



UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO - UFPE  
CENTRO ACADÊMICO DO AGRESTE – CAA  
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS ECONÔMICAS  
CURSO DE CIÊNCIAS ECONÔMICAS

MIGUEL LIMA MEDEIROS FILHO

**UMA ANÁLISE DA REESTRUTURAÇÃO DO SETOR AUTOMOBILÍSTICO  
BRASILEIRO ENTRE O PERÍODO DE 1956 A 2010**

CARUARU

2020

MIGUEL LIMA MEDEIROS FILHO

**UMA ANÁLISE DA REESTRUTURAÇÃO DO SETOR AUTOMOBILÍSTICO  
BRASILEIRO ENTRE O PERÍODO DE 1956 A 2010**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Departamento de Ciências Econômicas da Universidade Federal de Pernambuco – Centro Acadêmico do Agreste, como requisito parcial para a obtenção do título de Bacharel em Ciências Econômicas.

**Orientadora:** Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Lucilena Ferraz Castanheira Corrêa.

Caruaru  
2020

Catálogo na fonte:  
Bibliotecária – Simone Xavier - CRB/4 - 1242

M488a Medeiros Filho, Miguel Lima.  
Uma análise da reestruturação do setor automobilístico brasileiro entre o período de 1956 a 2010. / Miguel Lima Medeiros Filho. – 2020.  
58 f. il. ; 30 cm.

Orientadora: Lucilena Ferraz Castanheira Corrêa.  
Monografia (Trabalho de Conclusão de Curso) – Universidade Federal de Pernambuco, CAA, Economia, 2020.  
Inclui Referências.

1. Indústria automobilística. 2. Reestruturação econômica. 3. Abertura econômica - Brasil. I. Corrêa, Lucilena Ferraz Castanheira (Orientadora). II. Título.

CDD 330 (23. ed.)

UFPE (CAA 2020-069)

MIGUEL LIMA MEDEIROS FILHO

**UMA ANÁLISE DA REESTRUTURAÇÃO DO SETOR AUTOMOBILÍSTICO  
BRASILEIRO ENTRE O PERÍODO DE 1956 A 2010**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Departamento de Ciências Econômicas da Universidade Federal de Pernambuco – Centro Acadêmico do Agreste, como requisito parcial para a obtenção do título de Bacharel em Ciências Econômicas.

Aprovada em: 16 / 10 / 2020 .

**BANCA EXAMINADORA**

---

Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Lucilena F. Castanheira Corrêa – UFPE/CAA (orientadora)

---

Prof.<sup>ª</sup>. Dr.<sup>a</sup>. Isabella Leitão Frota – UFPE/CAA (banca examinadora)

---

Prof. Dr. Márcio Miceli Maciel de Sousa – UFPE/CAA (banca examinadora)

## **AGRADECIMENTOS**

A Deus por ter me fornecido o dom da vida, além de saúde e força para superar todas os obstáculos que surgiram no decorrer da caminhada.

A UFPE, seu corpo docente que me incentivou, explanou e aconselhou todos os dias diversas formas de como aprender e aproveitar a oportunidade da janela, que hoje, vislumbro um horizonte superior, além de manifestar confiança no mérito e ética aqui presentes.

A minha orientadora Dr<sup>a</sup>. Lucilena Castanheira pelo suporte e se fazer presente, além dos sábios conselhos, correções e incentivos, pois neste exato momento me sinto uma pessoa feliz, realizada e muito disso devo a ela.

A minha mãe Marcia, pelo apoio incondicional em todos os momentos da minha vida pessoal, profissional e acadêmica. E não menos importante aos meus amigos que a universidade me proporcionou a honra de conhecer, e sei que estes posso levar para todos os momentos.

## RESUMO

O presente estudo busca analisar a reestruturação ocorrida no setor automobilístico brasileiro desde o Plano de Metas até o ano de 2010, com impactos na economia interna. É importante ressaltar que as mudanças estruturais que ocorreram no setor, fez com que as montadoras investissem mais em P&D para fazer frente a concorrência ocorrida principalmente a partir dos anos de 1990 com a abertura da economia via processo de privatizações. Movimento que resultou em uma maior inserção do país no mercado mundial, explicada pela entrada de novos competidores no mercado. Nesse sentido, é importante pontuar importantes tomadas de decisões centrando no desenvolvimento do setor ao longo do período analisado, principalmente no que se refere aos diversos acordos assinados com a intenção de dar continuidade ao crescimento econômico brasileiro, mesmo diante de várias turbulências econômicas e políticas que o país atravessou. Para isso, a metodologia utilizada ao longo deste trabalho se concentrou em uma pesquisa bibliográfica focada no tema central – setor automobilístico -, bem como no período temporal proposto. Diante disso, é relevante ressaltar que os incentivos fornecidos pelo Estado foram primordiais para inserir o setor na dinâmica mundial. Nesse sentido é fato que os resultados positivos como os incentivos tecnológicos acabaram por acarretar saldos positivos da balança comercial e conseqüentemente, um maior investimento para uma indústria mais competitiva.

**Palavras chaves:** Setor automobilístico. Reestruturação. Abertura econômica.

## **ABSTRACT**

The present study seeks to analyze the restructuring that took place in the Brazilian automobile sector since the Plan of Goals until the year 2010, with impacts on the internal economy. It is important to emphasize that the structural changes that occurred in the sector, caused the automakers to invest more in R&D to face the competition that occurred mainly from the 1990s with the opening of the economy through the privatization process. Movement that resulted in a greater insertion of the country in the world market, explained by the entry of new competitors in the market. In this sense, it is important to point out important decision-making focusing on the development of the sector over the period analyzed, especially with regard to the various agreements signed with the intention of continuing Brazilian economic growth, even in the face of various economic and political turbulences that the country crossed. In view of this, it is relevant to emphasize that the incentives provided by the State were essential to insert the sector in the global dynamics. Process that was possible to verify through positive results with the technological incentives, leading to positive balances of the commercial balance and, consequently, a bigger investment for a more competitive industry.

**Key words:** Automotive industry. Restructuring. Economic opening.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 –	Brasil: Produção de Veículos: Comerciais Leves, Caminhões e ônibus – 1957-1961 .....	18
Figura 2 –	Brasil: Total de veículos produzidos anualmente (1964 – 1979) .....	30
Figura 3 –	Produção Total de Veículos no Brasil (1990 – 1999) .....	36
Figura 4 –	Balança Comercial da Indústria Automobilística Brasileira - 1985-2001.....	37
Figura 5 –	Brasil: Vendas Internas de Veículos Nacionais e Importados por Montadoras no Brasil (1988 – 2002) .....	38
Figura 6 –	Brasil: Investimento da Indústria Automobilística (1990 – 2005) .....	40
Figura 7 –	Empregos na Indústria Automobilística (1995 – 2005) .....	41
Figura 8 –	Investimentos ( 2001 – 2007) .....	45
Figura 9 –	Exportações e Importações do Setor Automobilístico (2001-2007) .....	46
Figura 10 –	Faturamento Líquido da Indústria Automobilística Brasileira (2001 – 2007) .....	47
Figura 11 –	Balança Comercial de Veículos no Brasil (2006 – 2013) .....	49
Figura 12 –	Trabalhadores Empregados no Setor Automotivo Brasileiro (2008 – 2012) .....	50
Figura 13 –	Participação da Indústria Automobilística Brasileira no PIB industrial (2002 – 2012) .....	51

## LISTA DE QUADROS

Quadro 1 –	Projetos Aprovados e Implementados do Setor	
	Automobilístico (1956-1961) .....	17
Quadro 2 –	Brasil: Principais medidas de política direcionadas	
	para o setor automotivo - 1990 – 1998 .....	35

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 –	Brasil: Produção Total de Veículos por Tipo no Brasil (1957-1964) .....	18
Tabela 2 –	Brasil: Investimentos diretos estrangeiros por país de origem através da instrução 113 e do decreto 42.820 – (1955 – 1963) .....	20
Tabela 3 –	Brasil: Participação da Indústria Automobilística no Produto Interno Bruto (1955-1961) .....	21
Tabela 4 –	Brasil: Índices de Quantidade, segundo gêneros da Indústria de Transformação (1965 – 1973) .....	27
Tabela 5 –	Variação anual do PIB Brasileiro (1968 – 1973) .....	28
Tabela 6 –	Produção, vendas no mercado interno e exportações .....	31
Tabela 7 –	Produção e Exportação de Veículos Fabricados no Brasil (1998- 2002) .....	40
Tabela 8 –	Exportações do Setor Automobilístico (2000-2007) .....	42
Tabela 9 –	Produção Total de Veículos no Brasil (2001 – 2007) .....	43
Tabela 10 –	Produção Total de Veículos e Vendas no Mercado Interno (2007 – 2013) .....	47

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO.....</b>	<b>11</b>
1.1	OBJETIVO GERAL .....	13
1.2	OBJETIVO ESPECÍFICO .....	13
1.3	ESTRUTURA DO TRABALHO .....	13
<b>2</b>	<b>O CENÁRIO ECONÔMICO DO GOVERNO JUSCELINO KUBITSCHECK (JK).....</b>	<b>14</b>
2.1	O PLANO DE METAS .....	15
2.2	O DESENVOLVIMENTO DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA DURANTE O GOVERNO JK. ....	16
2.3	O PAPEL DO CAPITAL ESTRANGEIRO NO SETOR AUTOMOBILÍSTICO NACIONAL .....	20
<b>3</b>	<b>O SETOR AUTOMOBILÍSTICO DIANTE DA CRISE POLÍTICA E CONJUNTURAL DA DÉCADA DE 60 E NA DÉCADA DE 70.....</b>	<b>24</b>
3.1	O SETOR AUTOMOTIVO E O DESAFIO NO ENFRENTAMENTO DA CRISE.....	26
3.2	OS PLANOS DE INCENTIVO À INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA .....	27
<b>4</b>	<b>DÉCADA DOS ANOS 90 E A NOVA CONFIGURAÇÃO DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA .....</b>	<b>33</b>
4.1	O SEGUNDO GOVERNO DE FERNANDO HENRIQUE CARDOSO (1999-2002) .....	39
<b>5</b>	<b>A TRAJETÓRIA DO COMPORTAMENTO DO SETOR AUTOMOBILÍSTICO NOS ANOS 2000.....</b>	<b>43</b>
5.1	CENÁRIO INTERNO: DESAFIOS NO ENFRENTAMENTO DA CRISE MUNDIAL DE 2008 .....	47
<b>6</b>	<b>ANÁLISES CONCLUSIVAS.....</b>	<b>52</b>
	<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>53</b>

## 1 INTRODUÇÃO

Políticas de incentivos dedicadas ao setor industrial, especificamente a partir do início dos anos de 1950, tiveram como alvo central a indústria automobilística. Diante desse contexto é importante pontuar que o setor automobilístico emerge inserido nesse cenário, levando o país a desenvolver políticas de comércio específicas, tais como: acordo de restrição voluntária, barreiras estruturais, cotas quantitativas ou regras de origem, além de tributação a importações<sup>1</sup>, ou seja, evidenciando um esforço por parte do Estado para promover o setor (CAMPOS, 2017). Nesse sentido, é possível mencionar que as mudanças estruturais da política cambial, adotadas dentro do período do governo Juscelino Kubitschek de Oliveira (1956-1961), se colocaram como uma matriz dinâmica para a aceleração do movimento de internacionalização do capital no setor industrial nacional.

