) como “Estado Normal”.

2.2 O Brasil na década de noventa: inflexão política e econômica

Para se entender melhor as mudanças ocorridas a partir de 1990, com a abertura econômica do Brasil e sua busca por um novo posicionamento diplomático do Brasil no cenário internacional, é premente entender o histórico do país em diferentes períodos que buscou essa inserção, e suas características, para posteriormente destrinchar de fato a corrente neoliberal.

Segundo Cervo (2003), a forma como o Brasil se inseriu nas relações internacionais deu origem a quatro paradigmas: liberal-conservador, que perdurou do século XIX até 1930, o Estado Desenvolvimentista, entre 1930 a 1989, o Estado Normal, de 1990 à 2002, e por fim o Estado Logístico que se iniciou em 2003 (CERVO; BUENO, 2014). Para esta pesquisa, é de interesse somente o Estado Normal, período em que se passa o processo inicial de abertura do país e mudança de função do Estado.

Cervo (2003) e Cervo e Bueno (2014) afirmam que o Estado Normal foi uma das grandes invenções da América Latina na década de 1990. Foi um momento de forte ruptura regional com métodos anteriores na busca pelo desenvolvimento. Nesse período, em diversos países da América do Sul foram eleitos presidentes de cunho neoliberal. No Brasil, Fernando Collor de Mello foi eleito em 1990. Se antes o conceito de desenvolvimento limitava-se a expansão industrial e crescimento econômico, agora outro elemento sofreu redefinição :o Estado e sua função. “Para os monetaristas, consignava-se ao Estado a função de prover a estabilidade econômica, logo reduzida à estabilidade monetária, e ao mercado todo o mais, a promoção do próprio desenvolvimento, por suposto” (CERVO, 2003, p. 15).

Cervo (2003, p. 15) ainda acrescenta que,

A corrente de pensamento monetarista de matriz neoliberal reforçou-se quando a própria Cepal fez autocrítica. Ela adaptou seu pensamento, cedendo às circunstâncias imperantes e formulando a doutrina do regionalismo aberto, uma versão mais inclinada para o lado do neoliberalismo do que do estruturalismo desenvolvimentista.

De acordo com Cervo (2003), podemos entender a entrada do neoliberalismo no Continente Sul-Americano como sendo algo por “necessidade”, dado a fatores externos. Na década de 1980 os países latino-americanos possuíam uma alta dívida externa onde o endividamento se agravou com o aumento da taxa de juros no mandato de Ronald Reagan nos EUA. Devido ao cenário de crise cada vez pior, esses países devedores se viram obrigados a modificar suas políticas para captar mais recursos externos.

O conjunto dessas instruções dizia respeito à abertura dos mercados de consumo, abertura dos mercados de valores, abertura do sistema produtivo e de serviços, eliminação do Estado empresário, privatizações, superávit primário, proteção ao capital e ao empreendimento estrangeiros e adaptação das instituições e da legislação por modo a produzir esse novo ordenamento (CERVO, 2003, p. 16).

Como próprio Cervo (2003) afirma, a corrente neoliberal foi uma reformulação da economia clássica e keynesiana, alcançando uma nova ideologia econômica e política com Milton Friedman. O pensamento era de que para fortalecer o capitalismo em meio a Guerra Fria, era necessário um choque no mercado.

Portanto, Alves (2004, p. 42-43) classifica os conceitos neoliberais da seguinte maneira:

a) o mercado é um agente econômico perfeito, imune a crises; b) toda crise econômica deve-se a um desequilíbrio na oferta e na procura que, pelo mercado, é rapidamente sanado; c) toda forma de intervenção estatal (a não ser nos casos de defesa da liberdade, e da segurança) é uma agressão à liberdade no indivíduo, e pode levar até a governos totalitários.

Ademais, para os pensadores neoliberais, o diagnóstico dos gastos públicos e seu déficit se originam dos gastos com a área social, além de as políticas sociais terem como efeito indivíduos avessos ao trabalho ou poucos qualificados. Além do mais, o poder burocrático é forte e acaba por ser um dos principais causadores da distribuição de renda injusta (ALVES, 2004).

Sendo assim, uma Reforma de Estado aos moldes neoliberais teria como medidas o rompimento com sindicatos; pouca intervenção do Estado na economia e redução dos gastos nos setores sociais (como dito anteriormente); busca pela estabilidade monetária como a principal meta de um governo e; reformas fiscais como incentivos aos agentes econômicos (ANDERSON, 1995).

Com o fim da União Soviética e, conseqüentemente, o declínio do socialismo, os conceitos neoliberais ganharam força nas regiões periféricas do continente americano. Dessa forma, Cervo (2003) diz que os neocepalinos sugeriram uma associação entre abertura

econômica (visto cenário expansivo de globalização), integração regional ou bilateral, pautada em comércios por preferência, evitando assim possíveis efeitos negativos da abertura comercial.

No Brasil, a virada da década para 1990 começou com um cenário de hiperinflação. O Governo Collor foi breve e passível a diversas críticas, dado os grandes escândalos que ocorreram no âmbito político. Na primeira metade da década de 1990 a indústria, por exemplo, foi o setor com um dos piores desempenho, com o PIB industrial caindo 12% nos primeiros três anos. Posteriormente, chegou a se recuperar, mas ainda assim apresentou um crescimento médio inferior a 1% a.a. Para Gremaud, Vasconcellos e Toneto Jr. (2014), esse mal desempenho da indústria está relacionado a fatores como instabilidade econômica, políticas de estabilização, impacto da abertura comercial e ajuste de impostos ao setor refletindo, assim em fraco investimento e baixos números de formação bruta de Capital Fixo. (GREMAUD, VASCONCELLOS e TONETO JR., 2014)

Ainda assim Gremaud, Vasconcellos e Toneto Jr. (2014) mencionam dois fatores muito positivos desse período, tais como, o desempenho fiscal e os processos de reforma econômicas. O desempenho fiscal apresentou grandes superávits primários, resultando em superávits operacionais e queda da Dívida Líquida do Setor Público em relação ao PIB. Quanto as reformas econômicas, esses autores destacam de forma positiva a abertura comercial, liberalização financeira e o retorno forte do capital estrangeiro ao Brasil, tendo influenciado, assim, a mudança de atuação do Estado. Essas reformas tiveram grande importância, como primeiros passos para a consolidação da estabilização econômica no governo seguinte, de Fernando Henrique Cardoso, além de proporcionar a indústria doméstica um grande ganho de produtividade e competitividade, o que viria ajudar no crescimento econômico do país.

Além do mais, existem argumentos que apontam benefícios da abertura comercial de um país. No primeiro deles os defensores da pró-liberalização salientam que a abertura comercial contribui para uma maior alocação de recursos. As empresas teriam menos poder de mercado, direcionando-os uma concorrência perfeita, onde a alocação de recursos seria equivalente com as vantagens comparativas do país. Como consequência, haveria o ganho da eficiência alocação, elevando a renda real graças a especialização da produção nos setores em que o país possui vantagens comparativas (MARKWALD, 2001).

O segundo argumento aponta o benefício de maior diversificação dos produtos com a abertura do país. Isto proporcionaria aos consumidores e produtores acesso maior a diversos produtos, insumos e bens de capital, aumentando assim o bem-estar dos consumidores e a eficiência na produção (MARKWALD, 2001).

O terceiro argumento diz respeito a ganho de eficiência técnica, que advém do ganho de produtividade resultante da maior exposição dos produtos nacionais ao comércio internacional. Para Markwald (2001, p. 2-3), “mercados protegidos faltariam incentivos às firmas para cortar custos, desenvolver novos produtos e processos, introduzir inovações gerenciais e, em suma, elevar a produtividade”.

Já o quarto argumento destaca como o mercado aberto auxilia na eliminação de comportamentos *rent-seeking*³. Em economias fechadas as empresas não necessitariam de esforços para obter benefícios do governo, concentrando assim suas ações em atividades improdutivas ou promovendo corrupção da burocracia governamental (MARKWALD, 2001).

Em contrapartida aos pensamentos de pró-liberalização, Cervo (2003) e Cervo e Bueno (2014) reconhecem que a abertura comercial no Brasil tenha proporcionado um aumento da produtividade e a estabilização econômica, além de dar os primeiros passos rumo a modernização e maior competitividade da economia brasileira no contexto mundial. No entanto, constroem uma crítica que se volta fortemente aos efeitos negativos que o neoliberalismo produziu no Brasil, principalmente no que tange a política externa. A forma como se deu a inserção do país no cenário internacional de interdependência é como fruto de “estratégia sem estratégia” (CERVO,2003), entregando o setor produtivo nacional para atores internacionais.

Cervo e Bueno (2014) ainda apontam que a abertura comercial não teve uma contrapartida com o mercado doméstico, resultando em déficit do comércio exterior, aumento da dívida externa, alienação de ativos das empresas brasileiras e subserviência do Brasil à países capitalistas de potência e submissão as regras da governança global. O Brasil, assim, deixou em segundo plano uma aproximação com países emergentes, perdendo poder no contexto global.

A condução das políticas comerciais do Brasil ao multilateralismo aberto, na visão de Cervo e Bueno (2014) teve como efeito dificuldades na abertura de mercados externos, dado o fato de que muitas regiões já se encontravam sob influência de países de primeiro mundo. Além disso, nesse período de pós-guerra, com a formação de grandes blocos econômicos e a regulamentação do comércio internacional, o pensamento é de que isto seria prejudicial ao comércio justo. Tal visão entendida pelos autores toma como base que, embora o comércio internacional estava cada vez mais globalizado, o que ocorria não era o livre mercado, mas sim acordo de preferências mútuas, dificultando a inserção de países emergentes como o Brasil.

³ Termo usado no âmbito econômico para se referir à busca por aumento de renda por manipulação do ambiente político ou social.

2.3 Collor: chegada ao poder e a reforma de Estado

Em março de 1990 Fernando Collor de Mello chegava ao poder, com uma proposta de modernização da economia, que visava o combate à inflação, e das funções do Estado (CERVO, 1997, 2003; CERVO; BUENO, 2014). Sua candidatura foi fortemente apoiada pelo empresariado e burguesia nacional, que aclamavam pela *modernidade* (NASCIMENTO, 2003). “A eleição do presidente Fernando Collor de Mello se deu nesse contexto de mudanças econômicas, políticas e ideológicas, em que a dilapidação do Estado foi o principal fator para um desespero popular, que via um Estado desperdiçador [...]” (NASCIMENTO, 2003. p. 5).

Logo após assumir a presidência, em seu pronunciamento de posse, Collor destacou que a ideia era se afastar das antigas estruturas na busca pela modernização, apresentando, então, ao povo brasileiro, o Projeto de Reconstrução Nacional (BRASIL, 1991 *apud* BURLE, 1993). Partindo da premissa de que novos tempos exigem novas ações, a reforma de Estado tornava-se a base para a ideia de modernização e de reconstrução nacional. Ademais, foi frequente em sua fala o uso de termos como inflação, democracia, liberdade, cidadania e seus semelhantes, ou seja, o projeto de reconstrução nacional de Collor era pautado no combate à inflação e à imoralidade (ALVES, 2004). “A cultura da inflação se nutre do egoísmo, do individualismo vicioso, do imediatismo descarado” (MELLO, 1998). Ainda sobre a inflação, destacou que “ela é, sabidamente, o imposto mais cruel, é a agressão permanente aos assalariados, ou seja, à maioria da nossa gente (MELLO, 1998).

Alves (2004) ao analisar o discurso de Collor, salienta que quando este diz sobre a “imoralidade”, remete aos governos anteriores e o atraso que causaram no Brasil. Para se contrapor a governos antecessores e “curar” o país da “doença” causada por eles, considerava necessário implantar a economia de livre-mercado, captação de investimentos externos, privatização em larga escala, abertura econômica, redução do déficit público e a tão citado combate à inflação. Ademais, “estabelece-se também uma relação entre a inflação, remoralização (fim do carnaval dos gastos e das emissões) com melhorias nas condições sociais e fortalecimento da democracia” (ALVES, 2004, p. 102)

O fim dos benefícios e privilégios era um dos principais componentes para alcançar o equilíbrio fiscal, somando-se a outros pressupostos:

Para obter seu saneamento financeiro, empreenderei sua tríplice reforma: fiscal, patrimonial e administrativa. A dura verdade é que, no Brasil dos anos oitenta, o Estado não só comprometeu suas atribuições, mas perdeu também sua utilidade histórica como investidor (MELLO, 1998)

Outro ponto tocado incisivamente por Mello (1998) é no que tange a função da iniciativa privada e do setor público. Para o então presidente, a primeira se demonstrava mais eficiente sobre a segunda. O que existiria, segundo ele, no setor público, era uma letargia. Portanto, para Alves (2004), os temas da própria redemocratização, do papel do governo e do Estado, liberdades políticas, democracia, direitos e cidadania se articulavam com a ideia de reforma do Estado propagado pelo novo governo, tendo as privatizações e a economia de mercado complementares às primeiras questões. Sendo assim, “[...] as relações entre Estado e Sociedade devem ter por base os conceitos de liberdade, cidadania e democracia expressos acima (ALVES, 2004, p. 108).

2.3.1 A Política Externa, Econômica, Comercial e Industrial

Na década de 1980 o contexto interno do Brasil era de polarização, entre nacionalistas e liberais. Com essas divergências ideológicas presente na diplomacia interna do país, Casarões (2011) afirma que Collor se beneficiou dessas dissonâncias para implementar uma nova agenda do governo, dita como necessária. Esta mudança envolveu a abertura comercial, reconstrução positiva das relações com os Estados Unidos e a descaracterização do terceiro-mundismo⁴ do Brasil.

A abertura econômica do Brasil se favoreceu da crescente tendência de liberalização dos países ocorrido no final década de 1980 e início de 1990, principalmente dos efeitos das mudanças no Leste Ocidental e das experiências de liberalização comercial bem-sucedidas na América Latina (GUIMARÃES, 1995).

A reorientação da Política Externa Brasileira (PEB) geralmente está atrelada a chegada de Collor ao poder. No entanto, apesar da inserção internacional do Brasil no governo Collor ocorrer em um momento no qual o país ainda não era uma hegemonia regional, Casarões (2012) afirma que atribuir Collor como “pai” dessa liberalização econômica é um tanto quanto errôneo, da mesma forma que as mudanças na PEB são acentuadas. Quanto a inserção do país no exterior, Machado (2007, p. 27) afirma que para isso ocorrer é preciso “[...] avaliar se as condições internas e externas são propícias definir, a diversidade de fontes de suprimentos (garantir a longo as importações de bens estratégicos)”.

Além do mais, segundo Machado (2007, p., 28),

⁴ Países que possuem a economia subdesenvolvida ou em desenvolvimento. Geralmente países latino americanos, asiáticos ou africanos em que é notória a disparidade política, econômica e social quando comparados à países da Europa e América do Norte.

Existem de maneira geral duas formas de inserção: de dentro para fora (o projeto nacional define a política externa) ou de fora para dentro (o projeto nacional é subordinado à política e condicionamentos externos). Ou seja, existe uma inserção legítima e saudável que leva a uma interdependência numa comunidade de nações que reconhece e respeita a soberania, ou uma inserção que leva a uma relação de dependência e soberania limitada.

A abertura econômica, antes mesmo de Collor assumir a presidência do Brasil, já vinha sendo discutida pelo Ministério das Relações Exteriores (MRE). Em 1985 a Comissão de Política Aduaneira já debatia o assunto quando começaram a estudar as Tarifas Aduaneiras Brasileiras (VELASCOS e CRUZ, 2004). Nesse sentido, cabe destacar que

[...] as transformações empreendidas no governo Collor não eram inéditas [podendo] ser encontradas na postura do primeiro chanceler de Sarney, Olavo Setúbal. Ele buscou, durante sua curta gestão à frente do MRE, romper com o paradigma universalista que prevalecia no Itamaraty (CASARÕES, 2012, p. 138)

Sendo assim, percebe-se ao final do governo Sarney tendências mais liberais, principalmente assuntos de questões econômicas e a relação bilateral Brasil-EUA (CASARÕES, 2012). O que ocorreu no governo Collor foi o acentuamento dessas prerrogativas.