Segundo Daut e Willcox (2018) é importante mencionar que os primeiros investimentos desse setor no Brasil despontaram por meados da década de 50, principalmente com a chegada das primeiras montadoras que aqui se instalaram<sup>2</sup>. Uma das grandes barreiras encontradas para tornar o mercado nacional atraente aos investidores internacionais estava atrelada a composição da demanda interna, até então. Pois, mesmo com a aceleração do Processo de Substituição de Importação (PSI), iniciado nos anos de 1930, a economia brasileira era basicamente agrícola na sua pauta de exportação, fato este que acarretava frequentemente em déficit nas contas do governo nacional.

No entanto, essa estrutura começou a ser alterada a partir do momento da instalação da indústria automobilística, fazendo com que os gestores federais passassem a ser responsabilizados pelo planejamento e provisão de capital necessário para a implementação de uma infraestrutura que justificasse a vinda das montadoras para o país (ROEHE, 2011). Sendo assim, o governo brasileiro passa a se comprometer com aportes para os investimentos estruturais necessários, cuja finalidade tinha como cerne atender as montadoras multinacionais que se mostrassem interessadas em se instalar no país. Esses investimentos eram focados principalmente na pavimentação de rodovias, cujo objetivo estava na mudança do modal de transporte no país, que deixava de investir em ferrovias, centrando os investimentos em rodovias.

---

<sup>1</sup> Antes desse movimento, todos os veículos eram importados ou parcialmente montados no exterior e o Brasil possuía apenas uma pequena estrutura industrial fornecedora de peças de reposição.

<sup>2</sup> Políticas comerciais também são conhecidas por políticas de comércio; são políticas governamentais que regem o comércio com países terceiros. Trata-se das tarifas, subsídios ao comércio, quotas de importação, restrições voluntárias à exportação, restrições à criação de empresas de capital estrangeiro, regulamentação do comércio de serviços e outras barreiras ao comércio internacional.

Segundo Roehe (2011), a partir de 1964 com a ascensão dos militares ao poder, foi extinguida o Grupo Executivo da Industria Automobilística - GEIA, fazendo com que o setor ficasse sem uma legislação específica, deixando o segmento automotivo se autorregular com base no mercado<sup>3</sup>.

Durante o período de 1974 a 1979, no governo Ernesto Beckmann Geisel, foi implementado o II Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND), que acabou favorecendo a indústria, onde é possível identificar uma trajetória crescente do setor nesse período, ou seja, no período é admissível constatar que a indústria cresceu aproximadamente 7,94%; serviços (6,93%) e agricultura (3,51%) (LACERDA *et. al.*, 2006). Sendo que, nesse período a indústria automobilística, especificamente, apresentou uma evolução positiva na produção total em torno de 24,70%<sup>4</sup>.

Dando continuidade à temática da indústria automobilística, ressalta-se que na década de 80 ela ficou estagnada diante da euforia do período anterior. Esse desempenho foi atribuído ao fechamento do mercado para importação durante este íterim, resultando num processo conhecido como “oligopólio” das empresas estrangeiras dentro do setor automotivo nacional. É importante ressaltar que esse processo acabou por ocasionar baixa competitividade, resultando em preços altos e baixa tecnologia.

Vale pontuar que na década de 90, durante o governo de Fernando Henrique Cardoso (1994-2002), foi possível verificar um esforço no que se refere a implementação de uma política industrial, visando primordialmente o setor automotivo. Essa ação acabou por resultar num movimento em que o capital estrangeiro do setor automobilístico buscou aumentar os investimentos em novas fábricas, além da aquisição de empresas nacionais de autopeças que não conseguiram resistir à reestruturação do setor (SILVA, 2003).

Diante dessa perspectiva, encontra-se relevância sobre a discussão acerca do setor automobilístico como um dos principais setores que tendem a impactar de forma significativa o crescimento econômico, principalmente via a cadeia produtiva gerada a partir desse segmento. Nesse contexto, buscou-se desenvolver políticas de atração específicas para este setor (acordos de restrição voluntária, barreiras estruturais, cotas quantitativas ou regras de origem), além de tributação a importações.

---

<sup>3</sup> A auto regulação do mercado se refere à capacidade que uma organização possui de regular-se a si mesma, em base de uma monitoração e controle voluntário, que acontece desde as suas próprias instalações e recursos. No termo econômico, faz-se necessária a intervenção estatal para a normalização de determinadas situações, a auto regulação, na área que seja, necessita de estruturas e vontades que a incentivem a concretizar-se e também que tratem da definição de seus alcances.

<sup>4</sup> Disponível em: <<http://www.anfavea.com.br/estatisticas>>. Acesso em: 07 maio 2020.

Assim sendo, vale ressaltar que com o propósito de contribuir na compreensão no que tange a expansão dessa indústria, buscou-se realizar, no presente trabalho, uma análise de dados históricos com a intenção de elencar o comportamento desse setor e sua relevância para o crescimento econômico nacional.

### 1.1 OBJETIVO GERAL

Analisar a indústria automobilística, a partir do período de JK até o ano de 2010, com o propósito de identificar as políticas governamentais de incentivo e possíveis mudanças estruturais no setor.

### 1.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Identificar as políticas de incentivo governamental direcionadas para o setor;
- Analisar o desempenho do setor automobilístico diante das várias crises econômicas durante o período analisado;
- Verificar as mudanças estruturais ocorridas no setor e sua participação no PIB nacional.

### 1.3 ESTRUTURA DO TRABALHO

O estudo em referência está estruturado na seguinte forma: a introdução se dá de modo a tangenciar as principais transformações do setor automobilístico, a partir do governo de JK até o ano de 2010. No segundo capítulo discorrem-se as correntes de pensamento utilizadas por JK para a abertura da economia brasileira dentro do cenário internacional. O capítulo seguinte discorre acerca do Regime Militar, juntamente com o plano de regulamentação do setor automobilístico, a sucessão dos presidentes dentro do período envolvendo a indústria, destacando simultaneamente a crise política, posteriormente, do 1º grande choque do petróleo até a tribulação política que ocasionou o fim do regime. O quarto capítulo traz a contextualização histórica desde o fim do período militar para a continuação da década de 80, até o final do mandato de Fernando Henrique Cardoso, passando pelo Plano Collor e Plano Collor 2. No quinto capítulo será discutida a crise de 2008 e a atuação do Estado, tendo em vista que o foco da análise final se concentra de forma cronológica entre 2002 até 2010. E por fim, a conclusão sobre o tema abordado embasada em uma estatística descritiva levantada ao longo da pesquisa a partir de várias fontes bibliográficas.

## 2 O CENÁRIO ECONÔMICO DO GOVERNO JUSCELINO KUBITSCHER (JK)

Quando o sistema de produção fordista<sup>5</sup> iniciou seu domínio no processo produtivo mundial, este movimento acabou por acarretar um grande efeito multiplicador, na economia norte americana, visualizado através do setor automotivo. A partir desse momento, esse segmento passou a se configurar como uma das variáveis mais dinâmicas do crescimento econômico dessa época. No Brasil, especificamente, foi possível constatar que esse setor passou a ter uma atenção especial devido à grande força de sua cadeia produtiva na geração de empregos e, conseqüentemente, como motor de crescimento econômico. Nesse sentido, Peliano (1987, p.197) destaca que “a indústria automobilística se tratava de um segmento industrial de enorme potencialidade produtiva e que era igualmente apropriada de promover e desenvolver várias outras atividades econômicas”. Nessa mesma direção, Keller (1994, p. 301), ressalta a importância do referido setor para o segmento industrial nacional.

No ano de 1950, foi designada a Comissão de Desenvolvimento da Indústria (CDI), subordinada ao Ministério da Fazenda. No ano de 1952, foi criada uma subcomissão da CDI – a de Jipes, Tratores, Caminhões e Automóveis – e, essa tinha duas obrigações principais: uma era analisar as ações imprescindíveis à promoção de novas assessorias à indústria automobilística, e a outra era sugerir providências e incitações direcionadas para a implementação deste segmento industrial.

Seguindo essa ótica, Nogueira (2017) ressalta que, nessa mesma época, certas indústrias começavam a surgir no país, entretanto, estas não possuíam força estrutural para competir com a hegemonia da oligarquia cafeeira que ainda se colocava como o principal produto nacional na pauta de exportação do país. Diante desse cenário, era perceptível que o segmento industrial ainda não se mostrava como um setor que despontava interesses, visando assim a necessidade de estratégias consistentes.

Barros e Pedro (2012, p. 94) pontuam que “foi apenas no ano de 1956, com a chegada de Juscelino Kubitschek (JK) à presidência da República que, a indústria automobilística adquiriu função principal nas políticas de desenvolvimento do Governo”. No Governo JK houve a implementação do Plano de Metas, que teve como cerne os estudos da CEPAL e do BNDE, que apontaram vários pontos de estrangulamento na economia nacional. E assim, a busca pela “nacionalização da indústria automobilística brasileira” foi colocada em foco.

---

<sup>5</sup> Termo criado por Henry Ford, 1914, e refere-se aos sistemas de produção em massa. Com Ford, uma grande novidade técnica em termos de organização no chão de fábrica foi a introdução da esteira rolante, que ao fazer o trabalho chegar ao trabalhador numa posição fixa conseguiu grandes ganhos de produtividade. A implementação do fordismo não significou apenas um novo modo de organização racional do trabalho e da produção, mas também a constituição de um novo modo de vida (FREITAS, 2015).

Diante dessa perspectiva, é importante ressaltar que as primeiras fábricas que aqui se instalaram eram extremamente verticalizadas<sup>6</sup> e com um alto índice de importação de componentes, pois na época existia grande carência de fabricantes de autopeças instaladas no país. Logo, iniciaram-se políticas de incentivo para a fabricação dos componentes automotivos que antes eram importados, passando a serem produzidos internamente (TAVARES, 1974).

## 2.1 O PLANO DE METAS

Em 1956, quando Juscelino Kubistchek assume a presidência do país, foi implementado o Plano de Metas – tendo como lema: 50 anos em 5, ou seja, 50 anos de progresso em cinco anos de governo. A partir de então, a indústria pesada passou a ser o foco do desenvolvimento da economia interna, visando a complementação do Processo de Substituição de Importação (PSI), que teve início na década dos anos de 1930.

Chiari e Silvestre (2012, p. 104), destacam a importância dada ao setor automotivo no Plano de Metas, apontando que esse segmento era o foco principal e prioritário do setor industrial. Para tanto, criou-se o Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA)<sup>7</sup> em 1956<sup>8</sup>, iniciativa considerada como o primeiro marco histórico da indústria automobilística no Brasil.

É importante ressaltar que os demais setores estavam diretamente relacionados com a infraestrutura do país, tais como: energia, rodovias etc. Os autores ainda destacam a atuação do Banco Nacional de Desenvolvimento (BNDE) nesse processo de consolidação da indústria automotiva brasileira<sup>9</sup>.

Para Nogueira (2017), a opção pelos setores em que os investimentos foram feitos fundamentou-se no procedimento de demanda derivada, ou seja, o investimento. Essa visão corroborava com a tese que a ampliação de um setor característico, acabava por provocar uma elevação na demanda em outros setores.

Segundo Bresciani (2003, p. 126):

---

<sup>6</sup> Estratégia que prevê que a empresa produzirá internamente tudo o que puder, ou pelo menos tentará produzir.

<sup>7</sup> Segundo Lattini (2007, p. 139), nas reuniões do GEIA sempre participavam membros capazes de responder e decidir pelos seus órgãos de origem, quando não eram os diretores, eram subordinados de alta confiança. O grupo era pequeno e as reuniões eram simples, a ideia era centralizar as decisões, ganhando agilidade e evitando a burocracia estatal. Os representantes ficavam responsáveis pela verificação do andamento de cada projeto em seu órgão, quando um projeto era aprovado no GEIA, automaticamente era aprovado nos órgãos oficiais envolvidos.

<sup>8</sup> Tinha como líder o Almirante Lucio Martins Meira (nomeado Ministro da Viação e Obras Públicas).

<sup>9</sup> Diversos projetos que mudaram a história do setor foram aprovados pelo banco, como a Kombi, o primeiro veículo da Volkswagen fabricado no país, que obteve financiamento no valor de 20% do valor do investimento (CHIARI, 2011, p.104).

[...]em se tratando especificamente da indústria automobilística, os investimentos acabaram por originar demanda no segmento de autopeças, borrachas, vidros e minérios.

Portanto, quanto mais a fabricação de veículos aumentava, maior era a demanda nos segmentos correlatos, ressaltando a força da cadeia produtiva desse setor para a economia interna (GIOVANNETTI, 2011).

Prontamente, conforme Shapiro (2001, *apud* Amsden, 2009, p. 275), foi colocada uma série de ações para as montadoras alojadas no Brasil.

As montadoras tinham de acompanhar um cronograma de conteúdo interno muito audacioso para serem elegíveis para a completa gama de subsídios financeiros. A cada ano, seus automóveis tinham de conter uma percentualidade maior de itens adquiridos internamente. Em 1º de julho do ano de 1960, os caminhões e veículos utilitários necessitavam possuir 90% de conteúdo nacional, e os jipes e carros, 95%.

Diante dessa perspectiva fica evidenciado que o setor automobilístico desponta como foco principal para o alcance do crescimento econômico durante os cinco anos do governo JK.

## 2.2 O DESENVOLVIMENTO DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA DURANTE O GOVERNO JK

Os projetos da indústria automobilística tinham que ser apreciados e aprovados pelo GEIA, para serem contemplados pelos créditos disponibilizados pelo BNDE. Conforme as medidas do governo se desenrolavam, um total de dezoito organizações apresentaram projetos, porém apenas onze foram aprovados e implementados, assim, expõe-se estes projetos no Quadro 1.

**Quadro 1 - Projetos Aprovados e Implementados do Setor Automobilístico (1956-1961)**

<b>Empresas</b>	<b>Produtos</b>
General Motors	Caminhão médio e leve
Ford Motor Co. Exports	Caminhão médio e leve
Mercedes – Benz do Brasil	Caminhão médio e pesado e ônibus
Toyota do Brasil	Jipe
Volkswagem do Brasil	Utilitário e carro de passeio
Vemag S.A. Veículos e Máquinas Agrícolas	Utilitário, jipe e carro de passeio
Scania – Vabis do Brasil	Caminhão pesado
Fábrica Nacional de Motores	Caminhão pesado e carro de passeio
International Harvester Máquinas	Caminhão pesado
Willys – Overland	Jipe, utilitário e carro de passeio
S.A. Ind. De Motores, Caminhões e Ônibus, Simca do Brasil	Carro de passeio

Fonte: Adaptado de NOGUEIRA (2017)

Diante do Quadro 1 exposto, fica evidenciada a concentração de alguns segmentos do setor e que foram contemplados com os créditos disponibilizados pelo governo. Nesse sentido, segundo Cardoso e Faletto (1969), esse foco no setor automobilístico acabou por estimular o oligopólio do capital estrangeiro na economia nacional.

Outra característica passível de ser identificada foi o crescimento da indústria nacional via aumento da capacidade tecnológica e da atração de capital externo; além de ser possível se articular um processo produtivo altamente extenso<sup>10</sup>. Com o estabelecimento da produção nacional de veículos no país, a indústria automobilística passou a produzir internamente todos os componentes de sua cadeia de suprimentos, pode-se citar as primeiras montadoras instaladas

<sup>10</sup> As empresas tinham uma meta de nacionalização para serem cumpridas pelas montadoras e as que cumprissem essas metas estariam aptas a receber uma série de incentivos financeiros, já as montadoras tinham a meta crescente anual dada pelo governo para estabelecer até o índice de 90% de nacionalização para a fabricação de caminhões e veículos utilitários, enquanto para jipes e carros o valor era ainda maior, cerca de 95% de nacionalização. Como toda meta tinha uma supervisão, as mesmas eram supervisionadas por um grupo que compunham as ações setoriais determinadas pelo plano de metas, o GEIA (Grupo Executivo da Indústria Automobilística) que era composto por representantes de todos os órgãos e agências que possuíam alguma representatividade no plano, com o objetivo de agilizar e facilitar a tomada de decisões dentro dos índices de nacionalização, metas de produção, além de tomar uma série de medidas com o objetivo total do comprometimento das montadoras (LOPES, 2006, p.127 - 129).

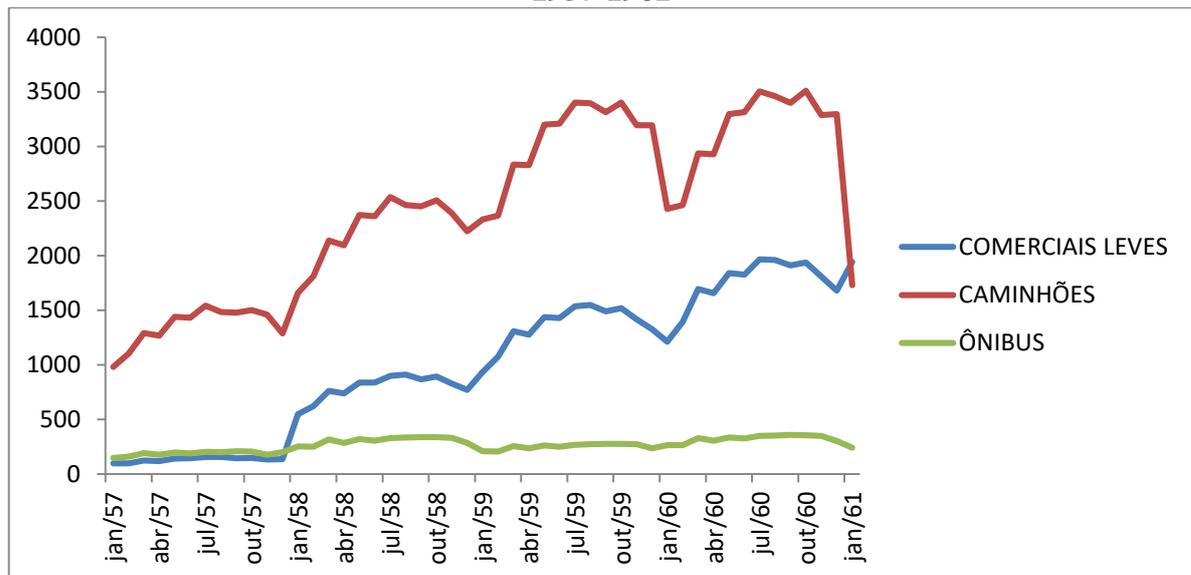
no Brasil: General Motors Company (1957)<sup>11</sup>; Ford Motor Company (1953)<sup>12</sup>; Volkswagen (1953).<sup>13</sup>

Em 1956, o primeiro automóvel fabricado no Brasil, com um índice de nacionalização basicamente alto (cerca de 60%) chegava às ruas: a Perua DKW. Até 31 de dezembro de 1959, foram produzidos 3.962 DKWs (GIOVANNETTI, 2011).

Para Lopes (2006), a política industrial implantada no governo JK foi alçada como marco para a consolidação de uma indústria automobilística no mercado interno. Para que se chegasse a esse resultado, a política industrial foi centrada em ações que levantavam a estrutura do setor, bem como a busca de políticas que promovessem a nacionalização da cadeia produtiva.

O Plano de Metas tinha seus investimentos focados, especialmente, no aumento do sistema rodoviário, o que confirmava a expansão gradativa da demanda de veículos leves e pesados. Desta forma, essa elevação no período foi notável, apresentando uma trajetória crescente, principalmente para veículos comerciais leves, como demonstra a Figura 1.

**Figura 1 – Brasil: Produção de Veículos: Comerciais Leves, Caminhões e ônibus – 1957-1961<sup>1</sup>**



Fonte: Adaptado de ANFAVEA (2015). Nota 1: jan/1057 a jan/1961<sup>14</sup>

<sup>11</sup> A General Motors se instalou no Brasil em 1925, em São Paulo, e inaugurou oficialmente sua primeira fábrica no país cinco anos depois, em São Caetano do Sul. As atividades iniciais consistiam na montagem de veículos importados e apenas em 1957 foi montado o primeiro caminhão Chevrolet nacional (MELO DE PEREIRA, 2009, p.530).

<sup>12</sup> A Ford foi a primeira empresa de veículos a instalar-se no Brasil, em 1919, na cidade de São Paulo. Em 1953, inaugurou nova fábrica no Brasil, no Ipiranga, São Paulo, onde montava automóveis americanos e europeus, caminhões, tratores e chassis de ônibus. No governo JK, começou a nacionalizar sua produção (CAPUTO, 2009, p. 530 - 531).

<sup>13</sup> A Volkswagen instalou-se no Brasil em 1953, no bairro do Ipiranga, em São Paulo. Em 1956, construiu sua fábrica em São Bernardo do Campo. No ano seguinte, já produzia a Kombi, o primeiro carro da empresa fabricado no Brasil, tendo 50% de suas peças e componentes produzidos no país; posteriormente o Fusca foi lançado em 1959, obtendo grande sucesso no mercado nacional (CAPUTO, 2009, p.531).

<sup>14</sup> Janeiro de 1961 toma posse o Presidente Jânio da Silva Quadros.

A Figura 1 demonstra o avanço da produção de veículos comerciais leves e caminhões no período do Governo JK (1956-1961) devido aos estímulos por parte do governo federal, que iam desde benefícios de origens fiscais, até políticas cambiais favoráveis que impactaram de forma positiva o setor.

Segundo Roehe (2011), no final do governo JK até os anos de 1964, a indústria automobilística passou a se autorregular de acordo com o movimento do mercado (oferta x demanda). Esse movimento pode ser analisado a partir da Tabela 1, onde estão expostas a produção total de veículos entre o período de 1957-1964.

**Tabela 1 – Brasil: Produção Total de Veículos por Tipo no Brasil (1957-1964)**

Ano	Carros	Leves	Caminhões	Ônibus	Total
1957	10.449	1.588	17.259	2.246	31.542
1958	20.808	9.503	26.998	3.674	60.983
1959	40.171	16.283	36.657	3.003	96.114
1960	70.479	20.875	37.810	3.877	133.041
1961	86.437	28.654	26.891	3.602	145.584
1962	118.026	33.498	36.174	3.496	191.194
1963	121.666	28.495	21.556	2.474	174.191
1964	132.157	27.056	21.790	2.704	183.707

Fonte: ANFAVEA (2015).