Quanto as funções do MRE específicas já no governo Collor, sua política externa estava mais orientada na questão da integração regional. Em 1991 foi criado o MERCOSUL. Para Casarões (2012, p. 140), “foi justamente no governo Collor que se transformou em realidade aquilo que era, até o fim da década anterior, um conjunto de ideias e vontades”.

Assim sendo, a “autonomia pela modernização” (CASARÕES, 2011, p. 167) evidencia uma estratégia que contempla o plano regional e global, de forma com que um complementa o outro. Para Machado (2007, p. 28), quanto aos pensamentos de Collor “sua pretensão era de propiciar ao Brasil uma ‘inserção competitiva na economia mundial’”.

Ademais, quando comparado ao período anterior, Casarões (2011, p. 175) acrescenta que “mudou-se, contudo, a estratégia: não sendo possível sustentar o trinômio Estado desenvolvimentista/afastamento dos Estados Unidos/terceiro/mundismo, optou-se por uma estratégia de modernização”. Ou seja, seria necessário extinguir a política de substituição de importações (PSI), que começou a vigorar com Vargas e se consolidou com Geisel. Tal modelo era criticado por Collor principalmente porque sua implementação e objetivos autárquicos vinha através da estatização da economia (BATISTA, 1993). Portanto, apesar de para autores como Machado (2007) apontarem que o Itamaraty foi colocado em segundo plano por Collor,

para Casarões (2011, p. 175), “[...] houve uma sobreposição perfeita entre presidente e o MRE como um todo”.

O MERCOSUL serviu para projetar o Brasil economicamente na América do Sul, ao mesmo tempo que se alinhava, condicionalmente a um país de primeiro mundo (Estados Unidos), chamado por Casarões (2011, p. 175) de “*americanismo mitigado*”. Essa aproximação era pragmática, visto que era uma maneira de garantir o desenvolvimento e inserção autônoma do país. Para acompanhar a abertura comercial, no plano doméstico eram feitas reformas liberais. Casarões (2011) afirma que compreender isso é de suma importância para entender esse período de Collor no poder, que apesar de curto, permitiu grandes mudanças e foi fundamental para a Política Externa Brasileira.

Em síntese, as mudanças na PEB consolidadas por Collor não se demonstraram algo inesperado pois a chancelaria já pensava numa inserção internacional e política externa mais autônoma. Contudo, apresenta características próprias devido as mudanças de contexto global. Por isso o debate sobre como foi a relação MRE-Collor são pertinentes até hoje.

Quanto a situação econômica do país, na década de 1980 a crise do endividamento externo era enorme. Como consequência, a política de comércio exterior se voltava para obter superávits comerciais através da contenção de importações e incentivo às exportações (MACHADO, 2007).

Sobre as importações, as mudanças ocorriam com a revogação da isenção e redução tributária em diversos regimes especiais de importação, extinção das restrições não tarifárias à importação, reforma tributária gradual e redução das alíquotas e de seu grau de dispersão. Vale ressaltar que desde o primeiro dia de governo, Collor já revogava isenções e reduções de Imposto de Importação (II) e de Imposto sobre o Produto Industrializado (IPI), com exceções a casos que envolvam *drawback*⁵, setor da informática, Zona Franca de Manaus e às zonas de processamento de exportação. Ademais, o anexo C foi extinto, qual seja, a obrigatoriedade das empresas de apresentar a anuência prévia à órgãos de controle de importação (exceto bens de informática) e financiamento estrangeiro para importação de bens de capital com cobertura cambial (Portaria MEFP nº 56/90 e Resolução BC nº 1 749/90) (GUIMARÃES, 1995).

No que tange as mudanças nas políticas de exportação, o mecanismo de crédito às exportações de bens e serviços foram retomados, com aval do Tesouro Nacional, para

⁵ Benefício fiscal cedido aos exportadores para que seus gastos de produção reduzam e torne o preço de seus produtos mais atrativo no mercado internacional.

[...] pactuar encargos financeiros inferiores ao respectivo custo de capitação dos fundos necessários ao Programa de Financiamento às Exportações (PROECX), ou conceder ao financiador a cobertura da diferença a maior entre os encargos pactuados com o tomador e o custo da captação dos recursos (Lei nº 8 187/91) (GUIMARÃES, 1995, p. 12).

Adicionalmente, foram revalidados incentivos fiscais à exportação vigente no final dos anos de 1980 (Exceto o BEFIEX⁶), expandindo o *drawback* e restabelecendo o *drawback* nacional (Lei nº 8 402/92) (GUIMARÃES, 1995).

Nas políticas industriais foram implementadas ações de acordo com a atuação e o dinamismo do setor visando os anos seguintes. Dessa maneira, em junho de 1990, através da portaria nº 365, foi anunciada a Política Industrial e de Comércio Exterior (PICE). Sendo implementado pela Ministério de Estado da Economia, Fazenda e Planejamento (MEFP) em janeiro de 1991 pela Portaria n 58⁷. Deixaremos para falar especificamente sobre a PICE em um tópico a parte. Mas basicamente a PICE iria reestruturar as tarifas gradualmente num período de 5 anos (BONELLI; VEIGA; BRITO, 1997).

As instruções de junho de 1990 tinham como enfoque dois grupos de produtos: indústrias de alta tecnologia (como área da informática, química fina, mecânica de precisão e biotecnologia) e as indústrias que necessitavam de reformulação. No entanto, de acordo com Bonelli, Veiga e Brito (1997), não eram que esses setores “necessitavam” desse amparo, mas sim não passava de prioridades futuras do governo, nenhuma medida particular foi tomada para esses setores.

Para dar prosseguimento as políticas setoriais, no início do governo foram criados os Grupos Executivos de Política Setorial (GEPS), um aparato de articulação e intercâmbio de dados entre empresas e governo. Ademais, para Bonelli, Veiga e Brito (1997, p. 4) seria também de responsabilidade dos GEPS “[...] discutir e submeter à decisão governamental medidas referentes à aplicação dos instrumentos de política industrial, assim como estimular a interação de empresas e outras entidades em cada complexo”. No entanto, esses autores afirmam que os GEPS encontrariam dois obstáculos para sua solidificação: a necessidade de equilíbrio fiscal, na qual o governo se via impedido de gerar isenções de impostos ou fomentar a criação de reservas de mercado, e o insucesso das medidas de estabilização do Governo Collor. No

⁶ Os Benefícios Fiscais a Programas Especiais de Exportação (BEFIEX) foi criado no dia 15 de maio de 1972, este definiu metas de exportação.

⁷ “O cronograma de reduções graduais das tarifas de importação foi estabelecido pela Portaria MEFP nº 58 (31/1/91), sendo revisto pela Portaria nº 131 (18/2/92). Posteriormente, sofreria antecipações em 1993 e 1994” (BONELLI; VEIGA; BRITO, 1997, p. 3).

entanto, quanto aos feitos positivos dos GEPS, estes viriam a influir na criação das Câmaras Setoriais⁸, que

Em termos concretos, o principal resultado alcançado pelas Câmaras, do ponto de vista da política industrial e de comércio exterior, refere-se ao acordo automobilístico que, no entanto, não chegou a ser implementado à época. Esse acordo estabelecia que metas de exportação seriam trocadas por quotas para carros importados no mercado doméstico, mais um monopólio de importação com isenção tarifária para os fabricantes estabelecidos no Brasil. Esta, aliás, seria uma das características do Acordo Automobilístico de 1995, atualmente em vigor (ver adiante) (BONELLI; VEIGA; BRITO, 1997, p. 5).

Em suma, a nova política industrial e de comércio exterior envolveu duas fases, a primeira foi a abertura comercial, com o fim da limitação de barreiras não tarifárias e, no segundo momento, o anúncio da PICE, que teve como complemento outros programas lançados: o Programa de Competitividade Industrial (PCI), o Programa de Apoio à Capacitação Tecnológica da Indústria (PACTI) e o Programa Brasileiro de Qualidade e Produtividade (PBQP).

2.3.2 O Plano Collor I e II

Imediatamente após sua posse, Fernando Collor de Melo adotou medidas para enfrentar a crise econômica estrutural. Em 16 de março de 1990, ao anunciar o “Plano Brasil Novo”, popularmente conhecido como “Plano Collor I”, rompeu com a indexação da economia⁹. Assim como em sua política externa, suas políticas econômicas pretendiam seguir as diretrizes do consenso de Washington (NASCIMENTO, 2003). Complementarmente, Gremaud, Vasconcellos e Toneto Jr. (2014) afirmam que o governo Collor realizou um novo diagnóstico para identificar a causa da inflação no Brasil: a crescente liquidez dos haveres financeiros não monetários e a inercia da política cambial.

Dentre as medidas econômicas adotadas no Plano Collor I, destacam-se: a) a reforma monetária, que visava reduzir a liquidez da economia bloqueando os depósitos à vista, aplicações de *overnight*¹⁰, fundos de curto prazo e depósitos de poupança. Pensava-se que com tal medida o consumo seria controlado e devolveria a capacidade do Banco Central de fazer

⁸ Mecanismos usado no Governo Collor em 1991 com o intuito de assistir a flexibilização do congelamento de preços imposto durante o Plano Collor II.

⁹ Política econômica que usa índices (taxa Selic, IPCA ou CDI) como base para alterar o preço dos produtos e serviços.

¹⁰ Modalidade na qual um investidor faz a aplicação no fim do dia e recebia os juros no dia seguinte.

políticas monetária ativas; b) reforma administrativa e fiscal, tendo como objetivo realizar o ajuste fiscal. Tal meta seria alcançada diminuindo os sucessivos refinanciamentos da dívida pública, suspensão dos subsídios, incentivos e isenções fiscais, taxaço de grandes fortunas, privatizações, aumento da fiscalização de tributos, etc. c) congelamento de preços e nova prefixação de salários; d) adoção de um regime cambial com taxas flutuantes; e) mudança na política de comércio, promovendo a abertura comercial e reduzindo tarifas de importação. (GREMAUD; VASCONCELLOS; TONETO JR., 2014).

Com sua implementação em março de 1990, o Plano Collor I extinguiu o denominado “Anexo C”, ou seja, a listagem de 1.200 produtos com importação proibida. Aboliu, também, regimes especiais de importação, programas de importação por empresa e aprovação prévia para importação. Ademais, o Adicional para Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMN) foi reduzido e, em seguida, extinto em 1991. Todas essas medidas, para Burle (1993) indicavam a tendência de liberalização comercial, com o intuito de aumentar a concorrência interna, combater cartéis e proporcionar a modernização industrial. Embora a abertura comercial tenha envolvido uma maior participação de recursos estrangeiros e setor privado no financiamento do comércio exterior, Burle (1993) afirma que os recursos estatais ainda se mostravam indispensáveis para garantir as divisas por meio das exportações.

Para sustentar a abertura comercial, o governo diagnosticou que seria essencialmente necessário fomentar as exportações. Nesse período, durante o Plano Collor I foi anunciada a Política Industrial e de Comércio Exterior (PICE), tendo como foco intensificar e expandir a competitividade externa através do aumento da produtividade, fazendo-se uso de novas tecnologias e mão de obra qualificada, além da utilização de insumos de importados (BANCO CENTRAL DO BRASIL, 1990 apud BURLE, 1993). Para Machado (2007), a PICE foi a forma de política externa de maior impacto durante o governo. Entretanto, essa nova estratégia industrial não poderia ser feita de um período tão curto de tempo, pois dependia da contenção da inflação, o que, segundo Burle (1993) não se observou em 1990.

O Plano Collor tinha com uma de suas principais bases o confisco da liquidez. Ao adotar essas medidas pautadas nesse princípio, o impacto no sistema produtivo foi grande e devastador. Muitos setores paralisaram sua produção, promovendo demissões, redução nas horas trabalhadas, de salário, atraso do pagamento de dívidas, dentro outros. Como consequência desse cenário de crise, o PIB que em 1989 era de 3,2%, caiu para -4,3% (GREMAUD; VASCONCELLOS; TONETO JR., 2014). Com o choque monetário feito, o pensamento agora era buscar a desindexação e ajuste econômico.

O controle da liquidez realizado pelo governo fez com que fosse introduzido um mecanismo de “zeragem automática”, adequando a oferta de moeda à taxa de juros, visando o estoque e não o fluxo. Esse mecanismo, para Gremaud, Vasconcellos e Toneto Jr. (2014), contribuiu para ao fracasso em desindexar a economia e fazer políticas monetárias ativas. Após pressões e o medo de uma recessão, houve um plano de devolução da liquidez, expandindo-a na economia.

Como no primeiro trimestre de 1991 deu-se início ao relaxamento do controle de preços, salários e moeda, houve aumento da inflação. Sobre os ajustes fiscais, Gremaud, Vasconcellos e Toneto Jr. (2014) afirmam que o governo até obteve êxito, tendo superávit de 1,2% do PIB. Na parte administrativa, o governo não conseguiu alcançar suas principais metas, dentre as mais importantes de se analisar e muito criticada no campo político, as privatizações.

Quanto ao cenário do Brasil e sua preocupação com o ambiente externo, a aceleração inflacionária fez com que a moeda nacional se valorizasse. Ademais, com menos incentivos as exportações e elevação do preço do petróleo dado a Guerra do Golfo, a balança comercial brasileira sofreu um baque. Visto que o Brasil encontrava dificuldades de financiamento externo, o Banco do Brasil interveio no mercado cambial, desvalorizando o cruzeiro, acelerando o aumento da inflação.

Em tese, a abertura às importações deveria vir acompanhada com o fortalecimento interno do mercado, à modo que pudesse complementar o incremento das exportações, com ganhos de escala. No entanto, Burle (1993) e Nascimento (2003) constataam que nos três anos iniciais dos anos noventa o que se constatou foi uma política econômica recessiva. Com a maioria dos objetivos do Plano Collor não alcançados, tendo um retrospecto muito negativo, lançou-se o Plano Collor II.

Em fevereiro de 1992 chegava a segunda versão Plano Collor, uma tentativa de estabilização do governo, adotando um novo choque, para conter a alta dos preços e retomar o crescimento. Visava uma reforma financeira, eliminando o *overnight* e outras indexações, congelamento de preços e salários. O *overnight* foi substituído pelo Fundo de Aplicação Financeira (FAF), sendo grande parte direcionado para títulos públicos federais e estatais. A regulação desse fundo seria pela recém-criada Taxa de Referencial¹¹.

Diferentemente do que aconteceu com a primeira versão do Plano Collor, de acordo com Gremaud, Vasconcellos e Toneto Jr. (2014), apesar de manter ainda a heterodoxia, agora se tentaria um maior controle do fluxo de caixa, fazendo o bloqueio do orçamento de

¹¹ Taxa criada que refletia a média das remunerações futuras dos títulos federais e privados.

ministérios, investimentos e controle de gastos. De fato, essas políticas reduziram a inflação no primeiro semestre de 1991. No entanto, devido a pressões políticas e escândalos do governo, a então ministra Zélia Cardoso foi substituída por Marcílio Marques, refletindo assim nas medidas tomadas. Marcílio Marques abandonou a heterodoxia, buscou combater a inflação com o controle de fluxo de caixa, negociando as dívidas e reaproximando o Brasil do sistema financeiro internacional. Descongelou os preços e desbloqueou os ativos que estavam no Banco Central.

Ao final de 1991, a política econômica brasileira focou no controle do fluxo de caixa, as medidas adotadas pelo ministro desde a sua entrada no ministério surtiram efeitos positivos, diminuindo os gastos públicos e conseguindo um superávit (GREMAUD; VASCONCELLOS; TONETO JR., 2014). Ademais, ao final deste mesmo ano decidiu enviar ao congresso uma reforma fiscal. Dentre as medidas propostas, somente a indexação dos impostos foi aprovada. Lançou também um programa para conter a inflação, baseado em restrição de crédito. O resultado disso, uma forte recessão em 1992, sem conseguir combater a inflação. O governo não conseguiu arrecadar o esperado e a crise política se aprofundava cada vez mais com o processo de *impeachment* de Collor já em processo.

A maioria das medidas adotadas pelo governo Collor não surtiram efeito, visto que durante seu mandato o país teve um crescimento negativo. Embora o cenário fosse cada vez pior, esse período foi importante para o Brasil, pois foi o início de uma grande entrada de capital externo no país graças a alguns fatores, tais como, as altas taxas de juros, a manutenção da taxa de câmbio real, a abertura financeira e a alta liquidez no exterior. O processo de abertura comercial foi de suma importância para fomentar também o debate acerca do papel do Estado na Nação, a necessidade de um país se inserir mais no contextual internacional, adotar novas estratégias para se fazer comércio exterior e permitir uma liberalização que possa trazer benefícios ao país a longo prazo.

2.3.2.1 A Política Industrial e de Comércio (PICE)

A nova Política Industrial e de Comércio Exterior foi um marco na virada da década de 1990 na abertura econômica do país. Significou uma ruptura com as políticas industriais que vigoraram por grande parte do século XX no Estado Desenvolvimentista. O enfoque antes era voltado para a expansão da capacidade produtiva. Com a mudança de rumo, a competitividade ganhou maior notoriedade, onde manteve-se o objetivo do aumento de produção, mas agora, atrelada a redução de gastos e melhoria da qualidade dos produtos.

Guimarães (1995) aponta que os objetivos dessas diretrizes já podiam ser percebidos antes mesmo do anúncio da PICE em junho de 1990. Em 15 março de 1990, a Medida Provisória 158 apontava e “associava a política industrial aos objetivos estratégicos do governo de elevação do salário real de forma sustentada e de promoção de maior abertura e desregulamentação da economia [...]” (GUIMARÃES, 1995). Além disso, o documento afirmava que a meta era voltar e buscar o ganho de produtividade. Sendo assim, o estímulo a competitividade e competição no setor empresarial seriam veemente estimulados.

Em 26 de junho de 1990 foram divulgadas as diretrizes gerais da PICE, deixando assim mais claro quais seriam os objetivos da política industrial. O ganho de produção e comercialização de bens e serviços e a renovação da indústria brasileira assumiam o centro de tal política. Sendo assim, a Política Industrial e de Comércio Exterior tinha como estratégias:

- a) redução progressiva dos níveis de proteção tarifária, eliminação da distribuição indiscriminada e não transparente de incentivos e subsídios, e fortalecimento dos mecanismos de defesa da concorrência;
- b) reestruturação competitiva da indústria por meio de mecanismos de coordenação, de instrumentos de apoio creditício e de fortalecimento da infraestrutura tecnológica;
- c) fortalecimento de segmentos potencialmente competitivos e desenvolvimento de novos setores, por meio de maior especialização da produção;
- d) exposição planejada da indústria à competição internacional, possibilitando maior inserção no mercado externo, melhoria de qualidade e preço no mercado interno e aumento da competição em setores oligopolizados; e
- e) capacitação tecnológica da empresa nacional, por meio de proteção tarifária seletiva às indústrias de tecnologia de ponta e do apoio à difusão das inovações nos demais setores (GUIMARÃES, 1995).

As novas políticas industriais e de comércio exterior no início do Governo Collor e que viriam influenciar governos seguintes da década se baseou em duas estratégias: política de competição (ou concorrência) e política de competitividade.

Na competitividade, via-se a revisão de incentivos aos investimentos, à produção e à exportação, uso intenso da capacitação tecnológica no que tange ao suporte as empresas nacionais e uma estratégica ampla de fomento as industriais nascentes de tecnologia avançada (GUIMARÃES, 1995). As políticas de competitividade estavam atreladas a dois mecanismos: o Programa Brasileiro de Qualidade e Produtividade (PBQP), anunciado em novembro de 1990, que objetivava a renovação da gestão empresarial através de uma série de subprogramas para conscientizar, fomentar e difundir métodos mais modernos de gestão e o Programa de Competitividade Industrial (PCI), editado em fevereiro de 1991, onde se buscava o desenvolvimento os setores de tecnologia avançada e remodelação de setores industriais e serviços, a modo que proporcionaria atingir preços e qualidade a nível global. Em setembro do

ano anterior havia sido lançado o Programa de Apoio à Capacitação Tecnológica da Indústria (PACTI) como “programa intermediário”, com meta de conseguir investir US\$ 5 milhões em ciência e tecnologia até 1994 (SALLUM JR., 2011; BONELLI; VEIGA; BRITO, 1997; GUIMARÃES, 1995).

Já na competição, de acordo com Guimarães (1995) e Bonelli, Veiga e Brito (1997), houve a exposição das empresas e indústria brasileira ao cenário internacional, além de medidas para acirrar a competição no cenário interno e coibir ações monopolistas, sendo feita assim uma reforma nas políticas de importação:

[...] a revogação da isenção e redução tributária contemplada em vários regimes especiais de importação; a reconstrução da tarifa aduaneira como instrumento básico de proteção em substituição aos sistemas como instrumentos básicos de proteção em substituição aos sistemas discricionários e pouco transparente de restrição quantitativa; e a implantação progressiva de reforma da tarifa aduaneira, com redução das alíquotas e de seu grau de dispersão, acompanhada da definição de instrumentos de salvaguarda contra a penetração excessiva de importação e de mecanismos que minimizem os custos do ajuste estrutural nos setores mais impactados (GUIMARÃES, 1995, p. 8).

Quanto as barreiras não tarifárias, foram estabelecidas o fim das restrições para importação e exportação, sendo assim as políticas seguiam em concordância com a abertura comercial:

[...] a) em março de 1990 foram eliminadas todas as barreiras não-tarifárias sem amparo legal (os bens de informática só sofreram alteração em 1991, com a aprovação pelo Congresso da nova Lei de Informática; as alíquotas deste setor sofreram pequenas modificações no anúncio do cronograma em fevereiro de 1991, mas modificações maiores aconteceram em 1992); b) em agosto de 1990, suspensão (abolição, em fevereiro de 1991) de requisitos mínimos para o financiamento de importações; c) redução de índices de nacionalização nos créditos da Finame/BNDES para bens de capital sob encomenda (de 85% para 70%; em fevereiro de 1991 o índice passaria a 60% para todos os créditos de instituições oficiais e compras governamentais); d) remoção, em 1990, de boa parcela da legislação e procedimentos administrativos que afetavam a formação de custos (incentivos e subsídios) ou as condições de entrada (mecanismos de proteção) dos bens de informática até então em vigor, e estabelecimento de uma nova política para o setor através da Lei nº 8.248 (23/10/91), em substituição à que garantia a reserva de mercado (Lei nº 7.232, de 29/10/84) (BONELLI; VEIGA; BRITO, 1997, p. 3).

Ainda sobre os mecanismos de política de defesa da concorrência, a revisão que a PICE propôs foi na legislação antitruste¹² (Lei nº 4.137/62). Com a readequação da lei, iria aumentar

¹² Assim como as políticas de antidumping, as leis de antitrustes também são mecanismos que buscam o equilíbrio econômico e de mercado, porém voltado ao cenário doméstico. São Regras que regulam a concorrência entre empresas e evitam os oligopólios, à modo que, conseqüentemente, beneficie o consumidor.

o combate às ações que dificultavam a concorrência, como elaboração de acordos ou pacto entre ofertantes, formação de *trustes*¹³, com controle acionário direto ou indireto e acordos entre empresas que facilite fraude à concorrência justa. Ademais, outras leis de governos anteriores seriam revistas, como a Lei nº 2.433/88 (Política Industrial do implementada no Governo Sarney), Lei nº 7.232/84 (Política Nacional de informática) e Lei nº 5.722/71 (Código de Propriedade Industrial) (GUIMARÃES, 1995).

Então, resumidamente, o esboço da PICE previu duas ramificações (GUIMARÃES, 1995):

a) A política de concorrência: buscava acabar com os obstáculos no ganho de capacidade do sistema produtivo, incentivar as empresas a serem mais competitivas e afirmar o repasse dos ganhos de eficiência ao consumidor. Essa política se ramificava em:

- Política de liberalização comercial: previa o rompimento com o forte protecionismo visto nos governos anteriores e exposição da indústria brasileira ao cenário externo;
- Política de concorrência *estricto senso*: buscava combater práticas de monopólio no mercado e fomentar a competição em âmbito interno.

b) A Política de competitividade: tinha como proposta apoiar as empresas para aumentar sua eficiência e modernizar seus sistemas de produção.

Quantos aos instrumentos em que a PICE iria se utilizar (GUIMARÃES, 1995):

a) Políticas de financiamento, que seria o investimento em capital fixo, à capacitação tecnológica e comércio exterior;

b) Política de exportações: novos mecanismos para financiamento para exportação de produtos de ciclo longo¹⁴, com a criação do Banco de Comércio Exterior; descomplicação de controles operacionais requeridos; modernização da infraestrutura operacional; e nova análise quanto a estrutura tributária. rever citação indireta;

c) Políticas de importações: uso de tarifas aduaneiras como único mecanismo de a política de importação; redução das tarifas entre os anos de 1991 a 1994¹⁵, com base em análises

¹³ Fusão de formal ou informal de duas ou mais empresas (geralmente atreladas a um mesmo setor) com o intuito de obter mais poder e controle dessas corporações no mercado.

¹⁴ O Ciclo longo é caracterizado pelo processo de venda do produto em vários processos com diversas fases, podendo tornar o procedimento longo ou mais curto.

¹⁵ No tocante às tarifas aduaneiras — além de reduções de alíquotas relativas ao complexo têxtil, a insumos e máquinas agrícolas e a insumos químicos e bens de capital sem produção nacional, introduzidas em junho de 1990 —, foi estabelecido um programa de reforma geral das tarifas, segundo cronograma de reduções gradativas

setoriais; enfoque na legislação que corrobore para a concorrência, com a criação de antidumping¹⁶;

d) Programa de Apoio à Capacitação Tecnológica da Indústria (PACTI): construção e desenvolvimento das redes de informação tecnológica; modernização da infraestrutura tecnológica; estruturação para capacitar recursos humanos na área tecnológica; e revisão das políticas de contratação e transferência de tecnologia;

e) Utilização do poder de compra do Estado: elevar os padrões de materiais e equipamentos a níveis internacionais; engendrar demanda para os setores de tecnologia avançada; fomento de projetos de pesquisa envolvendo setor público e privado.

Cinco anos após implementadas, os resultados das políticas se difeririam. A política de abertura tanto para Guimarães (1995) quanto para Bonelli, Veiga e Brito (1997) foi bem-sucedida, a liberalização comercial obteve êxito, tanto no sentido estrito quanto nos resultados, porém quanto as políticas de concorrência e competitividade, estas não foram tão significativas. Bonelli, Veiga e Brito (1997) afirmam que em grande parte desses programas não alcançaram seus objetivos, sugerindo que as propostas se mostravam confusas.

O PCI, para Bonelli, Veiga e Brito (1997) não passaram de apenas pautas sobre objetivos do governo, além de desarticulado. O PACTI, inicialmente, teve pouca eficácia. Somente da metade para o final da década de 1990 que os incentivos por ele atribuídos começaram a serem utilizados.

Quanto ao PBQP, Bonelli, Veiga e Brito (1997) entendem que, embora esses programas não tenham conseguido atingir a maioria de suas metas, podem ser vistos alguns pontos positivos. O PBQP, por exemplo, teve êxito na área empresarial, renunciando os avanços e necessidade do setor, além de contribuir para a mobilização nacional do empresariado.

As dificuldades das políticas de competitividade e competição, segundo Guimarães (1995) se deu pelo fato da dificuldade do Estado em definir quais seriam de fato as ações da política industrial e como elas seriam implementadas. Sendo assim, Guimarães (1995, p. 23) expõe a natureza em três causas:

- 1) a dificuldade de identificar novos instrumentos de política que sejam adequados a um novo padrão de crescimento industrial e, mesmo, de libertar-se dos mecanismos e instrumentos em torno dos quais se estruturou a política industrial no passado;

que deveria estender-se até 1994. Esse cronograma foi revisto em fevereiro de 1992, com antecipação das reduções previstas para 1993 e 1994 (GUIMARÃES, 1995, p. 11).

¹⁶ Instrumento regulatório de mercado interno, do qual protege as empresas nacionais e seus produtos diante da concorrência estrangeira desleal das importações, com preços inferiores à de mercado.

- 2) a carência de instrumentos legais e de quadro institucional adequados às novas exigências e características da política industrial ou, mesmo, a existência de dispositivos legais e de marco institucional inadequados à nova política, bem como a baixa capacidade de implementar a legislação existente;
- 3) o despreparo das agências governamentais envolvidas para definir e implementar a nova política, seja pela falta de capacitação ou inexperiência dos seus quadros técnicos para gerir os novos instrumentos, seja pela carência material que a quase totalidade dessas agências tem enfrentado.

Vale ressaltar que, para Guimarães (1995), as políticas de concorrência e competitividade necessitavam de ações do Estado, logo, se diferenciando de políticas de liberalização comercial que, por sua vez, indicam a limitação da interferência estatal no âmbito econômico. Apesar de tal contradição, o autor reconhece que houve aumento de concorrência no mercado doméstico e observou-se aumento significativo no sistema produtivo nacional.

3 O SETOR AUTOMOTIVO: DA ORIGEM ATÉ A ABERTURA DE MERCADO EM 1990

Um dos setores que mais tiveram impacto com a abertura econômica do Brasil em 1990 (se não o mais) foi o setor automotivo. Para analisar esse setor, primeiro é necessário entender os primórdios dessa área no Brasil e seu processo de desenvolvimento. Sendo assim, o intuito desse capítulo é explanar como se deu a entrada do setor automotivo no país e quais foram seus grandes momentos na história contemporânea brasileira, até chegar no período de estudo da presente monografia: o período Collor.

3.1 O nascimento do setor automotivo

O setor automotivo chegou no Brasil no ano de 1919 através da Ford Motors do Brasil S/A, na qual montava automóveis a partir de peças importadas dos Estados Unidos. Em 1925, foi a vez da chegada da General Motors e; em 1934, da sueca Volvo. No entanto, um modelo de produção em massa só veio a ser implantado no país em 1950, pela empresa alemã Volkswagen (CATTO, 2015).

O governo de Vargas teve uma grande importância no fortalecimento da infraestrutura de base para o crescimento econômico, proporcionando uma integração industrial vertical¹⁷ através dos subsídios tanto do Estado como do setor privado. Além disso, para Catto (2015), a criação da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) em 1941 e, da Petrobrás em 1953, foram imprescindíveis para alavancar a indústria automotiva no Brasil.

Embora Vargas tenha feito esses grandes investimentos em indústrias de base, mesmo após três décadas o setor automotivo ainda apresentava barreiras que impediam sua consolidação em âmbito nacional. Catto (2015) cita como um desses entraves o fato de que, até aquele momento, as indústrias de autopeças, vidros, borrachas e a siderúrgica não se mostravam suficientemente desenvolvidas, o que tornava o Brasil dependente das montadoras estrangeiras, logo, as peças eram todas importadas e os automóveis montados e vendidos em território nacional.

Em 1956, após diagnósticos da Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL) e do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDES), além de estudos e projetos da Comissão Mista Brasil-Estados Unidos (CMBEU) de estrangulamento na

¹⁷ Forma de integração industrial na qual há uma remodelagem dos processos produtivos, que envolve desde o desenvolvimento do produto até a manufatura.

economia¹⁸ brasileira, a indústria automotiva ganhou mais destaque nas pautas do governo recém eleito de Juscelino Kubitschek.

Nesse contexto que o Plano de Metas de JK foi apresentado como uma política à fim de reparar tal lacuna estrutural da economia brasileira. Com a promessa dos “cinquenta anos em cinco”, o plano estabelecia 30 metas bem definidas, separadas em cinco áreas: energia, transporte, alimentação, indústria de base e educação. Ademais, houve a intensificação e melhoramento do PSI, além da ideia da construção de Brasília, que envolvia projeto de transporte (CAPUTO; MELO, 2009).

Tavares (1981) complementa que durante o período em que JK esteve na presidência do país (1956-1961) é possível enxergar dois fatos importantes da economia brasileira: a primeira é a mudança de atuação do governo nos investimentos, passando a participar mais deste. O segundo foi a grande injeção de capital estrangeiro privado e oficial para o desenvolvimento dos setores desejados.