De acordo com a Tabela 1, é possível verificar uma evolução positiva no total da produção de veículos, de aproximadamente 482% entre 1957 e 1964, ou seja, uma trajetória crescente e contínua após a política de industrialização que buscou incentivar a indústria automobilística, promovida no governo JK.

Nesse sentido é importante ressaltar que com a ascensão dos militares, que se inicia com o governo Marechal Humberto Castelo Branco (1964-1966), através do Programa de Ação Econômica do Governo, o PAEG<sup>15</sup> passa a ser a nova matriz econômica para direcionar o desenvolvimento econômico do país (ROEHE, 2011).

<sup>15</sup> O Plano teve alicerce, sobretudo, na eliminação gradual no atraso do setor agrícola e no retorno das elevadas taxas de crescimento da indústria, registradas até 1961, iniciadas por JK. Com a intenção de atingir as metas, foi instituído um conjunto de reformas que visavam reforçar a taxa de investimentos (ROEHE, 2011, p. 69).

Relata-se que, após dez anos de total apoio aos governantes, o empresariado adotou uma atitude crítica perante eles. Seguindo essa premissa, Pereira (1994, p. 114) confirma que:

Este fato representou uma fissura no modelo político implantado no Brasil a partir de 1964, com base em uma sólida associação dos tecnoburocratas civis e militares que constituíam a elite governamental com o capital local e as empresas multinacionais. Na verdade, não se tratava de um debate, mas de um processo de acusação em que o réu era o Estado brasileiro, ou mais precisamente, os tecnoburocratas que o dirigiam; os acusadores seriam a burguesia local, em seu próprio nome e em nome das empresas multinacionais.

Nesse sentido, é importante pontuar a o papel do capital estrangeiro na dinâmica do setor automobilístico como um dos principais atores no crescimento econômico nacional.

### 2.3 O PAPEL DO CAPITAL ESTRANGEIRO NO SETOR AUTOMOBILÍSTICO NACIONAL

Os resultados do Plano de Metas frente aos investimentos estrangeiros diretos no setor automobilístico sinalizam que este processo foi responsável por uma grande expansão dos postos de trabalho na economia, especialmente na região sudeste do Brasil. Região onde se investiu arduamente na instalação das filiais dessas montadoras.

De acordo com Brum (1991), a forte presença do capital estrangeiro<sup>16</sup> no país, acabou gerando a chamada “oligopolização internacional” do setor, através dos investimentos diretos estrangeiros – IDE. Diante desse movimento, foi possível constatar que entre o período 1955 e 1963 o valor dos investimentos diretos estrangeiros totalizou US\$ 497,7 milhões (CAPUTO, MELO; 2009, p. 521). Ainda segundo os autores, a maior concentração desses investimentos ocorreu entre 1957 e 1960, com 73,0% do total do período (US\$ 363,1 milhões), explicado essencialmente pelo investimento direto no setor automobilístico no contexto da implantação desta indústria no Brasil, uma das metas do plano governamental.

---

<sup>16</sup>A economia brasileira foi favorecida não somente em termos de empréstimos ou financiamento, mas também sob forma de investimento: primeiro pela lei 2.145 de 1954 e, finalmente, a famosa Instrução 113 da SUMOC (Superintendência da Moeda e Crédito) de 1955. A Instrução 113 da SUMOC permitia que empresas estrangeiras importassem máquinas e equipamentos sem cobertura cambial, abolindo qualquer restrição tarifária nesse sentido. Ambas estabeleceram dispositivos pelos quais a CACEX (Carteira de Comércio Exterior) poderia conceder privilégios especiais para remessa de lucro e amortização de capital, por exemplo, fornecendo taxa de câmbio favorecida. No governo de JK esses privilégios foram ampliados com a concessão de favores adicionais aos investimentos que incidissem nas áreas prioritárias. Os investimentos diretos localizaram-se em áreas estratégicas e foram rapidamente engrossados pela grande lucratividade dos empreendimentos. No período 1955/62 os financiamentos externos para projetos específicos participaram com 81,7% no total de entrada autônomas de capitais (LESSA, 1981, p. 58).

**Tabela 2 – Brasil: Investimentos Diretos Estrangeiros por País de Origem através da Instrução 113 e do Decreto 42.820<sup>17</sup> – 1955 a 1963 (milhões de US\$)**

País de Origem	IDE	(%)
EUA	216,5	43,5
Alemanha	93,0	18,7
Suíça	36,2	7,3
Inglaterra	24,0	4,8
Japão	16,2	3,3
França	15,4	3,1
Canadá	14,4	2,9
Itália	11,2	2,3
Suécia	9,9	2,0
Bélgica	9,7	1,9
Panamá	8,8	1,8
Holanda	6,8	1,4
França, Bélgica, Suíça e EUA	6,8	1,4
França e EUA	5,3	1,1
Alemanha e Itália	2,6	0,5
Venezuela	2,3	0,5
Cuba	2,1	0,4
Panamá e EUA	2,0	0,4
Luxemburgo	1,7	0,4
Liechtenstein	1,6	0,3
Finlândia	1,4	0,3
Alemanha, França e EUA	1,1	0,2
Uruguai	1,0	0,2
Holanda e EUA	0,8	0,2
Libéria	0,7	0,1
Dinamarca	0,7	0,1
Finlândia e Alemanha	0,7	0,1
Alemanha, Inglaterra e EUA	0,5	0,1
Outros	4,1	0,8
Total	497,7	100,0

Fonte: Adaptado de CAPUTO; MELO (2015).

Nesse sentido, a grande crítica era em relação aos Estados Unidos, pois conforme é possível constatar na Tabela 2, o capital direto americano foi mais privilegiado em relação aos

<sup>17</sup>**DECRETO N° 42.820, DE 16 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.

incentivos proporcionados pela Instrução 113 da SUMOC e pelo Decreto 42.820. E nesse sentido, é defendida a tese que a forte desnacionalização da economia brasileira acabou afetando o desenvolvimento das indústrias nacionais, especialmente as de bens de produção e de bens duráveis.

Diante dessa perspectiva, segundo Benevides (1979, p. 173), “um bom exemplo disto, foi a quebra de uma companhia automobilística nacional, a Vemag, que não conseguiu sobreviver a concorrência com as montadoras Volkswagen e Simca”.

Para Nogueira (2017), foi possível identificar uma enorme contradição no Governo de JK, já que para a ampliação da produção industrial foi preciso que o país produzisse bens de capital, entretanto, não se teve investimento por parte do governo para a produção dos próprios, deixando a responsabilidade por meio de grandes incentivos para as IDEs.

As metas de nacionalização impostas pelo GEIA não foram alcançadas, mas obtiveram índices elevados. Isso se deu principalmente em razão das limitações tecnológicas e das dificuldades de insumo. Em relação à participação da indústria automobilística no PIB nacional, segundo Almeida (1972, p.65), passou de 0,6% em 1955 para 2,8% em 1961, ou seja, uma variação de aproximadamente 360%, conforme Tabela 3.

**Tabela 3 – Brasil: Participação da Indústria Automobilística no Produto Interno Bruto (1955-1961)**

Ano	Participação (%)
<b>1955</b>	0,6
<b>1956</b>	0,7
<b>1957</b>	1,4
<b>1958</b>	2,1
<b>1959</b>	2,5
<b>1960</b>	2,9
<b>1961</b>	2,8

Fonte: Adaptado de ALMEIDA (1972).

No entanto, conforme dados demonstrados por Almeida (1972), as maiores participações do setor na composição do PIB nacional verificam-se a partir do ano de 1962 até 1967, com uma média em torno de 3,5% para o período.

Mesmo com as mudanças na estrutura do segmento industrial, o setor automobilístico apresentou resultados positivos quanto a geração de empregos, pois entre os anos de 1957 e 1960, se configura uma evolução de aproximadamente 290% (ANFAVEA, 2009). Esses dados

mostram que o setor estava se consolidando como um dos mais importantes do país, seguido das indústrias alimentares, metalúrgica, mecânica, têxtil e química.

Lattini (2007, p. 189) corrobora com a afirmação que a cadeia produtiva gerada pela indústria automobilística faz com que,

[...] o rigor exigido pela indústria automobilística, foram atendidas as exigências de tolerâncias dimensionais no grau de perfeição das indústrias estrangeiras mais avançadas. As fundições modernas brasileiras trabalham agora com uniformidade, permitindo a utilização das peças fundidas em máquinas automáticas sem a necessidade de mão-de-obra especializada.

Para Nogueira (2017), o setor automotivo agrega valor à formação na capacitação dos profissionais empregados, contribui para o aumento do emprego e da renda e gera efeitos multiplicadores para outros setores industriais. Desta forma, pode-se dizer que é uma indústria que simboliza o progresso e seu fortalecimento com apoio estatal e foi essencial para o Plano de Metas.

[...] por um ponto de vista numérico e de capacitação organizacional, constatou-se que o desenvolvimento da indústria automobilística representou um evidente êxito no período analisado por este trabalho e esta indústria se consolidou como uma das mais importantes do país (NOGUEIRA, 2017, p.37).

À guisa de conclusão, acrescenta-se que as discussões apresentadas ao longo dessa exposição vêm corroborar com as mudanças dentro do cenário político econômico através dos impactos que o Plano de Metas, entre os anos de 1956-1961, causou.

É importante ressaltar, que após esse período o cenário interno se deparou com um processo cujo momento foi de fortes turbulências, tanto na esfera econômica como na política. E o setor automotivo também sofreu as consequências dessas turbulências.

### **3 O SETOR AUTOMOBILÍSTICO DIANTE DA CRISE POLÍTICA E CONJUNTURAL DA DÉCADA DE 60 E NA DÉCADA DE 1970**

Após a eleição de Jânio da Silva Quadros para presidente e João Goulart para vice-presidente, no início da década de 60, é possível identificar uma forte deterioração tanto no cenário político quanto no econômico do país. Esse processo se deu através da redução do crescimento do PIB, aumento da inflação e do déficit público, ou seja, uma crise conjuntural. Tal cenário tinha como fator desencadeador as medidas adotadas por JK, através de forte endividamento interno e externo, fragilizando muito a capacidade fiscal do Estado brasileiro (BELLINGIERI, 2012).

É possível identificar que essa fragilidade fiscal se configurava a partir da forma como foi financiado o Plano de Metas pois, estava diretamente relacionada a forma deficiente que a tributação se apresentava no país, além do aumento da oferta monetária na economia, que acabou por ocasionar aceleração inflacionária.

No que se refere a crise política, pode-se identificar que a mesma teve início com a renúncia de Jânio da Silva Quadros, apenas oito meses após tomar posse como Presidente da República (agosto de 1961). Após a renúncia de Jânio Quadros, o vice-presidente, João Goulart, só pôde assumir a presidência através da mudança do regime político do país, deixando de ser presidencialista e passando a ser parlamentarista. Diante desse cenário, o Presidente João Goulart, colocou como premissa a implementação do Plano Trienal<sup>18</sup> (GREMAUD *et.al.*, 2011). Perante esse contexto de crise econômica e política conjuntural, o papel do setor automobilístico no processo produtivo brasileiro se baseou em analisar primeiramente as condições e os estímulos oferecidos pelo governo para que as multinacionais pudessem investir seu capital estrangeiro no Brasil.