Em relação ao setor automotivo, Catto (2015) sintetiza que com a redução das importações de veículos, a industrialização nacional ganharia força, além do mais, mitigaria os desníveis da balança de pagamentos, ocasionados pelo aumento das importações de veículos leves e pesados. Com o forte investimento na indústria automotiva, setores de autopeças, vidros, borracha e minérios começaram a sofrer uma grande demanda. Portanto, conforme crescia a produção de automóveis, conseqüentemente cresceria o setor de peças e metais.

O desenvolvimento dos cinco setores, foco no Plano de Metas, seria alcançado com investimentos mistos entre o Estado e o setor privado, tendo o cuidado para não desencadear um processo inflacionário que fugisse de controle (CAPUTO; MELO, 2009). No Governo de Juscelino, outro fator importante, mencionado por Catto (2015), que corroborou com a alavancagem do setor de automóveis foi da Instrução 113 da Superintendência da Moeda e Crédito (SUMOC) aliada à criação do Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA) em 1956. Estes foram de suma importância para de fato nascer uma indústria automotiva no Brasil.

Os recursos internos calculados para o Plano de Metas eram: 39,7% da União; 10,4% dos Estados; 14,5% de entidades públicas (BNDES, Banco do Brasil, etc.); 35,4% recursos próprios de empresas privadas ou sociedades mistas. Somando-se tudo, os recursos domésticos

¹⁸ Termo usado no âmbito econômico para indicar adversidades e dificuldades que impeçam a economia crescer e alcançar níveis satisfatórios. Nesse caso específico, o estrangulamento da economia brasileira, de acordo com Catto (2015) foi oriundo, supostamente, do Processo de Substituição de Importação iniciado nos anos de 1930, onde houve um processo sem planejamento que provocaram assimetrias no âmbito macroeconômico.

cobririam dois terços do investimento total, cerca de Cr\$ 284,8 bilhões (BRASIL, 1958). Quanto aos outros um terço, seriam obtidos no exterior.

Para isso, o governo atuou no sentido de favorecer a entrada de investimento direto estrangeiro, de conseguir empréstimos com entidades de crédito internacional e com entidades oficiais estrangeiras e, ainda, obter créditos de curto e médio prazo de fornecedores de equipamentos (CAPUTO; MELO, 2009, p. 519).

Portanto, o Plano de Metas foi fundamental para a intensificação e rapidez da diferenciação industrial, sendo notória a expansão do setor de bens de capital, tal como, indústrias de base (SERRA, 1983). No entanto, no que se refere à indústria automotiva brasileira, Caputo e Melo (2009) entendem que apesar da maior parte dos investimentos serem de origem doméstica, foram as inversões de capital sem cobertura cambial fundamentais para o desenvolvimento e consolidação de tal setor.

3.1.1 A Instrução SUMOC 113

A Instrução 113 da Superintendência da Moeda e Crédito (SUMOC) foi criada em 17 de janeiro de 1955 durante o governo de Café Filho, no entanto, foi no Governo JK que ganhou maior destaque e se abrangeu, com adição de outras estratégias para captar recursos no exterior em prol do Plano de Metas.

A Instrução SUMOC 113 autorizava a Carteira de Comércio Exterior do Banco do Brasil (CACEX) a emitir licenças de importação de equipamentos e máquinas sem cobertura cambial, evitando assim restrição de dívidas e estrangulamento externo brasileiro¹⁹. Ou seja, permitia a importação através do investimento estrangeiro direto. Para Caputo e Melo (2009) a Instrução SUMOC 113 foi fundamental no processo de internacionalizar a indústria brasileira, levando em conta que o instrumento foi reflexo do momento que a economia mundial vivia, conseqüentemente aumentando o investimento estrangeiro na economia industrial brasileira. Entre 1955 e 1963 o capital estrangeiro entrou no Brasil sem cobertura cambial tanto por causa da SUMOC 113 quanto do decreto 42.820, de 1957 (BRASIL, 1957).

Além desse incentivo governamental, o panorama internacional de recuperação europeia da guerra possibilitou a expansão dos investimentos diretos e acirramento da competição entre as indústrias europeias e norte-americanas. Eventos estes que

¹⁹ Seu agravamento se atenuou devido a queda das exportações, tendo como principal causa o café. O aumento do preço fez com que os Estados Unidos fizessem uma campanha contra o café brasileiro, o que só piorou o balanço de contas externas do país, conseqüentemente, agravando a crise cambial de 1953/1954. Entre 1954 até 1955 a queda dos preços das importações piorou profundamente o cenário.

fizeram da segunda metade da década de 1950 um momento ideal para a entrada deste tipo de investimento no País (CAPUTO; MELO, 2009, p. 520).

Ao fazer as importações de equipamento através de investimento estrangeiro direto (sem cobertura cambial) o governo almejava aumentar as importações de bens de capital sem afetar as contas, além de modernizar a indústria nacional. Essa maneira de atrair capital externo contribuía para a entrada de investimento no país, com a promessa de benefício comitentes: diminuição da burocracia e remuneração chamativa. Os equipamentos que chegavam ao Brasil por meio da Instrução 113 eram apreciados aos ativos das empresas importadoras como investimento, em taxa de câmbio livre, enquanto os lucros e contas a receber se dava com base numa taxa de câmbio preferencial (CAPUTO; MELO, 2009). Isto posto, Lessa (1981) afirma que esse diferencial cambial favorecia este tipo de investimento. Sendo assim, Caputo e Melo (2009) concluem que a Instrução foi de grande importância para a internacionalização da economia do país e aumento da participação do capital estrangeiro no processo de industrialização do Brasil. Essas autoras acreditam que a instrução SUMOC 113 contribuiu para a formação do tripé econômico brasileiro que se associara no processo de industrialização nacional: capital estatal, privado estrangeiro e privado nacional.

O período entre 1955-63 os investimentos diretos estrangeiros somaram US\$ 497,7 milhões, com destaque para o período de 1957 a 1960, com 73,0% do total do período (cerca de US\$ 363, milhões), isto aconteceu devido aos investimentos direto no setor automotivo, que estava em foco no Plano de Metas do governo. A Instrução 113 é apontada na historiografia econômica brasileira como o marco institucional mais importante que influenciou diretamente a internacionalização da economia brasileira (CAPUTO; MELO, 2009).

Com a virada da década, no início dos anos de 1960, o mundo começou a entrar numa grande crise (contexto de Guerra Fria), além do Brasil presenciar o agravamento de seus problemas políticos e econômicos internos. Isso tudo contribuiu para a queda dos investimentos no país,

[...] que passaram de US\$ 107,2 milhões em 1960 para US\$ 39,2 milhões em 1961, US\$ 20,1 milhões em 1962 e US\$ 4,5 milhões em 1963, o último representando menos de 1% do valor total investido no período (CAPUTO; MELO, 2009, p. 521).

Outro aspecto que afetou os investimentos foi a mudança na política cambial adotada no governo seguinte de Juscelino: Jânio Quadros. Para Caputo e Melo (2009), a instrução 204²⁰

²⁰ Com a Instrução 204, as importações passaram para dois novos mercados, o Livre e o Especial. Antiga categoria Geral, da Lei de Tarifas, foi extinta e suas importações passaram para o mercado livre. Este fato eliminou o

promulgada por Jânio Quadros em março de 1961 diminuiu a entrada de capital externo via Instrução 113 com unificação e liberalização do mercado cambial. Ademais, a Lei de Remessa de Lucros, aprovada em 1962 somam-se aos fatores que prejudicaram a captação de recursos estrangeiros.

Em suma, de 1952 a 1961 observa-se que as políticas adotadas pelos governos foram de duas naturezas: uma política cambial para auxiliar no crescimento do setor industrial e a atuação do setor público para prover insumos e suporte necessário para a industrialização do país.

3.1.2 O Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA)

Tendo como enfoque o setor automotivo, em 1956 JK promulgou o decreto nº 39.412. Este decreto foi responsável por criar o Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA). Por conseguinte, o GEIA “seria responsável não só por oferecer incentivos à industrialização do setor, mas também por fiscalizar as metas e condições pré-estabelecidas. A nacionalização do processo produtivo foi, sem dúvidas, o principal objetivo no período (CATTO 2015, p. 26).

Quanto a sua composição, o Art. 15 dizia que “São membros natos do GEIA:

- 1 – O Ministro da Viação e Obras Públicas – Presidente;
- 2 – O Diretor Executivo da Superintendência da Moeda e Crédito;
- 3 – O Diretor Superintendente do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico;
- 4 – O Diretor da Carteira de Comércio Exterior;
- 5 – O Diretor da Carteira de Câmbio” (BRASI, 1956).

Quanto ao “Art. 16. o GEIA tinha como finalidades e atribuições:

- a) Elaborar, e submeter à aprovação do Presidente da República, Planos Nacionais Automobilísticos para as diversas linhas de fabricação de auto veículos e adaptá-los às contingências da situação econômica nacional;
- b) Examinar, negociar e aprovar, privativamente, os projetos singulares referentes à indústria automobilística para o Brasil, e encaminhá-los quando aprovados, aos órgãos encerrados do controle de comércio e de câmbio, para as providências executivas que aos mesmos competirem;
- c) Supervisionar, por iniciativa própria, ou em colaboração com outros órgãos de Governo, a execução das diretrizes e projetos relativos à indústria de material automobilístico;
- d) Recomendar, quando fôr o caso, às entidades oficiais especificamente incumbidas de prover créditos para empreendimentos, de desenvolvimento econômico, os projetos automobilísticos submetidos a seu exame e devidamente aprovados;
- e) Promover e coordenar estudos sobre nomenclatura, revisão de tarifas aduaneiras, classificação de mercadorias por categorias de importação, normalização de materiais, seleção de tipos, preparo de mão de obra especializada e de técnicos, suprimentos de matérias primas e de bens de produção, estatísticas, censo industrial, medidas

incentivo ao capital estrangeiro dado pela Instrução 113, já que não haveria diferença entre as taxas de inversão e remessa de seus lucros (CAPUTO; MELO, 521).

tributárias e legislativas, mercados, custos de produção, mostras e exposições e outros aspectos de interesse para a indústria de material automobilístico” (BRASIL, 1956).

Vale ressaltar que o capital estrangeiro ainda era essencial para o governo alcançar suas metas, no entanto a ideia era transferir a capacidade de produção em grande escala e tecnologia para o Brasil (SANTOS; BURITY, 2002).

Com o Grupo Executivo já atuando oficialmente e legalmente, a Volkswagen foi pioneira em submeter ao GEIA um projeto de instalação da montadora no país. O BNDES viabilizou a ideia com suportes e incentivos atraentes, tanto para a Volkswagen quanto para abrir o cenário para a possibilidades de outras empresas. Foram muitos os projetos enviados ao GEIA, sendo a maioria deles voltados para a produção de veículos pesados, como caminhões. A empresa alemã foi a primeira a instalar sua montadora no Brasil, tendo a Kombi como primeiro automóvel produzido (CAPUTO; MELO, 2009).

A demanda por veículos, então, começou a crescer consideravelmente. Isso explica-se também pelo fato de o Plano de Metas buscar a ampliação do sistema rodoviário, gerando assim o aumento da demanda de automóveis leves e pesados. Além disso, como o transporte rodoviário se justapunha sobre o ferroviário e hidroviário, atraia mais investimentos para a construção de estradas e fez crescer a produção de caminhões e carros (CATTO, 2015).

Como podemos observar na tabela abaixo, dentro de cinco anos a produção total de autoveículos (que inclui automóveis, comerciais leves, caminhões e ônibus) quintuplicou.

Tabela 1- Produção total de autoveículos entre 1957 a 1961.

Ano	Produção total de autoveículos
1957	30542
1958	60983
1969	96114
1960	133041
1961	145584

Fonte: ANFAVEA (2015).

Embora seja notório o avanço do setor automotivo no Governo JK e na modernização do país como um todo, Catto (2015, p. 27) lembra que “o desequilíbrio macroeconômico e o aumento da desigualdade social foram legados indiscutíveis do governo de Juscelino”.

Com a implantação da ditadura militar no Brasil em 1964, as medidas econômicas começaram a ter um outro viés, nitidamente mais ortodoxas, a partir de 1967. Por mais que

tentasse mesclar o foco desenvolvimento/controlar de inflação, o forte desenvolvimento acabou sendo mitigado pelas medidas para conter o processo inflacionário. Quanto a indústria automotiva, ainda manteve saldos positivos, porém bem menores quando comparado ao período de JK. “O arrocho nos salários dos trabalhadores foi executado de forma autoritária, assim como os cortes de crédito, financiamento, e, conseqüentemente, do investimento” (CATTO, 2015, p. 27).

No Brasil, as empresas nacionais acabaram não suportando aos tempos difíceis. As únicas empresas brasileiras do setor automotivo que sobreviveram no período de declínio do setor foram as estrangeiras, por meio dos recursos externos das matrizes das empresas. Como as empresas nacionais não dispunham do mesmo suporte, algumas ao invés de decretar falência, acabaram se fundindo com empresas estrangeiras, como o caso da aquisição da Willys pela Ford; Vemag pela Volkswagen e da Fábrica Nacional de Motores (FNM) pela Alfa Romeo (GUIMARÃES, 1989).

3.2 O “Milagre Econômico” e a recuperação do setor automotivo

A partir de 1967, com o governo de Costa e Silva houveram algumas mudanças em relação ao Programa de Ação Econômica do Governo²¹ (PAEG), como nas políticas de crédito e emissão de moeda na economia. Isso se deu porque o governo fez outra análise para entender o contínuo aumento da inflação, mesmo com a redução da demanda, entendendo que os custos eram os causadores do problema. Para isso, seria necessário aumentar os empréstimos dos bancos, tanto privados como público. O aumento de crédito visava aquecer novamente a economia, para isso, as políticas contracionistas do PAEG foram deixadas de lado, houve uma forte injeção de dinheiro na economia. Essas iniciativas poderiam aumentar a inflação, e para isso seria feito o controle de preços, além de uma política cambial de minidesvalorização do Real para compensar a inflação. De fato, essas medidas foram realizadas e o aumento do crédito foi exponencial (SOUZA; MACHADO, 2020).

Todas essas medidas e mudanças na economia inspiraram a criação do ambicioso *Plano de Metas e Bases*, em 1970, com o intuito de transformar o “Brasil grande potência” (SOUZA; MACHADO, 2020, P. 117). Dentre essas metas, que futuramente viriam a ser incorporadas no

²¹ Foi um programa de medidas econômicas implementado durante a ditadura militar no Governo Castelo Branco, que durou três anos (1964-1967). Esse programa buscava reorganizar o cenário econômico conturbado que o Brasil vivia, tendo por base três metas: correção monetária, arrocho salarial e reforma institucional. Muitos pesquisadores e economistas, segundo Souza e Machado (2020) admitem que, depois do Plano Real, o PAEG é o segundo plano econômico mais bem sucedido de nossa história contemporânea.

I Plano Nacional de Desenvolvimento (PND), estão: crescimento entre 7% e 9% ao ano (termos reais), 10% ao final do período; crescimento do emprego de 2,8% para 3,3% até 1973, inflação decrescente acima de 10% em 1973; aumento de investimento de 15 a 16%, indo para 18% até 1975 (CAMPOS, 1974). De todas as metas, somente a inflação que não se cumpriu, embora o processo inflacionário realmente tenha diminuído, a previsão de reduzir este mais de 10% não aconteceu. Em 1970 a inflação era de 19,3%, ficando a 15,5% em 1973 (IBGE, 2021; SILVA; CARVALHO; MEDEIROS, 2009). Esse período de 1968 a 1973, onde o PIB do Brasil crescia taxas superiores a 10%, ficou conhecido como a época do “Milagre Econômico”.

Desde o início da década de 1960 a economia mundial crescia rapidamente, nesse período também que “[...] o mercado de operações cambiais deixou de ser uma atividade financeira de pequeno porte para transformar-se em um imenso negócio de empréstimos bancários internacionais (FERREIRA; DELGADO, 2007, p. 217). Só para se ter ideia, de 1964 a 1973 o mercado de euro-moedas chegou a crescer numa taxa média de 36%, indo de US\$ 12 bilhões em 1964 para US\$ 191 bilhões em 1973.

Além do ambiente internacional, o cenário doméstico também se mostrava favorável, a Lei de Remessa de Lucros foi reformulada ainda no governo Castelo Branco, antes essa lei só considerava o capital original investido como capital estrangeiro, agora seria levado em conta tanto o montante original aplicado como os reinvestimentos dos lucros. Outro fator que estimulou a captação de recurso externo, já durante o governo Costa e Silva e Médici, foi a liberalização dos fluxos de capitais, isto possibilitou que as empresas brasileiras pudessem beneficiar-se rapidamente da oferta de crédito internacional (FERREIRA; DELGADO, 2007).

Sobre o comércio exterior, o financiamento externo possibilitou o aumento das exportações (de 1961 a 1973 o comércio mundial cresceu 7,4%). Todos esses fatores contribuíram para que o Brasil pudesse retomar seu crescimento econômico.

Como a economia mundial passava por um bom período, onde os países desenvolvidos cresciam a taxas médias de 5% a 6% ao ano, nível consideravelmente alto para países maduros e estáveis economicamente. Para aproveitar este momento internacional, o Brasil passou a não focar mais somente na substituição de importação (que já se demonstrava desgastada) e, sim, incentivar as exportações, principalmente em produtos agrícolas. Para isso, Souza e Machado (2020) apontam que o governo realizou duas estratégias: minidesvalorização cambial para compensar a inflação aos poucos e tornar o ambiente interno mais seguro e estável; crédito e subsídios ao setor agrícola, elevando assim a produtividade por hectare, além da expansão dos terrenos de plantação. Vale ressaltar que essas políticas econômicas não visavam unicamente o setor agrícola, servindo de “abre alas” para a ocorrência de um desenvolvimento multisetorial.

Catto (2015) ressalva que embora os Planos dos governos buscassem desenvolver a área siderúrgica, petroquímica e química, foi o setor automotivo que acabou por tirar proveito desses benefícios gerais à indústria, chegando a atingir taxas médias de crescimento superiores a 20% anuais.

Outra mudança no setor automotivo foi em relação ao perfil da produção. Catto (2015) faz suas análises com base em relatórios do BNDES e observa que, até então, a produção de ônibus e caminhões era maior do que veículos à passeio, dado o fato que o transporte de carga era quase que totalmente rodoviário. No entanto, a produção de veículos de passeio nesse período foi duas vezes maior que a de caminhões.

Nesse período, com a flexibilização do acesso ao crédito (notoriamente com o intuito de aumentar o consumo dos automóveis), a aquisição de automóveis de passeio cresceu. A produção de veículos viveu um novo crescimento. Ademais, em 1976, o governo facilitou a entrada da FIAT no Brasil. Junto a ela, naquele momento já haviam a Ford, Volkswagen e General Motors, montadoras de grande expressividade no cenário mundial.

Por volta de 1970, o cenário era de abundância, no Produto Industrial, a Indústria de Transformação merece destaque, apresentando um crescimento de 13% anual. A oferta de bens de capital o ganho foi de 18% ao ano, de bens intermediários, 14% ao ano, já os bens de consumo não duráveis cresceram 9% anual. Na contramão, a indústria manufatureira caiu de 24% em 1967 para 7% em 1971, em 1972 reduziu mais ainda (BONELLI; MALAN, 1976). Sobre as exportações e importações, se em 1966 estas montavam respectivamente US\$ 1,7 e 1,3 bilhões, em 1973 ambas cresceram mais que o PIB, chegando a US\$ 6,2 bilhões (FERREIRA; DELGADO, 2007). As demandas externas e internas eram tão altas que superavam a capacidade de produção. Logo, seria necessário investir, e esse capital teria que ter origem, aí que começa o momento delicado do período. No fim da década de 1960 e início de 1970 os créditos internacionais eram altos,

Essa época ficou conhecida como a “*era de ouro dos eurodólares*” – dólares que o governo americano emitia para cobrir seu saldo no balanço de pagamentos (arruinado pela Guerra do Vietnã). Esses dólares iam para bancos europeus, de onde saíam sem controle algum para as economias em desenvolvimento, fosse na forma de investimentos diretos (IEDs), fosse na forma de empréstimos e financiamentos” (SOUZA; MACHADO, 2020, p. 119).

A consequência disso foi o grande aumento da dívida externa brasileira entre 1968 e 1974, as quais foram quintuplicadas: em 1968 a dívida externa bruta era de US\$ 4,0 bilhões; já em 1974 saltou para US\$ 20 bilhões (SILVA; CARVALHO; MEDEIROS, 2009).

No Brasil, após anos de crescimento econômico de dois dígitos e sua economia superaquecida, o pensamento era de que seria possível pagar as dívidas que, ao serem contraídas, ofereciam as condições para o crescimento experimentado. No entanto, a surpresa do choque do petróleo em 1973 desmantelou todo o planejamento elaborado até então. À título de exemplo da magnitude da referida crise do petróleo, o barril do produto que em outubro de 1973 custava US\$ 2,59 passou, em 1975, a custar US\$ 13 (FURTADO, 2000).

A crise do petróleo em 1973, somada ao desgaste do milagre econômico, afetou diretamente a venda dos automóveis gerando uma superprodução. Para regular o excesso de oferta o governo incentivou as exportações através do plano de Benefícios Fiscais a Programas Especiais de Exportação (BIFIEX), criado em 15 de maio de 1972. O Plano estabelecia metas de exportação. Caso as montadoras cumprissem essas metas, teriam acesso a benefícios, tal como o regime de *drawback*²² (CATTO, 2015).

Apesar da crise do petróleo, inicialmente ela não afetou o crescimento econômico do Brasil, em 1973 o PIB cresceu 14%, em 1974 o Brasil continuava com um alto índice de crescimento (8,2%), concomitantemente, a inflação ficava entre 16% e 27%, um dos menores índices entre 1959 e 1994, o comércio exterior triplicou (FERREIRA; DELGADO, 2007). Em contrapartida a inflação saltou de 15,5% em 1973 para 34,5% no ano seguinte. Esses quase 20 pontos podem ser entendidos como fruto direto do aumento do preço dos combustíveis e elevação do preço das importações, uma vez que o Brasil importava grandes volumes, especialmente de petróleo, para manter os índices de crescimento dos anos recentes (SILVA; CARVALHO; MEDEIROS, 2009).

Embora fosse inegável que o Brasil crescia, as dívidas também eram crescentes, assim como concentração de renda. O aumento da desigualdade é dito por Ferreira e Delgado (2007, p. 233) como “[...] uma das mais pesadas heranças que o período do ‘milagre’ deixou para o nosso futuro”.

Em 1979 ocorreu a chamada segunda grande crise do petróleo. Os impactos na indústria automotiva brasileira foram drásticos, sinalizando uma queda na venda de veículos, gerando um novo excesso de oferta de automóveis no mercado. Mais uma vez o governo incentivou a exportação e o apelo para que as empresas aderissem, definitivamente, a um modelo exportador. Assim, a década de 1980 ficou marcada como um período de retração no setor industrial, congelando qualquer avanço significativo no setor automotivo nacional.

²² Idem 4

3.3 O Governo Collor e o novo planejamento da indústria automotiva

O processo de liberalização econômica no Brasil, articulado intensamente por Collor, mudou completamente o modo de produção vigente e do padrão de qualidade de muitas indústrias no país devido a modernização da área. Com isso, no início da década de 1990, nota-se acontecimentos relevantes de serem observados no setor automotivo.

Para Reis Filho (2009) o que corroborou para esse avanço do setor foi a intensificação da concorrência, dado o fato que o mercado externo vinha cada vez mais se tornando competitivo e aumentando a qualidade de seus produtos. As montadoras brasileiras então viam-se na necessidade de transfiguração para competir de igual para igual com os veículos importados, sendo assim, essas montadoras investiram forte não só em tecnologia como no maquinário da área eletrônica.

Uma dessas grandes inovações, segundo Santos (2009) foi a automação industrial. Isso fez com que as montadoras no país adquirissem diversos equipamentos que trabalhavam em conjunto com computadores, onde robôs passaram a integrar tarefas que antes eram feitas por pessoas. Isso fez com que os padrões de qualidade almejado dos veículos fossem alcançados.

A partir do tripé abertura comercial, desregulamentação e privatizações, bases desse novo período na economia brasileira (COMIN, 1998), é possível fazer três apontamentos de maneira ampla quanto ao novo ambiente industrial da década de 1990 que construiu o alicerce para as mudanças no setor automotivo: primeiramente, esse setor por si só possui uma política singular, ou seja, as políticas horizontais tradicionais²³ “que geram condicionalidade e regras discriminatórias” (SANTOS, 2009, p. 119), foram deixadas de lado; seguidamente, as medidas tomadas na indústria automotiva tiveram a participação de diversos outros setores e diversas classes, ressaltando a participação das câmaras setoriais. Por fim, a oferta estrangeira de produtos tida como ferramenta para conter a inflação de preços no mercado doméstico. O uso dessa ferramenta foi um êxito, visto que ela embasava o planejamento das empresas. O cenário externo nesse período favoreceu o aumento das importações e uso dessa política (COMIN, 1998).

Para o setor automotivo brasileiro, a abertura econômica na década de 1990, permitiu e significou a entrada de diversas opções e modelos de automóveis no Brasil, de variadas origens: a alemã Audi, as francesas Citroën e Peugeot, as japonesas Honda e Toyota, a sul-coreana Nissan. “A abordagem liberal da economia do então Presidente Collor objetivava forçar um

²³ São medidas que afetam de maneira ampla a atividade econômica de um país.

aumento da competitividade e da eficiência da indústria nacional a partir da liberalização do mercado” (CATTO, 2015, p. 35). Adicionalmente, Baer (2009) afirma que as medidas tomadas na época buscavam aumentar a eficiência da economia através da concorrência estrangeira e entrada de investimento estrangeiro direto. Logo, vemos a importância da abertura no que diz respeito ao aumento de competitividade no Brasil.

Para o governo, de acordo com análises de Silva (2008), o protecionismo excessivo foi o responsável pela situação que o Brasil se encontrava: atraso tecnológico e pouca competitividade. Na década de 80 a indústria automotiva brasileira era dominada por quatro grandes empresas: General Motors, Ford, Volkswagen e Fiat. O oligopólio se mantinha, pois, essas empresas estavam protegidas pela reserva de mercado, o que impedia um cenário de concorrência mais aquecida e justa. Dessa maneira, controlavam os preços do mercado de forma abusiva, sem se preocupar com inovação tecnológica, produzindo carros de baixa qualidade. Portanto, a abertura era a melhor forma de promover o crescimento econômico e evoluir a indústria tecnologicamente.

Ademais,

Unindo fatores como a baixa taxa de competitividade da indústria brasileira, uma indústria de autopeças já consolidada e o processo de abertura econômica, os japoneses enxergaram uma grande oportunidade ao ampliar seus negócios ao Brasil. Embora a expansão das montadoras japonesas e seus métodos de produção já estivessem ocorrendo ao redor do globo desde o final da década de 1970, foi somente com a abertura neoliberal de 1990 que o cenário configurou-se favorável à entrada dos nipônicos (CATTO, 2015, p. 37).

Sendo assim, a reestruturação da indústria automotiva no Brasil foi fortemente influenciada pelas ideias trazidas dos japoneses para cá. Catto (2015) aponta algumas dessas mudanças: veículos com acabamentos diferenciados, aumento de eficiência e economia dos automóveis, veículos mais leves a partir do uso de alumínio, plástico e seus derivados nos motores, além da redução de tamanho deste para ajudar na economia de combustível.

Esse novo método de produção dos japoneses foi novidade à época, conhecido como “*Just-in-time*”, onde se produz somente o necessário e na quantidade (OHNO, 1988). Algumas vantagens são observadas a partir desse modelo de produção, tais como, significativa redução dos gastos, pois, com a redução da produção, diminui-se o acúmulo de estoque, o que permite a empresa adaptar a este modelo maior flexibilidade em períodos de crise. Outra mudança relevante de ser mencionada foi a racionalização do trabalho, onde os funcionários eram divididos em equipes, cuja responsabilidade era específica em certa parte da produção. Tal modelo produtivo era conhecido como “Ohnoísmo” ou Toyotismo (CATTO, 2015).

3.4 Os acordos setoriais automotivos

Além dos altos investimentos em tecnologia para a modernização do setor automotivo brasileiro, os acordos setoriais automotivos na década de 1990 também foram de suma importância para a evolução da área automotiva brasileira. Vale ressaltar que as câmaras setoriais tiveram origem ainda no governo Sarney como estratégia para estabelecer uma boa relação entre trabalhadores, empresários e Estado, visando estabilizar os preços. Até 1989, último ano em que as câmaras foram usadas, o objetivo não foi alcançado (COMIN, 1998).

No ano posterior a prática foi retomada, chamada agora de Grupos Executivos de Políticas Setoriais (GEPS). Ademais, ainda em 1990 "[...] sua principal atribuição seria, mais vez, o acompanhamento e discussão de preços, desta vez, como resultado do descongelamento que se seguiu ao Plano Collor II" (COMIN, 1998, p. 42). As reuniões teriam por objetivo definir Cartas-Compromissos que associaria o aumento de preços a metas relativas ao desenvolvimento industrial, como: “elaboração de indicadores de qualidade, de competitividade e de capacitação tecnológica do setor” (COMIN, 1998, p. 42). No final do ano de 1991 ocorreu a primeira reunião da câmara setorial do setor automotivo. As conversas e negociações se desenrolaram rapidamente, surpreendendo até mesmo as expectativas do governo. Com a presença de 32 entidades (sindicatos patronais e de trabalhadores), órgãos públicos (estaduais, federais e municipais), além de empresas dos setores automotivo, de motocicletas, de autopeças e de indústrias conexas, em 26 de março de 1992 o Primeiro Acordo Setorial Automotivo foi oficialmente anunciado, representando uma nova era automotiva no Brasil. Comin (1998) indica que uma das principais mudanças foi a redução de tributos e margem de lucro ao longo de toda a cadeia produtiva, fazendo com que os preços diminuíssem mais de 20%. Essa redução significativa foi alcançada através das seguintes medidas: redução de IPI, ICMS, margens de lucro das montadoras, fornecedores de peças comercialização, etc.

Além do mais, Santos (2009, p. 120) afirma que

[...] outras importantes políticas afetaram as relações de trabalho. Houve correção dos salários, manutenção dos níveis de emprego e a criação de um grupo destinado a discutir o tema do contrato coletivo.

De maneira geral, o acordo pode ser definido nos seguintes pontos:

1) redução nos preços dos veículos em 22%, que seria alcançada da seguinte forma: 12% mediante a redução das alíquotas de IPI e ICMS; 7,5% com a redução das margens pelo setor produtivo, sendo 4,5% pelas montadoras e 3% pelos fornecedores de autopeças; e 2,5% com a redução da margem de comercialização, pelos

concessionários. Essa redução de 22% seria válida por 90 dias e poderia sofrer reajustes devido a eventuais aumentos de custo. Além disso, a negociação da redução do ICMS com o Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz), seria feita através da Secretaria Nacional de Economia.

2) prorrogação da data-base do acordo salarial de 1º de abril para 1º de julho de 1992, com início das negociações em 1º de junho, concluídas em 30 de junho de 1992.

3) manutenção do nível de emprego até 30 de junho de 1992, posteriormente estendida até 31 de julho de 1993. Garantia de correção dos salários, que passou a ser feita mensalmente pela média das variações dos índices do mês anterior (Fipe/Dieese). Com a conclusão das negociações, ficou ajustado entre as partes que, além de aumento diferenciado por setor (montadoras e fornecedores), seriam concedidas correções mensais de salário equivalentes à variação do INPC do mês anterior;

4) criação de um grupo de trabalho para discutir o Contrato Coletivo de Trabalho;

5) reabertura de consórcios com novas regras, sendo publicada em 1º de julho de 1992 nova regulamentação com regras mais favoráveis aos consumidores;

6) implementação de um programa de financiamento para automóveis, caminhões, ônibus e tratores, com a eliminação, a partir de 1º de julho de 1992, do descontingenciamento de crédito de pessoas físicas para operações com automóveis, ônibus e caminhões, e da redução da taxa de IOC de 12% para 6% a.a., viabilizando a oferta de crédito direto ao consumidor;

7) elaboração de um programa de incentivo às exportações a ser transformado em projeto de lei para envio ao Congresso (ANDERSON, 1999, p. 18).