No entanto, diante da grave instabilidade política no país, em março do ano de 1964, os militares assumem a condução do Brasil, iniciando um dos períodos mais conturbados da história brasileira. No entanto, no período que compreende o regime militar é possível observar

---

<sup>18</sup> O Plano Trienal foi elaborado por Celso Furtado, e tinha o objetivo de estabilizar a economia e ao mesmo tempo realizar amplas reformas de base, alterando aspectos estruturais da economia. Dentre as políticas de estabilização, de caráter recessivo, estavam a correção dos preços públicos que se apresentavam defasados, a restrição do crédito ao setor privado e o aumento das alíquotas do imposto de renda para torná-lo mais progressivo. Contudo, devido à instabilidade política e ao fracasso das medidas econômicas, principalmente em combater a inflação, o governo não conseguiu aplicar sua estratégia de desenvolvimento contida no Plano Trienal, apenas administrava a curto prazo, reagindo às pressões do momento. Até que veio o Golpe Militar, na madrugada de 1º de abril de 1964, e Castelo Branco assumiu a presidência (BELLINGIERI, 2012, p. 02).

o processo de amadurecimento da indústria automobilística, via sua representatividade no PIB nacional.

Para Singer (1977), as características do modelo de desenvolvimento brasileiro, entre os anos de 1963 e 1973, centravam-se sob alguns pilares, tais como: abertura econômica ao exterior por meio de estímulos às exportações e ampla importação de capital, estímulo à poupança interna mediante a correção monetária da moeda, e políticas salariais e trabalhistas capazes de proporcionar um menor custo na alocação da mão-de-obra disponível.

Em 1974, a partir do governo do General Ernesto Geisel, cuja proposta estava centrada em investimentos em bens de capital, como a energia, petroquímica, insumos básicos etc., com o objetivo de substituir as importações e amenizar o déficit na balança comercial. Para Roehle (2011), as políticas implementadas pelo governo impactaram em uma retração do consumo, no entanto, não se observa uma trajetória negativa quando se analisa o lado da produção.

Nesse sentido, o grande poder de atuação do setor automobilístico, no período em que se configurava o Milagre Econômico<sup>19</sup> (precisamente entre 1968 a 1973), foi possível identificar conturbações na relação entre o governo e a indústria automobilística. Pois, o setor automotivo poderia se regular livremente, a vista que não havia mais regulamentações específicas ao molde do antigo GEIA (ROEHE, 2011).

Depois desse período, em 1974, o primeiro choque do Petróleo (choque de oferta, redução da produção dos países produtores de petróleo – OPEP), a balança comercial do Brasil registrou um grande déficit nas contas externas, fazendo com que o país, mais uma vez, recorresse ao financiamento externo.

Para fazer frente a restrição que se dava por meio da retração na oferta de petróleo, a indústria automobilística brasileira acatou a proposta de uma nova tecnologia como alternativa para o problema que estava ocorrendo, o álcool (etanol), pois segundo José Walter Bautista Vidal (2006, p. 16):

Não sei se ela foi convencida ou obrigada para não entrar em colapso; então a indústria automobilística terminou colaborando. No início, os presidentes das empresas automobilísticas estrangeiras foram ao presidente Geisel se queixar de que não podiam se comprometer com aquele combustível que eles não conheciam bem para os seus automóveis, mas a indústria automobilística se beneficiou extraordinariamente.

---

<sup>19</sup> O milagre econômico, ou “milagre econômico brasileiro”, refere-se ao rápido crescimento econômico vivido no Brasil entre os anos de 1968 a 1973. Dentro desse período são marcadas as acelerações do PIB (Produto Interno Bruto), industrialização e inflação baixa. O início deste milagre foi na criação do PAEG, onde o mesmo previa a abertura ao capital exterior e também foi estimulado a criação de bancos para impulsionar o mercado de capitais e a abertura de crédito ao consumidor continuar se expandindo. Em contradição, houve um aumento na concentração de renda, corrupção e exploração da mão de obra. O ápice do milagre foi visto no governo do presidente Emílio Médici.

Diante dessa perspectiva, é possível inferir que o setor automotivo nesse período vivenciou um cenário de desafios no enfrentamento da crise existente.

### 3.1 O SETOR AUTOMOTIVO E O DESAFIO NO ENFRENTAMENTO DA CRISE

No final do governo Geisel, a conjuntura econômica nacional era identificada via aumento do processo inflacionário, déficit nas contas externas e, conseqüentemente, impacto negativo na produção e no consumo interno. Diante dessa perspectiva é possível concluir que as medidas implementadas durante o “milagre econômico” apresentavam suas limitações e, com isso, o país no mesmo período pôde vivenciar lados diametralmente; no primeiro momento forte crescimento e posteriormente uma recessão bem significativa, afetando também o setor automobilístico.

Através desse cenário de crise mundial, o governo buscou uma alternativa para uma nova fonte energética e que seria a substituidora do petróleo nesse momento, o álcool (etanol). Essa substituição, tinha como objetivo reduzir a importação do petróleo, cujos valores aumentaram muito com a redução da oferta mundial. No primeiro momento o que se identificou no mercado nacional foi uma certa “euforia” com essa nova tecnologia, no entanto, por falta de uma maior regulamentação no setor de álcool, o produto como combustível começou a aumentar seu preço internamente, o que acabou por acarretar uma redução na procura de automóveis movidos a álcool (ROEHE, 2011).

Em meados da década dos anos 80, as matrizes automobilísticas que aqui estavam instaladas também passavam por dificuldades, principalmente devido ao avanço da indústria automobilística japonesa nos mercados da Europa e dos Estados Unidos. Com isso, todos os investimentos dessas matrizes voltaram-se a seus respectivos mercados de origem, deixando de fora as subsidiárias que estavam instaladas no Brasil, fazendo com que as mesmas adiassem seus planos de modernização, levando assim, o mercado brasileiro a um segundo plano (HAMACHER; SILVIO, 2001).

### 3.2 OS PLANOS DE INCENTIVO À INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA

Para Gordon (1984), os investimentos diretos estrangeiros especificamente no segmento automotivo, tinham como objetivo assegurar incentivos de proteção cambial, principalmente através de benefícios instituídos desde a criação do GEIA no governo JK. E esses benefícios

podiam ser através de dois pilares; seja via lado da reserva de mercado ou através dos custos de operação.

Contudo, a perspectiva da associação do capital estrangeiro e nacional é salientado por Cardoso (1978, p.423):

Do ponto de vista do empresário nacional, dadas as facilidades que o Governo dá ao capital estrangeiro, passa a ser conveniente à associação, além do mais porque lhe permite baixar os custos de produção também pela incorporação de tecnologia mais avançada. Da perspectiva do empresário estrangeiro, a associação não só mantém os benefícios da legislação protecionista da importação de capital, como retira as dificuldades com que, possivelmente, se defronta por ser estrangeiro. Em termos estritamente econômicos, portanto, a associação das empresas nacionais e estrangeiras é resultado da maior racionalidade para as empresas.

Com essa perspectiva, é possível identificar que a associação dos dois capitais, estrangeiro e nacional, pode sinalizar ter sido um dos motores para impulsionar o processo de acumulação evidenciado no segmento.

Nesse sentido, o papel da indústria automobilística, no que tange a associação entre o capital estrangeiro e nacional, pode ter desempenhado um papel primordial para a “oligopolização” do setor e grande hegemonia das montadoras estrangeiras no país.

Para Gordon (1984), a indústria automobilística exerceu um papel fundamental no processo geral e na direção do desenvolvimento, levando diretamente a aceleração e expansão de muitas pequenas e médias empresas (principalmente de autopeças) que tiveram seu crescimento associado a própria indústria automobilística, pois essas empresas de autopeças dependiam, quase que exclusivamente, dos grupos monopolistas sendo assim transformadas em fornecedores cativos. Ainda segundo o autor, no Brasil, as indústrias de autopeças eram fornecedoras quase que exclusivas dos grupos monopolistas: Volkswagen, Fiat, General Motors, Ford, Mercedes Bens e Scania.

Nessa sequência, justifica-se que desde a implementação do setor automobilístico no Brasil, ficava cada vez mais visível que o desempenho e a importante participação do mesmo nas taxas de crescimento da indústria no país eram dependentes diretamente dos incentivos promovidos pelo governo federal e, como contrapartida, o setor trazia na sua estrutura um nível tecnológico que não era possível se obter no país (CHIARI, 2011).

Segundo Roehe e Simone (2011), entre os anos de 1966 até o início dos anos de 1980, a indústria automobilística apresentou uma média de participação no PIB nacional de aproximadamente 13,6%. Dentro desse contexto, a Tabela 4 vem demonstrar como a indústria automotiva conseguiu carregar o crescimento dos demais setores no país.

**Tabela 4 - Brasil: Índices de Quantidade, segundo gêneros da Indústria de Transformação (1965 – 1973)**

<b>Gêneros</b>	<b>1965</b>	<b>1967</b>	<b>1968</b>	<b>1969</b>	<b>1970</b>	<b>1971</b>	<b>1972</b>	<b>1973 (jan-ago)</b>
<b>Metalúrgica</b>	75,5	99,6	123,7	132,3	140,1	161,3	179,9	200,1
<b>Mecânica</b>	83	97,2	119,8	132,6	154,5	198,8	246,2	304,6
<b>Material Elétrico</b>	87,9	114,4	142,5	155,4	162,4	187,1	228,1	297,5
<b>Material de Transporte</b>	87,4	94,3	118,6	144,4	158,8	189,8	227,7	269,2
<b>Madeira</b>	87,2	96,9	113,2	132,2				
<b>Papel e Papelão</b>	93,3	112,8	122,8	138,9	146	149,3	158,8	174,2
<b>Borracha</b>	77,8	104,1	125	131,3	153,4	171,8	197,9	262,3
<b>Couros e Peles</b>	106	106,7	120,1	120,6	125,4			
<b>Química</b>	82,5	100,5	118,4	134,2	159,6	176,5	204	243,3
<b>Têxtil</b>	101,2	91,6	114,1	119,1	119	126,6	124,3	133

Fonte: Adaptado de Bonelli (1973).

Na Tabela 4, apresentam-se valores de índices de quantidade dos gêneros da indústria de transformação acerca do setor automobilístico (1965-1973), o que permite observar a variação entre os segmentos industriais. Destacam-se os setores de material elétrico, mecânica e borracha que aumentaram, em torno de 20% em média, de um ano para o outro a demanda, a partir de 1969 quando se configurava o período denominado de “milagre econômico”. Observa-se também que o setor de material de transporte, entre os anos de 1971 a 1973, registrou uma evolução positiva superior a 40%, movimento ocorrido devido aos incentivos governamentais para a formação de empresas comerciais, principalmente com foco nas exportações.

Nesse sentido, segundo a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotivos (2006, p. 22-23, 111), a participação da indústria automobilística correspondia, na época, a expressivos 14,2% do PIB industrial brasileiro, muito decorrente da sua cadeia produtiva, onde estavam incluídas as indústrias do vidro, do plástico, da madeira, da borracha, do petróleo, entre outras, conforme apresentado na Tabela 5.

Conforme Roehle (2011), constata-se dessa forma uma trajetória de crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) durante o Milagre Econômico, de aproximadamente 43% no período, ou seja, uma média em torno de 7% ao ano, conforme exposto na Tabela 5.