Já no ano de 1993, em 15 de fevereiro, foi celebrado o Segundo Acordo Setorial Automotivo, agora com participação mais ampla que sua versão anterior, visto que também agregou a segunda central sindical mais importante do país, a Força Sindical. Esse novo acordo previa objetivos ainda maiores para a produção de automóveis e medidas relativas a impostos, a fim propiciar condições para o aumento de financiamento de veículos, redução de margem de lucro na cadeia produtiva, questões trabalhistas, inovações tecnológicas e controle de qualidade (COMIN, 1998; ANDERSON, 1999).

Este segundo acordo setorial previa os seguintes compromissos:

a) metas para produção de veículos de 1,2 milhão de unidades em 1993, 1,35 milhão em 1994, 1,5 milhão em 1995 e 2 milhões de veículos no ano 2000;

b) investimentos para ampliação da capacidade produtiva e modernização do setor na ordem de US\$ 20 bilhões até o ano 2000, sendo US\$ 10 bilhões pelas montadoras, US\$ 6 bilhões pelo setor de autopeças, US\$ 1 bilhão pelo segmento de pneus e US\$ 3 bilhões pelos segmentos de fundição, forjaria, matérias-primas e concessionárias;

c) ampliação dos prazos dos consórcios de 50 para 80 meses para automóveis, e de 60 para 100 meses de caminhões, ônibus e tratores;

d) ampliação das parcelas financiadas pelo BNDES/Finame para caminhões, tratores e ônibus de 40% para até 60%. Busca de maiores recursos para custear esses programas;

e) redução de 6% nas alíquotas de IPI para automóveis e de 2% para comerciais leves. Ficou estabelecido, também, que seria sugerida ao Confaz a redução do ICMS de 12% para 9% aos veículos com menos de 1.000 cilindradas; de 12% para 7% aos caminhões; de 8,8%, em média, para 7% aos tratores e máquinas agrícolas; e que fosse mantido o ICMS em 12% para todos os demais veículos, inclusive comerciais leves e ônibus;

f) redução média de 10% nos preços dos veículos, que seria decorrência do repasse da diminuição das alíquotas dos impostos, mais reduções adicionais nas margens de lucro

da cadeia produtiva, escalonada da seguinte forma: 3% das montadoras; 1,2% das autopeças e 0,8% dos distribuidores; e g) em relação aos salários e ao emprego foi negociado: aumento real de salário de 20% escalonados em três parcelas de 6,27% em abril de 1993, 1994 e 1995; buscar a viabilização, durante a vigência do acordo, da ampliação do nível setorial de emprego; e extensão do acordo para as bases de trabalhadores de São Paulo, Osasco e Guarulhos. Foi firmada uma convenção coletiva de trabalho com prazo de validade de 1º de abril de 1993 até 31 de março de 1995, prorrogável automaticamente até 31 de outubro de 1995 (ANDERSON, 1999, p. 18-19).

Após firmado o segundo acordo, apesar de os compromissos acordados nas reuniões terem sido um consenso, começaram a aparecer divergências. Um desses desentendimentos foi em relação aos governos estaduais no que diz respeito a manutenção das isenções fiscais previstas nos acordos.

As montadoras esperavam que os governos estaduais, além de prorrogar por mais um período a alíquota em 12%, acatassem a proposta de redução adicional de três pontos percentuais do ICMS para os carros populares, conforme havia sido proposto no segundo acordo. Em setembro de 1993, na reunião do Confaz, ficou aprovado que a alíquota do ICMS deveria sofrer, no decorrer de 1994, um aumento gradativo. A proposta era que o imposto deveria subir dos 12% vigentes para 13% em julho, 14,6% em outubro, 16,3% em dezembro, e, em janeiro de 1995, a alíquota voltaria ao seu patamar inicial: 18% nos estados produtores e 17% nos estados consumidores (ANDERSON, 1999, p. 21).

Após os conflitos se intensificarem, foi convocada uma nova reunião da câmara setorial para tentar resolver o problema, visto que esse aumento de alíquota colocaria em risco os acordos em 1993. Foi decidido então manter o ICMS em 12% até julho de 1994 (ANDERSON, 1999).

Em 1995 as conversas seguiam para um terceiro novo acordo, embora as divergências entre os agentes que integravam a câmara setorial se acirrassem, corroboradas pela decisão do governo em fixar o ICMS sem levar em conta os acordos firmados. Suas atenções se voltavam para um novo regime automotivo brasileiro formulado pelo governo.

As negociações de acordos do setor automotivo se desenvolveram tanto, que em 1995 influenciaram diretamente a criação do Novo Regime Automotivo (NRA), ao invés de ter como desfecho mais um acordo setorial. O novo regime promoveu incentivos fiscais para facilitar a vinda de empresas estrangeiras ao Brasil, tirar a centralização de produção da região sudeste, oferecendo incentivos as montadoras para que se instalassem em outras partes do Brasil (ANDERSON, 1999).

Em síntese, apesar da queda das alíquotas de impostos que os acordos propiciaram, o aumento da venda de autoveículos elevou a arrecadação de impostos entre 1993 e 1995 de 43% em comparação a períodos anterior ao acordo (ANDERSON, 1999; CATTOS, 2015).

Quanto a questão de emprego e salário,

De 1980 a 1994, o complexo automobilístico, que inclui as montadoras e o setor de autopeças, teve o número de trabalhadores ligados à produção diminuído em 20%, passando de 432,5 mil em 1980 para 340 mil em 1994. No que diz respeito às montadoras, podemos observar que, apesar das flutuações, o emprego se mantém em 1994 na mesma faixa de 1981, ou seja, 121 mil pessoas (ANDERSON, 1999, p. 29).

Sobre a produção e vendas de automóveis no mercado interno, Anderson (1999) afirma que este apresentou maior crescimento após a celebração do segundo acordo setorial. Em 1993 e 1994 o crescimento anual da economia brasileira foi de 4,1% e 5,7%, respectivamente. Vale destacar a importância da venda dos carros populares que foram responsáveis pelo aumento de 43% do total da venda de automóveis.

Já em relação aos investimentos previstos nos acordos: US\$ 20 bilhões até 2000 (US\$ 10 bilhões pelas montadoras, US\$ 6 bilhões pelo setor de autopeças e US\$ 4 bilhões pelo restante da cadeia produtiva). De 1993 a 1995 as montadoras investiram somente 1/5 do previsto nos acordos setoriais, o setor de autopeças e o restante da cadeia também apresentavam investimentos baixos. No entanto, após o novo regime automotivo entrar em vigor, de 1996 a 2000 foram investidos US\$ 17 bilhões (ANDERSON, 1999). Logo, percebe-se como o novo regime foi imprescindível para não só alcançar a meta, como superá-la.

4 A ABERTURA ECONÔMICA: IMPACTO NO COMÉRCIO EXTERIOR E SETOR AUTOMOTIVO

Depois de uma década praticamente estagnado, o Brasil no advento dos anos 1990 começava a tomar novos rumos com a abertura, a captação de recursos externos e a chegada de novas empresas. Essas mudanças impactaram profundamente a economia doméstica, seja de forma positiva ou negativa. Sendo assim, este quarto capítulo terá por finalidade apresentar as mudanças ocorridas no âmbito do comércio exterior e, em seguida, aportar as informações sobre os reflexos dessa abertura no setor automotivo brasileiro do período.

4.1 Os reflexos das políticas de abertura econômica no comércio exterior brasileiro

Ao final da década de 1980 já se percebia uma projeção de abertura do Brasil. Com a chegada de Collor à presidência, na virada da década, essa perspectiva se aprofundou. De 1988 a 1993 se observou um grande processo de liberalização comercial. Segundo Averborg (1999, p. 46) se “concedeu maior transparência à estrutura de proteção, eliminaram-se as principais barreiras não-tarifárias e reduziram-se gradativamente o nível e o grau de proteção da indústria local”.

Em 1990, com a criação da nova Política de Comércio Exterior, extinguiu-se grande parte das barreiras não-tarifárias herdadas dos tempos de substituição de importação e formulou um cronograma para a redução das tarifas de importação. Essas reduções seriam colocadas em prática gradualmente de 1990 a 1994, sendo antecipadas para 1993. A seguir, na tabela 2, podemos observar esse processo de redução da tarifa média no período compreendido entre 1990 e 1995, corroborada pela abertura comercial. De 1990 a 1993 a alíquota média caiu pela metade e continuou reduzindo até 1995.

Tabela 2- Tarifas Médias de Impostos sobre importação no Brasil (1990-1997).

(continua)

Ano	Alíquota Média Simples
1990	32,1
1991	25,2
1992	20,8
1993	15,5
1994	14
1995	13,1
1996	13,6

(conclusão)

Ano	Alíquota Média Simples
1997	13,8

Fonte: Baumann, Rivero e Zavattiero (1998) e Baer (2009).

Com o *impeachment* de Collor concretizado, Itamar Franco assumiu interinamente a presidência em dezembro de 1992. E apesar de ser um governo curto que durou somente até o final de 1994, foi durante o seu mandato que viemos a conhecer o plano econômico mais bem sucedido de nossa história: o Plano Real. Tal plano foi ministrado por Fernando Henrique Cardoso (em 1993 assumiu o Ministério da Fazenda e em 1995 viria a ser presidente).

O Plano Real, assim como o Plano Cruzado, partiu da premissa que a causa da inflação brasileira tinha caráter inercial. No entanto, Gremaud, Vasconcellos e Toneto Jr. (2014) pontuam um contraponto: O Plano Real diferencia-se do Plano Cruzado pois realizou uma reforma monetária (Larida) que simulava efeitos de hiperinflação, adotando duas moedas na economia, uma mais fraca e outra forte, sendo que a fraca viria a ser substituída pela moeda forte. Também não houve congelamento de preços como fez o Plano Cruzado, que teve como efeitos uma alta demanda após a realização do longo congelamento, impactando no setor externo. Vale ressaltar também que em nenhum momento o Plano Real realizou confisco de liquidez igual ao Plano Collor I.

Nota-se que o fracasso dos planos anteriores contribuíram para a formulação de um novo modelo que corrigisse os erros do passado. O Plano Real não se daria através de um choque econômico: seria gradual, com a moeda sendo substituída de forma lenta e preocupando-se com os desequilíbrios na economia. Ademais, Gremaud, Vasconcellos e Toneto Jr. (2014) destacam os principais fatores nesse período diferente dos anteriores: um cenário com abundância de recursos externos e altos volumes de reservas. Anteriormente, nenhum plano econômico foi implantando tendo este cenário. Com a economia mais aberta, o mercado brasileiro se tornou mais competitivo em um contexto mais positivo.

Em 1996 houve um pequeno aumento nas alíquotas de importação que, segundo Averbug (1999, p. 47), aconteceu na “[...] tentativa de conter o aumento do déficit em conta corrente devido, entre outros fatores, à estabilidade do real”, O déficit subiu para 13,60% em 1996 e 13,80% em 1997.

Outra questão interessante de se analisar durante esse período de 1996/1997 é a significativa diferença entre as alíquotas nominais e reais nos setores, descontando os regimes especiais de importação como a Associação Latino-Americana de Integração (Aladi),

Mercosul, zonas francas, regimes automotivos, dentre outros, demonstrando assim o elevado grau de renúncia fiscal na economia brasileira (AVERBUG, 1999, p. 48).

Tabela 3- Tarifas Médias de Impostos sobre importação no Brasil (1996-1997).

Destinação Econômica	1996		1997	
	Alíquota Nominal	Alíquota Real	Alíquota Nominal	Alíquota Real
Matérias-Primas e Produtos Intermediários	8,97	4,91	9,41	5,48
Bens de Capital	11,97	7,37	11,16	7,73
Bens de Consumo	24,55	11,07	25,94	10,06
Bens de Consumo Duráveis	35,39	13,58	37,05	11,89
Bens de Consumo Não-Duráveis	15,03	8,86	14,49	8,16
Equipamentos de Transporte	18,99	6,2	19,38	6,28
Combustíveis e lubrificantes	11,44	7,75	9,06	6,29
Material de Construção	12,19	8,29	13,95	8,08
Não-especificado	12,51	6,72	11,26	9,88
Total Geral	13,6	7,05	13,8	7,04

Fonte: Secretaria da Receita Federal/Coget apud Averbug (1999).

Quanto as exportações brasileiras, entre os anos de 1988 e 1997, passaram de US\$ 33,8 bilhões para US\$ 53 bilhões, crescendo 57%, com média de 4,6% ao ano. Já as importações, basicamente quadruplicaram, com taxa de crescimento anual médio de 15,4%, alcançando US\$ 6,1 bilhões. Esse desequilíbrio nos ritmos de crescimento fez com que houvesse uma inversão na balança comercial: em 1988 os US\$ 19,2 bilhões de superávit se transformaram num déficit de US\$ 8,4 bilhões em 1997, como pode ser observado na tabela 4.

Tabela 4- Balança Comercial do Brasil: Exportações e Importações (US\$ Milhões).

Ano	Exportações	Importações	(continua)
			Saldo Comercial
1988	33.789	14.605	19.814
1989	34.383	18.263	16.120
1990	31.414	20.661	10.735
1991	31.620	21.041	10.579
1992	35.793	20.554	15.239
1993	38.597	25.480	13.117

			(conclusão)
Ano	Exportações	Importações	Saldo Comercial
1994	43.544	32.701	10.843
1995	46.506	49.859	-3.353
1996	47.747	53.303	-5.556
1997	52.987	61.351	-8.364
1998	51.120	57.550	-6.340

Fonte: Banco Central apud Averbug (1999).

A balança comercial do Brasil, na segunda metade da década de 1990, teve seu comportamento influenciado por diversos fatores,

[...] a maior parte com efeitos expansionistas sobre as importações. Nesse sentido, merecem destaque a liberalização comercial e a estabilização da economia após o lançamento do Plano Real em julho de 1994, além do processo de integração no âmbito do Mercosul, o aprofundamento do programa de privatização, a retomada dos investimentos e a própria crise asiática (AVERBUG, 1999, p. 49).

Dados mostram que as exportações nesse período se mantiveram em grande parte estáveis, sendo aproximadamente 55% do total das exportações representado pelos manufaturados, básicos cerca 25% e os semimanufaturados por volta de 15%, como pode ser observado na tabela 5 logo abaixo.

Tabela 5- Exportações do Brasil por Fator Agregado (US\$ Milhões FOB).

Ano	Básicos	Semima-nufaturados	Manufaturados	Outros	Total
1989	9.549	5.807	18.634	18.634	34.383
1990	8.746	5.108	17.011	17.011	31.414
1991	8.737	4.691	17.757	17.757	31.620
1992	8.830	5.750	20.754	20.754	35.793
1993	9.366	5.445	23.437	23.437	38.555
1994	11.058	6.893	24.959	24.959	43.545
1995	10.969	9.146	25.565	25.565	46.506
1996	11.900	8.613	26.413	26.413	47.747
1997	14.474	8.478	29.194	29.194	52.990
1998	12.970	8.111	29.382	29.382	51.120

Fonte: Secex/MICT apud Averbug (1999).

Em 1998 as exportações caíram aproximadamente 3,5%, dada a instabilidade internacional fomentada pela crise asiática e pelo mercado com menor crescimento do comércio

global (Averbug, 1999). Quanto as importações, houve queda de cerca de 6,2% com o déficit ficando na casa dos US\$ 6,4 bilhões. Adicionalmente, ainda em 1998, somente os manufaturados apresentaram crescimento (leve) nas exportações, dado que os automóveis, partes e peças para veículos foram os principais produtos exportados. Outros setores sofreram maior impacto com a crise, reduzindo significativamente a demanda internacional, em especial os básicos que vinham demonstrando uma boa recuperação desde 1995, porém, também sofreram o efeito da queda dos preços das *commodities* (AVERBUG, 1999).

Em 1990, no cenário dos mercados, dentre os mais importantes, tanto pelo crescimento relativo quanto pelo volume importado, de acordo com a tabela 6 e 7 se destacavam: a Aladi, com crescimento de 317% entre 1990 a 1998, com US\$ 13,3 bilhões de volume no último ano, os Estados Unidos cresceu 27,8% e volume de US\$ 9,9 bilhões e a União Europeia, 49,4% e US\$ 14,7 respectivamente).

Tabela 6- Exportações brasileiras por Blocos Econômicos (US\$ Milhões FOB).

Ano	União Europeia	Aladi	Estados Unidos	Ásia	Europa Oriental	África	Oriente Médio	Total
1989	10.509	3.491	8.370	5.646	1.095	966	1.194	34.383
1990	9.870	3.194	7.718	5.267	424	1.012	1.076	31.414
1991	9.773	4.919	6.285	5.699	704	1.036	1.124	31.620
1992	10.730	7.628	7.120	5.623	375	1.124	1.295	35.730
1993	9.962	9.146	8.023	6.112	530	1.295	1.245	38.555
1994	11.812	9.745	8.951	7.059	534	1.350	1.078	43.545
1995	12.912	9.975	8.798	8.192	985	1.586	1.280	46.506
1996	12.836	10.928	9.312	7.814	1.056	1.586	1.345	47.747
1997	14.513	13.599	9.407	7.730	1.313	1.527	1.455	52.990
1998	14.744	13.324	9.865	5.613	1.163	1.651	1.611	51.120

Fonte: Secex/MICT e Comunidade Econômica Europeia apud Averbug (1999).

Ao final da década, a União Europeia era o principal destino das exportações brasileiras, como se pode notar na tabela 7, representando 28,8% do total. Em segundo a Aladi, com 26,1%, depois Estados Unidos, com 19,3%, e a Ásia, com 11%.

Tabela 7- Exportações brasileiras por Blocos Econômicos (%).

Ano	União Europeia	Aladi	Estados Unidos	Ásia	Europa Oriental	África	Oriente Médio	Total
1989	30,6	10,2	24,3	16,4	3,2	2,8	3,5	100
1990	31,4	10,2	24,6	16,8	1,3	3,2	3,4	100
1991	30,9	15,6	19,9	18	2,2	3,3	3,6	100
1992	30	21,3	19,9	15,7	1	3,2	3,6	100
1993	25,8	23,7	20,8	15,9	1,4	2,9	3,2	100
1994	27,1	22,4	20,6	16,2	1,2	3,1	2,5	100
1995	27,8	21,4	18,9	17,6	2,1	3,4	2,8	100
1996	26,9	22,9	19,5	16,4	2,2	3,2	2,8	100
1997	27,4	25,7	17,8	14,6	2,5	2,9	2,7	100
1998	28,8	26,1	19,3	11	2,3	3,2	3,2	100

Fonte: Secex/MICT e Comunidade Econômica Europeia apud Averbug (1999).

Complementarmente,

Os países da Aladi absorveram mais de 40% das exportações brasileiras de manufaturados, graças, sobretudo, às vendas para o Mercosul. Do total de US\$ 13 bilhões exportados para a Aladi em 1998, US\$ 8 bilhões tiveram o Mercosul como destino (62% do total). As vendas para a Argentina representam mais de 13% das vendas externas totais do Brasil, participação individual inferior apenas à dos Estados Unidos. Fora o Mercosul, os principais países da Aladi a absorverem as exportações brasileiras são o Chile (2%), o México (2%), a Venezuela (1,4% e a Bolívia (1,3%) [Rêgo (1999)]. Essas exportações apresentam ainda valor bastante reduzido, possuindo grande potencial de crescimento (AVERBUG, 1999, p. 52).

4.2 O Panorama do Setor Automotivo na década de 90: a colheita dos frutos

Embora o período Collor tenha sido marcado por crises, os insucessos do Plano Collor I e II, e a avassaladora instabilidade política que culminou no *impeachment* presidencial, é inegável que a inflexão liberal mudou drasticamente e permanentemente o cenário do Brasil no âmbito econômico, financeiro, de comércio e consumo que, ao desenrolar da década de 1990, permitiu retornos positivos em alguns setores da economia e da indústria, como o caso do setor automotivo.

Levando em conta tanto a produtividade física quanto a econômica²⁴, a abertura comercial brasileira impactou positivamente esses índices no setor automotivo brasileiro (produção, investimento, consumo, arrecadação de impostos, implementação de novos parques industriais, etc.), como pode ser observado na tabela 8,

²⁴ Segundo Comin (1998 apud Santos, 2009, p. 122), “produtividade física corresponde ao número de unidades produzidas pelo trabalhador diretamente ligado à produção. Já a produtividade econômica corresponde ao faturamento, dividido pelo conjunto e funcionários do setor”.

Tabela 8- Produtividade Econômica e Física do Brasil no Setor Automotivo (1990-1996).

Ano	Produtividade Física (unidade/horista)	Produtividade Econômica (mil dólares/empregado)
1990	9,7	113,2
1991	10,9	124,8
1992	12,5	160,5
1993	15,6	184,1
1994	17,7	223
1995	18,7	219
1996	21,8	242,9

Fonte: Comin, (1998).

Para Comin (1998), as altas taxas de crescimento na produtividade nesses anos demonstra o maior empenho para ganho de produtividade na história da indústria no Brasil. Santos (2009) complementa que a explicação para isso se encontra em grande parte no deslocamento de atividade de montadoras para autopeças (terceirização de serviço), no entanto, a automação, produção racionalizada e modernização dos modelos dos autoveículos devem ser levado em conta.

Depois da apática década de 1980, entre 1991 e 1996 a indústria teve um crescimento médio de 7,6% ao ano. O complexo automotivo cresceu 81%, perdendo apenas para o setor de material elétrico e comunicações, que cresceu 98% (SANTOS, 2009). Outra grande mudança dessa indústria foi sua territorialização pelo país. Houve disputa entre os estados, via guerra fiscal, para obter investimentos produtivos de grandes empresas nacionais e internacionais²⁵. Esse setor possui uma grande capacidade de investimentos, geração de emprego, impostos e uma larga cadeia produtiva, nesse período essa disputa se intensificou (SILVA, 2008).

A corrida entre os estados brigando pelos benefícios ditos no parágrafo anterior para os setores ligados a indústria automotiva fez com que outras regiões periféricas do país (Norte, Nordeste e Centro-Oeste) buscassem maior participação. Antes disso os investimentos se concentravam na região Sul e Sudeste, agora, os subsídios seriam distribuídos de forma mais justa, com valores de isenções fiscais girando em torno dos US\$ 2 bilhões (SANTOS, 2009).

A tabela 9 mostra os motivos que afetam nas escolhas de implementação da indústria, sendo notória a importância dos benefícios fiscais e custos com salários:

²⁵ Na abertura comercial do país, muitas empresas estrangeiras viram o Brasil como uma grande oportunidade de investimentos, dado ao fato que era um dos maiores mercados emergentes naquele período. Uns dos motivos para isso “[...] foi o baixo preço da força de trabalho aqui encontrada. [...] Além disso, as diferenças nos preços da mão de obra dentro do Brasil eram expressivas (SANTOS, 2009, p. 124).

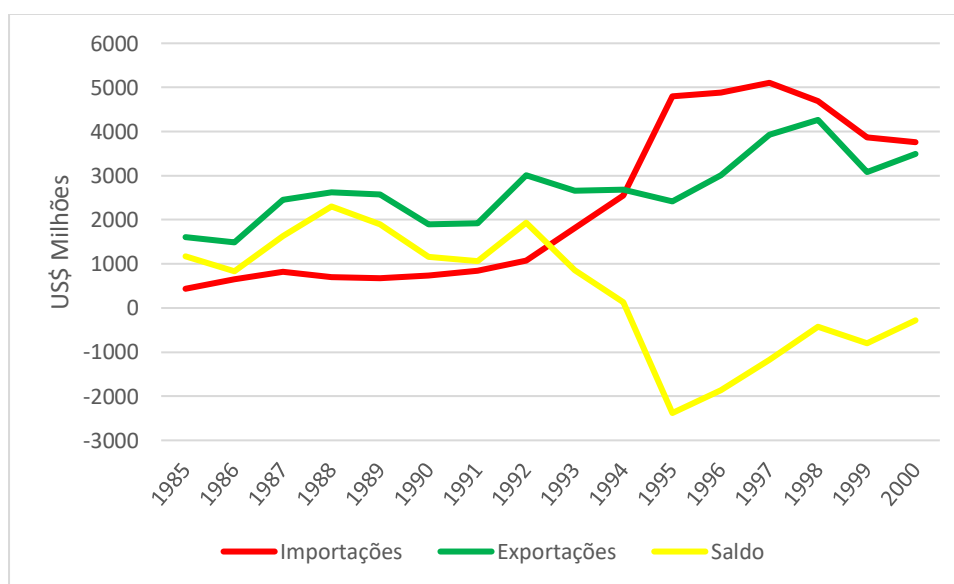
Tabela 9 – Motivos de Implementação das novas Plantas industriais.

Razões	% (dos entrevistados)
Proximidade do mercado	57,3
Benefícios fiscais	57,3
Custo de mão de obra	41,5
Vantagens específicas das localidades	39
Sindicalismo atuante	24,4
Saturação espacial	14,6

Fonte: Silva (2008).

Outra questão que influenciou na descentralização da indústria da região Sudeste foi a saturação espacial. “Com o aumento da demanda por áreas livres para implementação de novas indústrias, os terrenos começaram a encarecer, além de ser cada vez mais difícil encontrar vastas áreas para esses empreendimentos” (SANTOS, 2009, p. 126). Adicionalmente, Silva (2008) lembra que o tráfego intenso nessas localidades acaba por encarecer o envio de matérias-primas, além de tornar o trajeto mais demorado.

A redistribuição das indústrias automotivas pelas regiões do Brasil afetou diretamente a balança comercial do setor. No gráfico abaixo podemos fazer uma análise geral do desenvolvimento da indústria automobilística no país.

Gráfico 1 – Balança Comercial da Indústria Automotiva Brasileira – 1985-2000.

Fonte: Elaboração própria com base em dados da ANFAVAE (2019).

Até 1989 o setor apresentava um superávit (US\$ 1,9 bilhões). Com a virada da década, esse cenário se alterou, principalmente, a partir de 1993 com o expressivo aumento das importações. A partir de 1992 o saldo foi declinando até ficar negativo em 1995. Sobre as exportações, estas vieram oscilando desde a década de 1980. Em 1998 houve um declínio das importações devido à desvalorização cambial e, conseqüentemente, fez aumentar as exportações e a retração do saldo negativo. Em 1995 o saldo negativo era de US\$ 2,4 bilhões, de 1995 a 1997 foi de US\$ 5,4 bilhões, de 1998 a 2001 US\$ 1,6%.

Para Luedemann (2003, p. 147),

Isso demonstra que a política de desvalorização cambial foi positiva para a economia do setor, visto que durante o governo Fernando Henrique não houve política industrial, não foram aplicados incentivos relevantes à exportação e as câmaras setoriais foram abolidas.

Quanto ao setor de autopeças, essa nova era de investimentos foi positiva para este ramo. O advento de novas montadoras fomentou também a chegada de novos fornecedores dessas empresas, corroborando assim para a aceleração da reestruturação do setor automotivo, com a fusão ou liquidação ou aquisição das empresas nacionais por outras do exterior. Só para se ter noção, 51,9% do capital investido em empresas ligadas ao Sindipeças tinha origem nacional, em 2007 esse valor foi de 19% (CASOTTI; GOLDENSTEIN, 2008). De 1991 a 1997 as exportações cresceram em torno de 80%, já as importações chegaram a mais de 420%. Em 1991 o saldo de superávit era de US\$ 1,2 bilhões, já em 1997 o déficit chegava a US\$ 352,6 bilhões (LUEDEMANN, 2003).

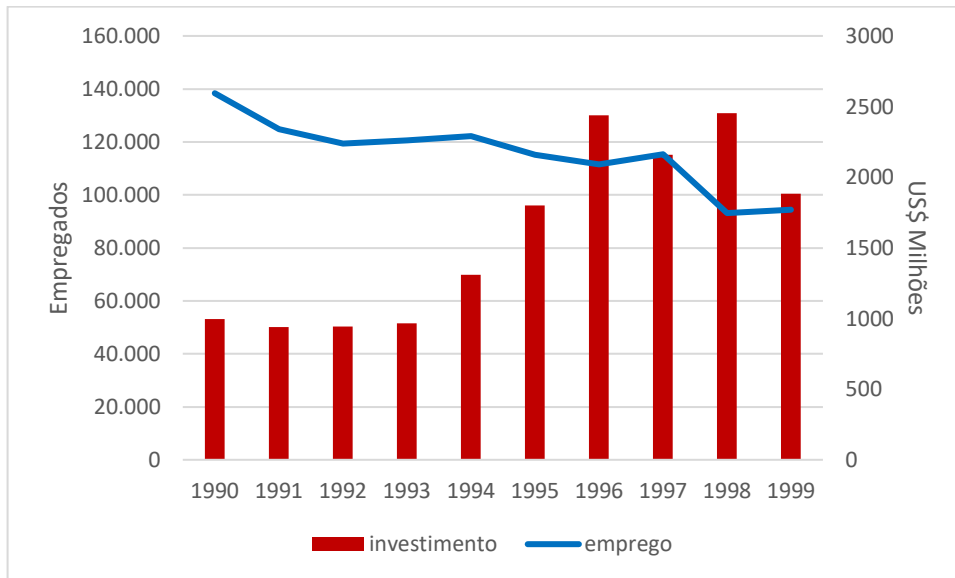
4.2.1 Relação entre investimento e emprego

Com a modernização da indústria geral e o avanço tecnológico, o aumento de investimentos foi expressivo, no entanto muitos cargos de trabalhos foram automatizados, computadores e máquinas passaram a desempenhar funções que antes eram realizados manualmente. De acordo com Reis Filho (2009), entre 1982 e 1991 o coeficiente entre produção de veículo e o número de empregados esteve constantemente em um intervalo de 10%, acima ou abaixo quando comparado a 1980. Em 1992 e 1993 houve um grande crescimento, de 16% e 48% respectivamente, transparecendo assim a grande mudança estrutural.

Com a automatização da produção de veículos (promovida principalmente pela implementação do Toyotismo, como dito no capítulo anterior), a alteração de alguns índices foi

exponencial, tanto para o lado positivo como para negativo. Vejamos no Gráfico 2, logo abaixo, a relação entre investimento e nível de emprego.

Gráfico 2 – Relação entre investimentos e emprego no setor automotivo – 1990-1999.



Fonte: Elaboração própria com base em dados da ANFAVAE (2015).

Percebe-se que o aumento de investimento no setor automotivo foi crescente ao longo da década de 90, crescendo extraordinariamente a partir de 1993. Esse fato pode ser compreendido como fruto busca de recuperar o atraso tecnológico do Brasil. Com esse avanço, a produção começou a aumentar de maneira bem significativa a partir de 1992, em contrapartida, vemos a queda do emprego constante durante toda a década de 1990.

Basicamente, Catto (2015) sintetiza que a queda do emprego é um efeito dos investimentos tecnológicos, pois este assume posições que antes eram ocupadas por pessoas. Pode-se dizer que ao mesmo tempo que o avanço tecnológico cria novos empregos, modifica outros que se mantem, portanto, é função da empresa remanejar a quantidade de seus funcionários, seus cargos e funções para poder potencializar sua capacidade produtiva e de competitividade.

Ademais,

As vultosas somas de Investimento Direto Estrangeiro (IED) focadas na mecanização da indústria automobilística puderam ser diretamente relacionadas com o aumento do nível de desemprego no setor. A diminuição do nível de emprego no setor da produção de automóveis foi um fardo que a globalização e a modernização da indústria acarretaram (CATTO, 2015, p. 46).