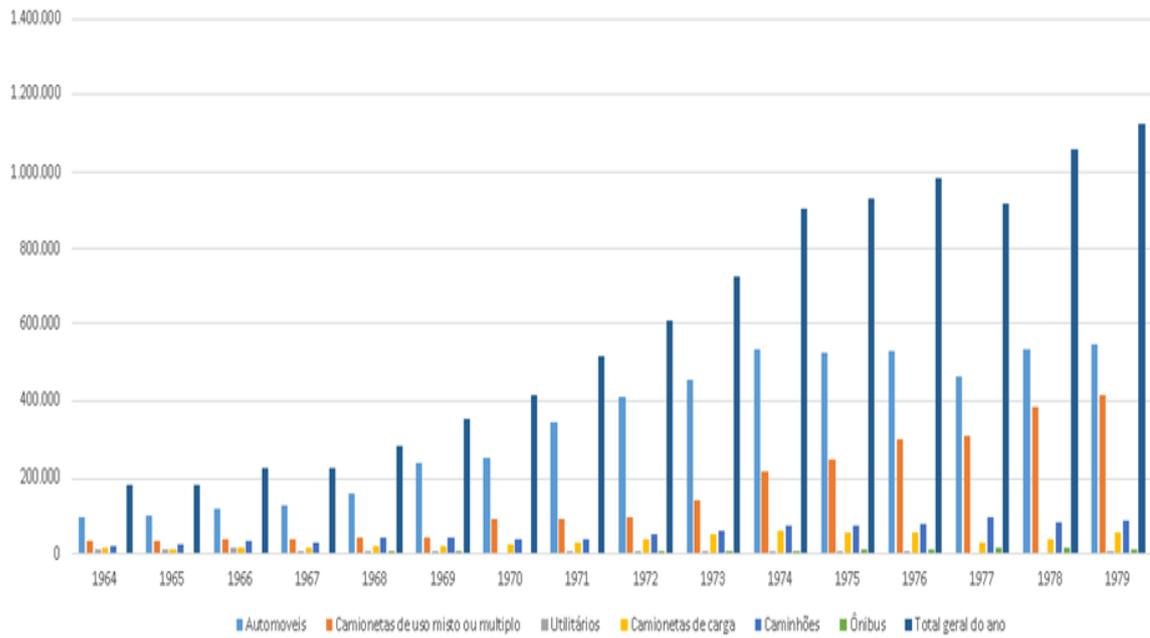
**Tabela 5– Variação anual do PIB Brasileiro (1968 – 1973)**

Ano	Variação anual (%)
1968	9,8
1969	9,5
1970	10,4
1971	11,3
1972	11,9
1973	14,0

Fonte: Adaptado de IPEA *apud* ROEHE (2011).

Focando no setor automobilístico é notório perceber o impacto deste setor na dinâmica da economia brasileira. Segundo a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotivos (2006), nesse período, a participação do setor foi em torno de 14,2% no PIB nacional.

Quando se analisa a produção total de veículos durante o período de 1964 a 1979, observa-se que o comportamento do setor automobilístico apresentou uma retração no ano de 1977, enquanto nos outros anos manteve uma trajetória de crescimento, conforme a Figura 2.

**Figura 2 – Brasil: Total de veículos produzidos anualmente (1964 – 1979)**

Fonte: Adaptado de ANFAVEA (2015).

Para Pereira (1987, p. 202), “a indústria automobilística que tem sido a base do movimento de recuperação do desenvolvimento econômico brasileiro, apresentou taxas elevadíssimas em seu crescimento no período do milagre”. Esse comportamento pode ser observado quando se constata que a produção de automóveis, entre 1968 e 1969, cresceu 62,5%. Diante desse contexto, Roehe (2011) ressalta que ao analisar a indústria automobilística entre 1956 (com a implementação do GEIA) até o período denominado de Milagre Econômico, os dados demonstram uma participação muito expressiva do setor para a economia nacional.

Sendo que, a partir de 1974, diante da instabilidade econômica decorrente do 1º choque do petróleo, o governo brasileiro recorreu novamente ao crédito externo, adquirido a taxas de juros flutuantes. No entanto, mediante a crise, a mesma aumentou consideravelmente, provocando crescimento exponencial no déficit da balança comercial no início do governo Ernesto Geisel (1974-1979) (ROEHE, 2011).

Destaca-se também o ano de 1975, quando o houve a inauguração do projeto Proálcool<sup>20</sup>, que ocorreu um pequeno acréscimo na produção total de veículos, no entanto a partir do ano

<sup>20</sup>O Programa Nacional do Alcool ou *Proálcool* foi criado em 14 de novembro de 1975 pelo decreto nº 76.593, com o objetivo de estimular a produção do álcool, visando o atendimento das necessidades do mercado interno e externo e da política de combustíveis automotivos. De acordo com o decreto, a produção do álcool oriundo da cana-de-açúcar, da mandioca ou de qualquer outro insumo deveria ser incentivada por meio da expansão da oferta de matérias-primas, com especial ênfase no aumento da produção agrícola, da modernização e ampliação das destilarias existentes e da instalação de novas unidades produtoras, anexas a usinas ou autônomas, e de unidades armazenadoras (VALENTE, 2008, pág. 15).

1977 o desempenho apresentou forte retração, culminando em crise no setor. Posteriormente, no ano de 1978, já com as políticas do II PND<sup>21</sup>, observa-se um leve aumento na produção geral de automóveis, superando 1 milhão de unidades em 1978 e 1,1 milhão de veículos em 1979, um aumento superior a 25% em relação ao ano de 1977, isso devido aos recursos destinados ao setor.

Herman (2005, p. 108), pontua sobre o governo João Baptista de Oliveira Figueiredo (1979-1985) ao afirmar que:

[...] Simonsen iniciou sua gestão no Ministério do Planejamento com um conjunto de medidas restritivas, que visavam reforçar o controle sobre os meios de pagamento e o crédito bancário (inclusive os empréstimos do BNDE), bem como conter os investimentos das estatais e as despesas com subsídios. Além disso, o ministro anunciou uma nova política cambial, cujo objetivo era promover desvalorizações reais da taxa de câmbio.

No entanto, a proposta levantada por Mário Henrique Simonsen foi recusada, e Antônio Delfim Neto assumiu o Ministério do Planejamento (SKIDMORE, 1988). O ministro Delfim Neto defendia a implementação de um Plano Nacional de Desenvolvimento III<sup>22</sup> tendo em vista que a inflação se aproximava de 77% (a mais alta desde 1964) e o setor externo encontrava-se com um grande déficit, levando o país a recorrer as suas reservas cambiais.

Diante desse contexto, observa-se que a indústria automobilística sofreu uma queda, que acabou por contribuir para o aumento do desemprego. Na verdade, a crise do setor automobilístico brasileiro acontecia simultaneamente à crise internacional e isso se refletiu diretamente nas vendas de automóveis e nas exportações, conforme explana a Tabela 6.

---

<sup>21</sup> A política econômica do Governo Geisel se deu sob a forma de stop-and-go, inicialmente, o governo lançou mão de uma política estabilizadora, a fim de controlar a inflação e dar continuidade ao alto ritmo de crescimento, embora essa tenha sido a aparente intenção do governo, na prática o que ocorreu foi outra história, se, por um lado, o país perdia reservas, o que criaria condições para um ano restritivo no que diz respeito à política monetária, por outro lado, houve grande expansão da base monetária por parte do Banco Central e do Banco do Brasil. O II PND se propôs a realizar um ajuste estrutural na economia brasileira enquanto os ajustes conjunturais se referiam a medidas de regulação da economia ou de gestão da política econômica no curto prazo (através da utilização instrumentos tais como taxa de câmbio, taxa básica de juros, regras para exportação e importação, tributação, etc.), o ajuste estrutural teria como objetivo reorganizar as bases da economia (TARDIN, 2015, p. 11-15).

<sup>22</sup> O III PND foi elaborado em 1979 e aprovado pelo congresso no início de 1980. O III PND contava com o aumento dos investimentos, da produção e do emprego, combinando com a redução das expectativas inflacionárias. O plano estipulava a meta da inflação para 15 - 20% ao ano. O restante do plano priorizava o crescimento da produção agrícola como principal fator tanto para reduzir a inflação como aumentar a exportação. Também mencionava a busca por alternativas ao petróleo e necessidades sociais como educação, saúde e habitação, além de ajuda ao nordeste do país (PINHEIRO, 2017, p.63).

**Tabela 6 – Produção, vendas no mercado interno e exportações (mil unidades)**

Ano	Produção	Vendas no mercado interno	Exportações
1975	712,5	661,3	52,5
1976	765,3	695,2	62,1
1977	732,4	678,8	56,6
1978	871,2	797,9	77,4
1979	912,0	826,7	76,5
1980	933,2	793,0	115,5
1981	585,8	447,6	157,2
1982	672,6	556,2	120,3
1983	748,4	608,5	132,8
1984	879,4	532,2	152,0
1985	759,1	602,1	160,6
1986	815,2	672,4	138,2
1987	884,0	410,9	279,9

Fonte: Elaboração própria a partir de dados do IPEA *apud* Roehe (2011).

Entre 1975 e 1985, as vendas do mercado interno caíram cerca de 8,35%, e no lado diametralmente oposto, as exportações apresentaram uma evolução positiva de aproximadamente 205%, enquanto a produção aumentou 6,54%. É importante ressaltar que, principalmente, entre os anos de 1981 e 1982 houve uma queda nas vendas do mercado interno, pois, os preços das unidades sofreram um forte aumento pelas empresas do setor automobilístico. Tal fato, acabou por provocar uma grave retração da demanda interna.

Quando se inicia o governo de José Sarney, em 1986, é possível identificar que nos dois primeiros anos a trajetória permaneceu a mesma; aumento da produção e das exportações, por outro lado, ocorreu uma redução no consumo interno de veículos automotivos. Entretanto, a partir da implementação do Plano Cruzado, na metade da década de 80, verifica-se um agravamento da crise econômica geradas pelos vários planos econômicos implementados, que acabou gerando mudanças no setor, tanto no que se refere a inovação de produtos como no próprio processo de produção.

#### 4 DÉCADA DOS ANOS DE 90 E A NOVA CONFIGURAÇÃO DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA

A década de 90 apresentou como pauta e diretriz de políticas econômicas as privatizações, tanto do setor produtivo como do setor financeiro (bancos), e grande parte desse processo foi direcionado pelo Banco Nacional de Desenvolvimento e Social – BNDES, além da busca pelo controle inflacionário. Nesse sentido, segundo o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA, o complexo automotivo foi “o único setor industrial que contou com um conjunto amplo de políticas de incentivos após o processo de abertura econômica”, especialmente no governo Fernando Henrique Cardoso (1994-2003) (VASCONCELOS, 2003, p.9).

Moreira (2016, p. 454) ressalta que no início dessa década,

[...] a indústria automobilística nacional inicia os anos 1990 enfrentando sérios problemas de competitividade em relação ao padrão internacional. No caso do Brasil, a fabricação era fortemente baseada na produção em massa, com altos níveis de estoque e retrabalho pós-linha, além da baixa escala de produção, fazendo com que a produtividade e a qualidade dos veículos nacionais fossem extremamente baixas, e as defasagens tecnológicas e de mão de obra fossem os principais fatores que originavam esses problemas.

Nesse âmbito, vale pontuar que a política industrial visando o setor automotivo, entre 1992 e 1993, apresentou como cerne as negociações na Câmara Setorial do Complexo Automotivo<sup>23</sup>. Nesse ínterim foram negociados subsídios tributários, tais como: imposto sobre produtos industrializados (IPI) – competência federal - e o imposto sobre circulação de mercadorias e serviços (ICMS) – esfera estadual -. O período que vai de 1994 até o início de 1995 foi caracterizado pelo fim das negociações na Câmara Setorial e pela redução das alíquotas de importação de veículos e peças (ALBERTO, 1999).

Vale acentuar que na década de 1990, o avanço do parque industrial no país deixou de ser objetivo principal de uma política de desenvolvimento e de produtividade na economia nacional. Porém, na busca pelo controle inflacionário, os gestores públicos decidiram rever esse distanciamento entre o desenvolvimento e uma política industrial, voltando a ter como foco o setor automotivo por meio do Regime Automotivo Brasileiro (RAB)<sup>24</sup>. Para Pinheiro e Motta

<sup>23</sup> Foi implementada em 17 de dezembro de 1991, e tinha como atores principais o Sindicato dos Metalúrgicos de São Bernardo do Campo. No entanto, o fim destas Câmaras Setoriais foi ligado as características de políticas macroeconômicas, sendo que dependiam muito do cenário internacional.

<sup>24</sup> Conforme Moreira (2016), o RAB foi instituído pela Medida Provisória (MP) no 1.024, de 13 de junho de 1995, e após inúmeras reedições, foi convertido na Lei no 9.449, de 14 de março de 1997. Esse programa consistia basicamente da oferta de benefícios e incentivos fiscais às novas empresas automobilísticas que se instalavam

(2001), mesmo que o RAB não implicasse um desembolso de recursos do Tesouro Nacional, os subsídios fiscais implementados passaram a ter conotação de “política pública”. Nesse sentido, segundo o próprio Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC), o RAB através da MP nº1.024/95<sup>25</sup> defende que uma política industrial seja fortalecida a partir de:

Um programa de investimento e de exportação com regime especial de importação. Isto é, a empresa industrial instalada no país ou que queira se instalar (newcomer) e que assuma junto ao governo o compromisso de investir/exportar terá, em contrapartida, a autorização para importar bens de capital, insumos e veículos com redução do Imposto de Importação (MDIC, 1999).

Nesse sentido, vale pontuar que o Regime Automotivo acabou por contribuir para sanar as incertezas existentes, bem como, se mostrou um propulsor de estímulos de uma série de investimentos em novas fábricas no Brasil. Vale destacar que os investimentos do período levaram à significativa desconcentração industrial, pois, no início da década de 1990 os estados de São Paulo e Minas Gerais eram responsáveis por quase toda a produção de veículos (CHIARI, 2012).

Entre 1990 e 1998, diversas medidas de política governamental foram dirigidas diretamente para o setor automotivo, conforme mostrado no Quadro 2.

---

em território nacional (newcomers), com objetivo de ampliar e modernizar a capacidade instalada para, no momento subsequente, alavancar as exportações e fazer do setor um importante instrumento de captação de divisas. Entre os objetivos e as metas estabelecidos pelo RAB, constam: “atrair investimentos para o setor e estimular a exportação de auto veículos e autopeças” e “aumentar a produção de auto veículos de 1,8 milhão para 2,5 milhões até o ano 2000” (BRASIL, 1997, p 456).

<sup>25</sup> Foi iniciada como medida provisória 1024/95 e revertida na lei 9449, de 14 de março de 1997. Esta se caracterizou como um programa que se direcionava em investimento e exportação tomados por um regime especial de importação, em que as indústrias automotivas, produtoras de veículos ou de autopeças, já implantadas no Brasil ou se encontra ao entrar, portanto assumindo o comprometimento de investir e exportar, de modo a serem liberadas a importar bens de capital, veículos com redução de imposto de importação e insumos (SOUSA; 2017, p.45).

**Quadro 2 – Brasil: Principais medidas de política direcionadas para o setor automotivo - 1990 – 1998**

Medida	Data	Medida	Data
1 – Portaria MEFP 259/90	31/5/90	15 – Decreto 2.072	24/11/96
2 – Portaria MEFP 58/91	31/1/91	16 – Decreto 2.307	20/7/97
3 – Portaria MEFP 131/92	18/2/92	17 – Lei 9.440	14/3/97
4 – Acordos nas Câmaras Setoriais	1992 e 1993	18 – Decreto 2.179	18/3/97
5 – Portaria MF 506/94	22/9/94	19 – Portaria Interm. 3	31/3/97
6 – Decreto 1.391	10/2/95	20 – Lei 9.449	14/3/97
7 – Decreto 1.427	29/3/95	21 – Decreto 2.072	14/11/96
8 – Medida Provisória 1.024	13/6/95	22 – Portaria Interm. 1	5/1/97
9 – Medida Provisória 1.235	14/12/95	23 – Lei 1.602	14/11/97
10 – Decreto 1.761	26/12/95	24 – Decreto 2.391	20/11/97
11 – Decreto 1.863	16/4/96	25 – Decreto 2.386	14/11/97
12 – Medida Provisória 1.483	5/2/96	26 – Decreto 2.375	11/11/97
13 – Decreto 1.987	20/8/96	27 – Decreto 2.638	30/6/98
14 – Medida Provisória 1.532	18/12/96	28 – Decreto 2.706	3/8/98

Fonte: DIPPP/IPEA *apud* Alberto (1999).

De acordo com as informações expostas no Quadro 2, identifica-se que entre os anos de 1996 até o ano de 1998, foram decretadas aproximadamente 14 ações governamentais com o objetivo de regularizar o setor automotivo, tais como: decretos, leis e portarias interministeriais.

Diante desse contexto vale ressaltar que, no tocante ao setor automotivo, a busca pela a inserção do Brasil na dinâmica econômica global e no Mercosul estava em promover incentivos para que os investimentos que tinham como foco a Argentina viessem inclusive para o Brasil. Assim sendo, o RAB provocou reações polêmicas entre os parceiros do Mercosul e da OMC (ALBERTO, 1999). No entanto, Vasconcelos (2003) afirma que no âmbito sul-americano as medidas foram vistas como um regime automotivo comum, o que não aconteceu em relação aos EUA e a União Europeia (UE). Em relação a esses países ficou evidente que as negociações seriam mais complexas pois foi necessário, por parte do governo brasileiro, uma concessão maior, principalmente através da ampliação de cotas de importação.

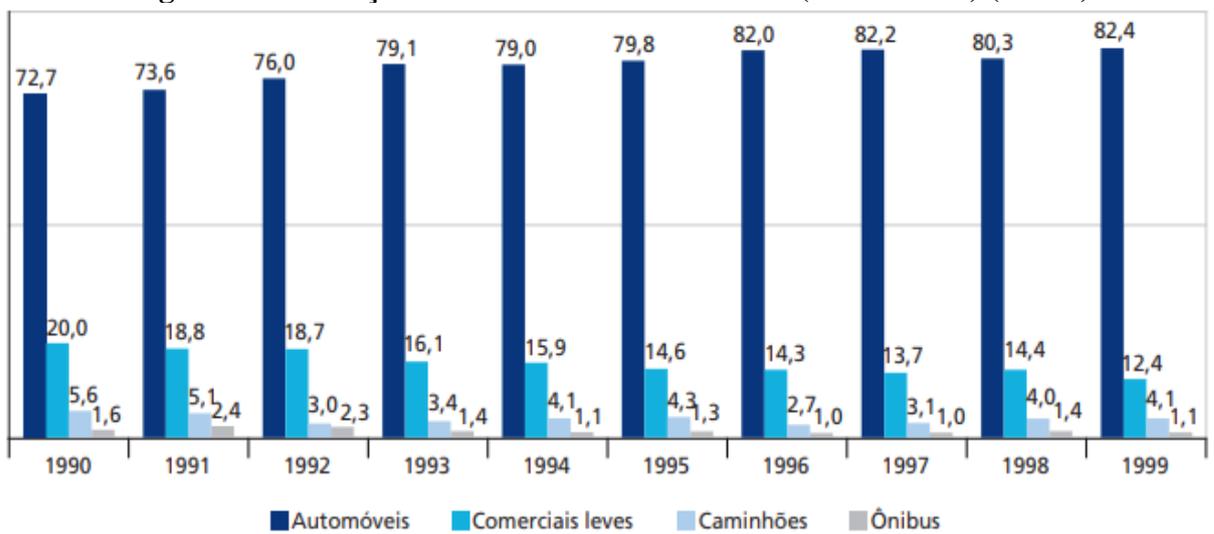
Nesse sentido, Zauli (1997), sinaliza que um dos maiores problemas internos para o impulsionamento do setor estava na alta concentração geográfica na instalação das montadoras, na região sudeste. Assim sendo, o autor corrobora que a centralização de decisões sobre a

política industrial do setor acabava por ser fragilizada, tanto no processo de formulação, como na implementação de políticas.

Para Pinheiro e Motta (2001), o RAB tomou contornos de política pública, que entre os objetivos estava a busca da descentralização da indústria automobilística, cujo cerne situava-se em torná-la mais moderna e competitiva, em busca de atender as demandas internas e externas.

Nesse sentido, Silva (2008), pontua que o mercado interno através do consumo se apresenta como um dos pilares para essa modernização e aumento da competitividade nacional. Ao analisar sob a ótica da demanda, pode se usar como parâmetro a produção total de veículos nessa década dos anos de 1990, conforme a Figura 3.

**Figura 3 – Produção Total de Veículos no Brasil (1990 – 1999) (em %)**



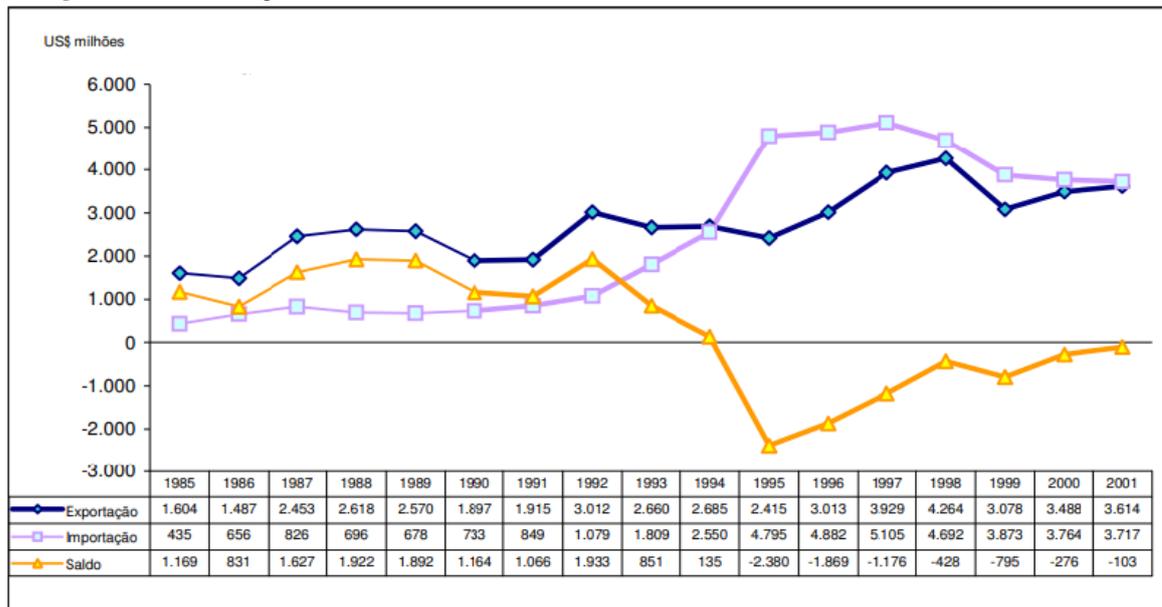
Fonte: LIMA (2016, p.14).