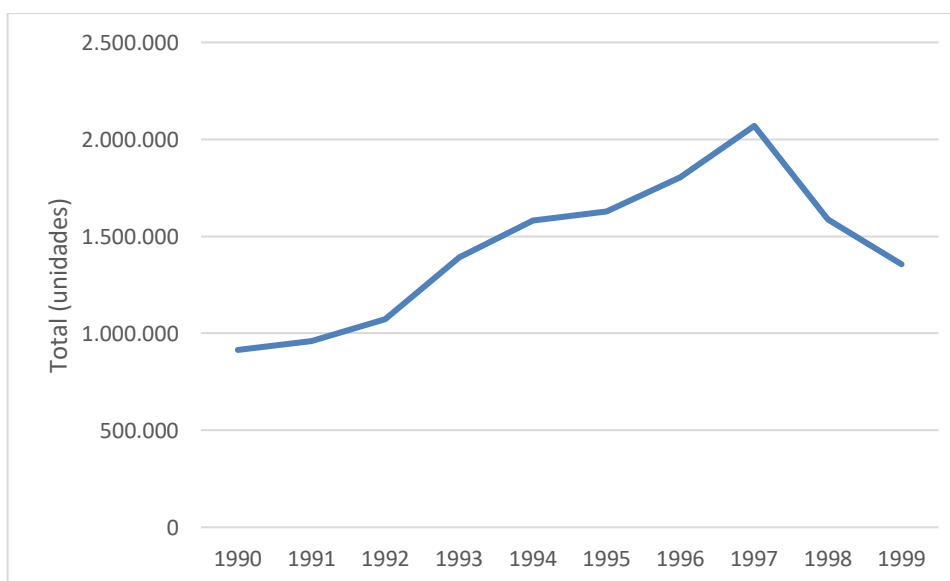
A partir de 1995, com a chegada de muitas montadoras que vieram se instalar no Brasil, além das já instaladas e que implantavam novas e inovadoras plantas industriais,

A expectativa era de manutenção do crescimento exponencial da demanda. Esse ciclo de investimento totalizou cerca de US\$ 20 bilhões e elevou a capacidade instalada de produção de 2 milhões para 3,5 milhões de veículos por ano” (CASOTTI; GOLDENSTEIN, 2008, p. 176).

Em suma, após a pacata década de 1980, mudanças significativas começaram na virada do decenário (especialmente entre 1993 a 1997), posterior a intensificação da abertura econômica do país iniciada por Collor. Nesse período a indústria automotiva apresentou um excelente desempenho, com recordes históricos. As transformações promovidas pelos governos da década de 90 mudou completamente essa indústria no geral. A vinda de empresas estrangeiras fez com que as empresas nacionais buscassem uma evolução tecnológica para ganho de produtividade e assim concorrer com os importados (REIS FILHOS, 2009).

A eficiência e produção aumentou ainda mais com a chegada das montadoras japonesas a partir de 1990, como pode ser observado no gráfico abaixo. Produtos de maior qualidade passaram a ser usados na fabricação, houve também diminuição dos desperdícios de materiais na montagem dos veículos. Além disso, os clientes passaram a poder personalizar mais seus carros, saindo daquela padronização de produção vista desde a décadas atrás. (CATTO, 2015).

Gráfico 3 – Produção total de autoveículos no Brasil – 1990-1999.



Fonte: Elaboração própria com base em dados da ANFAVAE (2019).

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em suma, dada as mudanças ocorridas no Brasil a partir de 1990 com a abertura econômica, o impacto no setor automotivo foi notório e exponencial. De maneira ampla, pode-se subdividi-lo em três momentos nessa década: de 1990 a 1993, onde o setor ainda se encontrava em período de adaptação ao novo modelo, cujo efeito das decisões tomadas na época ainda não surtiram resultados. De 1993 a 1997 onde o aumento de investimento no setor foi altíssimo e ajudou a elevar e consolidar o nível de produção e qualidade dos veículos e, conseqüentemente, acirrou a competitividade nacional e colocou o Brasil em evidência no exterior, além de ser perceptível a queda do nível de emprego dada a mecanização da produção.

Por fim, a partir de 1997, onde a progressivo aumento de produção de veículos foi interrompido, tendo com uma das principais causas a crise asiática daquele ano. Frente a isso, o governo decidiu adotar medidas de contenção, limitando o crédito e aumentando a taxa de juros, que contribuíram para a queda do consumo e, conseqüentemente, da produção. Além da crise asiática, a crise russa de 1998 e a desvalorização do real em 1999 foram outros fatores que dificultaram tal contexto.

Portanto, é possível afirmar que a década de 1990 foi de grande importância para a indústria automotiva atingir um novo estágio, mudando definitivamente o sistema produtivo e sua gestão administrativa. Vale destacar a importância das Políticas Industriais de Comércio Exterior que contribuíram para a indústria obter êxito. A chegada de novas montadoras e o avanço tecnológico afetaram positivamente o mercado interno acirrando a competitividade, visto que as empresas aqui instaladas tiveram que investir em tecnologia para aumentar a qualidade dos veículos e produção. Antes da abertura econômica o Brasil apresentava um cenário pouco competitivo na indústria automotiva, seja por possuir poucas montadoras, baixo investimento ou escassa tecnologia.

Essa remodelação da indústria interna foi essencial para inserir o Brasil no comércio internacional de forma competitiva, chamando cada vez mais atenção do exterior como um mercado promissor, com o grande aumento de produção e venda de carros nacionais e importados. O objetivo deste trabalho foi alcançado e demonstrado através de dados quantitativos que a reorientação da indústria automotiva brasileira frente à abertura econômica do país foi de suma importância para o desenvolvimento da indústria. Além disso, esta pesquisa buscou contribuir academicamente para o debate sobre tal temática, que mesmo passado décadas, ainda apresenta assuntos pertinentes e necessários a serem debatidos.

REFERÊNCIAS

- ALVES, G. B. **Discurso e Reforma do Estado No Governo Collor**. 2004. 322 p. Tese (Pós-graduação em Ciência Política) – Programa de Pós-Graduação em Ciência Política. Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS), Porto Alegre, 2004.
- ANDERSON, P. Balanço do neoliberalismo. In: SADER, E.; GENTILI, P. **Pós-neoliberalismo: as políticas sociais e o Estado democrático**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1995. p. 9-23.
- _____, P. **Câmaras setoriais: histórico e acordos firmados – 1991/95**. Texto para discussão Nº 667, 1999.
- ANFAVEA – Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores. **Estatísticas – séries históricas**. Disponível em: <<https://www.anfavea.com.br/estatisticas>>. Acesso em 16 set. 2021.
- _____, – Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores. **Anuário da Indústria Automobilística Brasileira**. São Paulo: Ponto & Letra, 2015. Disponível em: <<https://anfavea.com.br/site/anuarios/>>. Acesso em 17 dez. 2021.
- _____, – Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores. **Anuário da Indústria Automobilística Brasileira**. São Paulo: Ponto & Letra, 2019. Disponível em: <<https://anfavea.com.br/site/anuarios/>>. Acesso em 19 jan. 2022.
- AVERBUG, A. Abertura e integração comercial brasileira na década de 90. In: GIAMBIAGI, F.; MOREIRA, M. M. (Orgs.). **A economia brasileira nos anos 90**. Rio de Janeiro: BNDES, 1999, cap. 2, p. 43-81.
- BAER, W. **A economia brasileira**. São Paulo: Nobel, 2009.
- BATISTA, P. A política externa de Collor: modernização ou retrocesso? **Revista de Política Externa**, São Paulo, v. 2, n. 4, p. 106-135, mar 1993.
- BAUMANN, R.; RIVERO, J.; ZAVATTIERO, Y. **As tarifas de importação do Plano Real**. Texto para Discussão 14. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, Centro de Estudos de Reforma do Estado, 1998
- BONELLI, R.; VEIGA, P. da M.; BRITO, A. F de. **As políticas industrial e de comércio exterior no Brasil: rumos e indefinições**. Texto para discussão, nº 527. Rio de Janeiro: IPEA, 1997.
- BONELLI, R.; MALAN, P. S. Os limites do possível: notas sobre balanço de pagamentos e indústria nos anos 70. **Pesquisa e planejamento econômico**, v. 6, n. 2, p. 353-406, 1976.
- BRASIL. **Decreto nº 39.412, de junho de 1956**. Estabelece normas diretoras para a criação da Indústria Automobilística Brasileira e institui o Grupo Executivo para aplicação dessas

normas. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1950-1959/decreto-39412-16-junho-1956-332154-publicacaooriginal-1-pe.html>> Acesso em: 15 set. 2021.

_____. **Decreto 42.820, de dezembro de 1957**. Regulamenta a execução do disposto nas Leis 1.807, de 7 de janeiro de 1953, 2.145, de 29 de dezembro de 1953, e 3.244, de 14 de agosto de 1957, relativamente as operações de câmbio e ao intercâmbio comercial com o exterior, e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1950-1969/d42820.htm>. Acesso em: 15 set. 2021.

_____. Conselho do Desenvolvimento. **Programa de Metas**. Rio de Janeiro, 1958.

BRESSER PEREIRA, L. C. **A Crise do Estado: Ensaio Sobre Economia Brasileira** São Paulo: Nobel, 1992.

BRUNHOFF, S. **A Hora do Mercado**. São Paulo: UNESP, 1991.

BURLE, L.L. A Política de Comércio Exterior e a Abertura do Mercado de Capitais: 1990-92. **Revista de Administração Pública**, Rio de Janeiro, v. 27, n. 3, p. 98-114, jul./ set. 1993.

CAMPOS, R. A experiência brasileira de planejamento. In: SIMONSEN, M. H.; CAMPOS R. **A nova economia brasileira**. Rio de Janeiro: José Olympio, 1974.

CAPUTO, A. C.; MELO, H. P. de. A Industrialização Brasileira nos Anos de 1950: Uma Análise da Instrução 113 da SUMOC. **Estudos Econômicos**, São Paulo, v. 39, n. 3, p. 513-538, jul./set. 2009.

CASARÕES, G. S. P e. **As Três Camadas da Política Externa do Governo: poder, legitimidade e dissonância**. 2011. p. 181. Dissertação (Mestrado em Relações Internacionais) – Programa de Pós-Graduação em Relações Internacionais, Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP), Campinas, 2011.

_____. O papel do Itamaraty na definição da política externa do governo Collor de Mello. **Revista Brasileira de Política Internacional**, Brasília, v. 55, n. 1, p. 135-153, 2012.

CASOTTI, B. P.; GOLDENSTEIN, M. Panorama do setor automotivo: as mudanças estruturais da indústria e as perspectivas para o Brasil. **BNDES Setorial**, Rio de Janeiro, n. 28, p. 147-187, set. 2008.

CATTO, A. Z. **A Evolução da Indústria Automobilística Brasileira (1956-2014)**. 2015. p. 68. Monografia (Bacharelado em Relações Internacionais) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS), Porto Alegre, 2015.

CERVO, A. L. Política exterior e relações internacionais do Brasil - enfoque paradigmático. **Revista Brasileira de Política Internacional**, Brasília, v. 46, n. 2, p. 5 – 25, jul./dez. 2003.

CERVO, L. A.; BUENO, C. **A História da Política Exterior do Brasil**. 4. ed. Brasília: Editora UnB, 2014.

COMIN, A. **De volta para o futuro: política e reestruturação industrial do complexo automobilístico nos anos 90.** São Paulo: Annablume, 1998.

FERREIRA, J.; DELGADO, L. de A. N. **O Brasil Republicano: o tempo da ditadura–regime militar e movimentos sociais em fins do século XX.** 2. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007.

FURTADO, M. B. **Síntese da economia brasileira.** 7. ed. São Paulo: LTC, 2000.

GUIMARÃES, Eduardo Augusto. A indústria automobilística brasileira na década de 80. **Pesquisa e Planejamento Econômico**, Rio de Janeiro, v. 19, n. 2, p. 347-378, ago. 1989.

_____, E. de A. **A experiência recente da política industrial no Brasil: uma avaliação.** Texto para Discussão, nº326. Rio de Janeiro: IEI/UFRJ, 1995.

GREMAUD, A. P.; VASCONCELLOS, M. A. S de; TONETO JR., R. A Saga dos Planos Heterodoxos: A Economia Brasileira de 1985 a 1994. In: _____. **Economia Brasileira Contemporânea.** 7. ed. São Paulo: Editora Atlas S.A, 2014. p. 415 – 446.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Séries estatísticas e séries históricas.** Disponível em: <<https://seriesestatisticas.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 15 set. 2021.

LESSA, C. **Quinze anos de política econômica.** São Paulo: Brasiliense, 1981.

LUEDEMANN, M. da S. **Transformações na indústria automobilística mundial: O caso do complexo automotivo no Brasil-1990-2002.** 2003. 335 p. Tese (Doutorado em Geografia) - Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana, Universidade de São Paulo (USP), São Paulo (USP), 2003.

MARKWALD, R. A. O impacto da abertura comercial sobre a indústria brasileira: balanço de uma década. **Revista Brasileira de Comércio Exterior**, v. 68, n. 3, p. 7-36, 2001.

MACHADO, F. M. de S. **Política econômica e Política externa Governo Collor: 1990-1992.** 2007. 137 p. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharel em Relações Internacionais) – Centro Universitário de Belo Horizonte (UniBH), Belo Horizonte, 2007.

MANCUSO, W. P.; OLIVEIRA, A. J. de. Abertura econômica, empresariado e política: os planos domésticos e internacional. **Lua Nova: Revista de Cultura e Política**, São Paulo, p. 147-172, 2006.

MELLO, F. C. de. **Projeto de Reconstrução Nacional.** Discurso de posse, 15 mar. 1990. Disponível em <<http://www.biblioteca.presidencia.gov.br/presidencia/ex-presidentes/fernando-collor/discursos/discurso-de-posse/posse-collor.pdf/view#acontent>>. Acesso em 10 set. 2021.

NASCIMENTO, R. S. da S. do. A Política Econômica Externa do Governo Collor: liberalização comercial e financeira. In: **V ENCONTRO DOS ECONOMISTAS DE LÍNGUA PORTUGUESA**, 2003, Recife. **Anais...** Rio de Janeiro: Race, 2003 p. 1-20.

OHNO, T. **Toyota Production System: beyond large-scale production**. Cambridge, Massachusetts, Productivity Press, 1988.

OLIVEIRA, F. de. **Collor: a falsificação da ira**. Rio de Janeiro: Imargo Editora, 1992.

ROCCA, C. A. O impasse do setor público no Brasil e a retomada do desenvolvimento econômico. In: VELLOSO, J. P. R. (Coord.) **Crise do Estado e Retomada do Desenvolvimento**. Rio de Janeiro: José Olympio, 1992.

REIS FILHO, A. P. dos. A modernização da indústria automobilística nacional a partir da década de 90 e seus impactos sobre o emprego: uma análise regulacionista sobre a estratégia adotada para a manutenção de postos de trabalho. **Revista Iuminart**, [S.I.], v. 1, n. 1, p. 96-106, 2009.

SALLUM JR, B. Governo Collor: o reformismo liberal e a nova orientação da política externa brasileira. **Revista Dados**, Rio de Janeiro, v. 54, n. 2, p. 259-288, 2011

SANTOS, A. M.; BURITY, P. O complexo automotivo. In: SÃO PAULO, E. M. de; KALACHE FILHO, J. (Org). **Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social 50 anos: histórias setoriais**. Rio de Janeiro: Dbá, 2002, 387 p.

SANTOS, A. T. Abertura comercial na década de 1990 e os impactos na indústria automobilística. **Fronteira: revista de iniciação científica em Relações Internacionais**, Belo Horizonte, v. 8, n. 16, p. 107-129, 2009.

SERRA, J. Ciclos e mudanças estruturais na economia brasileira do pós-guerra. In: BELLUZZO, L.; COUTINHO, R. (Org.). **Desenvolvimento capitalista no Brasil: ensaios sobre a crise**. 2. ed. São Paulo: Brasiliense, 1983. v. 1.

SILVA, R. da. Indústria automobilística brasileira nos anos 90: uma nova territorialização. **Boletim Goiano de Geografia**, [S. I.], v. 23, n. 1, p. 59-82, 2008.

SILVA, A. C.; CARVALHO, L. de O.; MEDEIROS, O. L. de (Orgs.). **Dívida pública: a experiência brasileira**. Brasília: Secretaria do Tesouro Nacional: Banco Mundial, 2009.

SOUZA, J. M.; MACHADO, L. H. M. **Economia Brasileira**, 2. ed. São Paulo: Pearson Education do Brasil, 2020.

TAVARES, M. da C. **Da substituição de importações ao capitalismo financeiro**. 9. ed. Rio de Janeiro: Zahar, 1981.

VELASCO e CRUZ, S. C. **Globalização, Democracia e Ordem Internacional**. São Paulo: Ed. Unicamp/ Ed. UNESP, 2004.