Diante dos dados expostos e através de uma análise gráfica, é possível verificar uma trajetória crescente entre 1990 e 1999 na produção de automóveis, e apenas uma leve queda em 1998. Mas, mesmo com esse recuo da produção no ano de 1998, essa categoria apresentou uma média de crescimento em torno de 78,71%. Os veículos comerciais leves demonstraram ser a segunda parcela mais significativa no valor total da produção, apresentando uma média na produção de 18,89%, seguido dos caminhões com aproximadamente 3,94% e, posteriormente, os ônibus com uma média de 1,37%.

Nesse sentido, para Fonseca (1999), em 1994, a partir de implementação do Plano Real que resultou no controle inflacionário, pôde-se constatar o aumento, tanto do poder aquisitivo, bem como as expectativas da população. Essas duas variáveis somadas a abertura comercial, promovida desde o início do ano de 1990, resultaram na grande demanda por veículos importados. Segundo Frainer (2010), essas ações acabaram por favorecer o aumento da

competitividade da indústria automobilística e a identificação das causas de distorções ocorridas no setor. Entretanto, esse aumento das importações não compensado por um aumento das exportações acabou pressionando, negativamente, o saldo da balança comercial, como mostra a Figura 4.

**Figura 4 – Balança Comercial da Indústria Automobilística Brasileira, 1985-2001**



Fonte: Adaptado de SILVEIRA (2002).

Com uma forte queda, no ano de 1995, no saldo comercial, resultando no maior déficit registrado desde a redemocratização em 1985, o governo procurou estancar esse processo inserindo os automóveis na Lista de Execução da Tarifa Externa Comum (TEC)<sup>26</sup>, fato que culminou no aumento dos impostos de importação e redução da demanda por esse bem importado, o que ajudou a reduzir o déficit na balança comercial.

No entanto, a desvalorização cambial, ocorrida em 1998, foi o fator acelerador pelo declínio das importações e, conseqüentemente, pela queda no saldo negativo da balança comercial do setor automotivo.

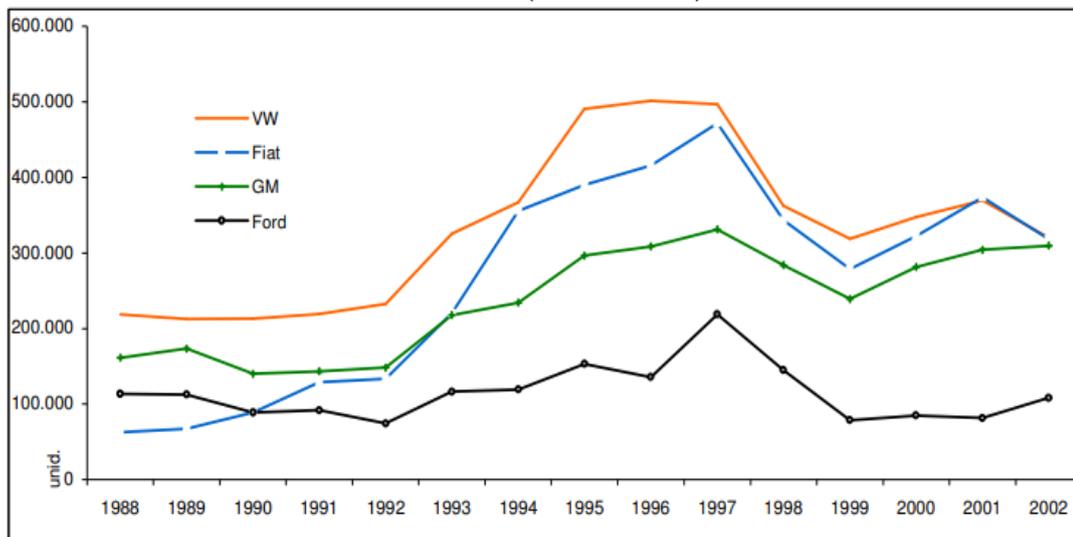
Na segunda metade da década de 1990, a partir da implementação de políticas setoriais como a do RAB, é possível identificar que ocorreu uma elevação na produção de automóveis, sinalizando a perspectiva da retomada dos investimentos. Diante desse contexto, pode-se observar que na década de 1990, sendo caracterizada como o período em que as reformas liberais foram a ênfase de políticas econômicas e fiscal do governo, o setor também recebeu

<sup>26</sup> Essa tarifa era comum aos países membros do Mercado Comum do Sul (Mercosul), (Fonseca, 1999).

uma atenção especial, principalmente através dessas políticas setoriais (MOREIRA, 2016, p.50).

O governo, por sua vez, determinaria novos índices de importação a partir da participação das montadoras nas exportações, criando forte atrativo às demais montadoras estrangeiras não implantadas no Brasil.

**Figura 5– Brasil: Vendas Internas de Veículos Nacionais e Importados por Montadoras no Brasil (1988 – 2002)**



Fonte: Adaptado de ANFAVEA (2015).

Nesse sentido, conforme Silveira (2003), os primeiros anos do governo FHC foram marcados por acordos entre montadoras, o que resultou em aumento do parque industrial brasileiro. Diante dessa perspectiva, o governo focando na banca comercial do país passou a determinar um “índice” de importação de acordo com a participação de cada montadora nas exportações, tal regulamentação acabou por provocar um aumento nos investimentos de novas montadoras no país entre os anos de 1992 – 1997. Aliada a essa regulamentação, foi implementada uma política expansionista de crédito através da ampliação de linhas de financiamento, consórcios e arrendamentos. Essas ações em conjunto resultaram no aumento do acesso a esse bem pela população de baixa renda.

Observa-se uma característica importante a partir do ano de 1995, que é a polarização da demanda de automóveis pela classe social menos favorecida. Assim sendo, procurou-se intensificar a produção de um veículo, cujo custo fosse menor. Diante dessa ótica, automóveis “populares” de até 1.000 cilindradas passaram a ser um dos focos das montadoras, a partir desse período (MARTINES, 2012).

Dando continuidade, Lopes (2005) indica que ao decorrer do ano de 1996 o setor automobilístico no país iniciou um movimento de descentralização das montadoras buscando por regiões que lhe proporcionassem mais subsídios fiscais, tais como: redução de custos para implementação de novas filiais e em alguns casos até a divisão dos riscos do investimento entre as montadoras<sup>27</sup> e a localidade que a fábrica seria instalada. Esses subsídios eram defendidos pelos governantes locais, pois muitos atribuíam a cadeia produtiva que uma montadora concebia e, conseqüentemente, o forte impacto na geração de empregos. No entanto, segundo o autor, esse processo de “guerra fiscal” acabou por promover grandes dificuldades fiscais e orçamentárias para os governos locais.

Logo após esse período, observa-se que no segundo governo de FHC (1999-2002), a economia nacional se deparou com um processo de recessão, tanto internamente como externamente.

#### 4.1 O SEGUNDO GOVERNO DE FERNANDO HENRIQUE CARDOSO (1999-2002)

Diante desse cenário, o governo de FHC implementou medidas de cunho ortodoxo, principalmente pelo aumento da taxa de juros e ajustes fiscais, com a finalidade de atenuar os efeitos das crises vivenciadas até então, bemcomo, uma busca mais rígida para que a inflação não saísse do controle.

Conforme (MOREIRA; 2016, p. 460-461) é possível pontuar que,

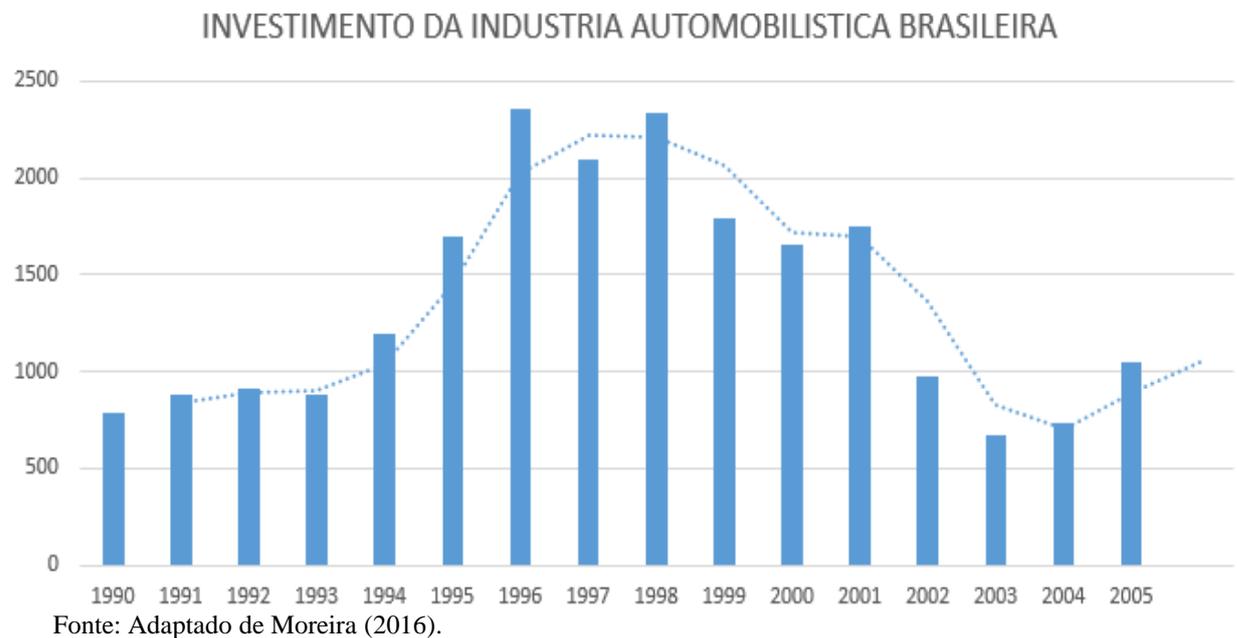
Esse cenário macroeconômico de baixa taxa de crescimento econômico, valorização cambial entre 1994 e 1998, crise a partir de 1999 com forte desvalorização cambial e aprofundamento das políticas ortodoxas explica bem os motivos para o baixo dinamismo do setor automobilístico da economia brasileira, principalmente quando constatamos que o mercado interno é o grande impulsionador do setor em detrimento do comércio externo.

No contexto geral, vale ressaltar que no período do RAB foi possível observar que o investimento no setor também obteve uma forte queda a partir do ano de 1998.

---

<sup>27</sup> Foram concedidos por parte dos Estados e municípios incentivos tais como: doação de terrenos, isenção de impostos empréstimos com juros subsidiados, etc. Entre os estados que passaram a abrigar empresas automobilísticas destacam-se: o Paraná que inaugurou a Damiler Chrysler (1998), a Renault (1998), e Volkswagen (1999) e o Rio Grande do Sul com a General Motors (MYARA, 2013, p.28).

**Figura 6 - Brasil: Investimento da Indústria Automobilística (1990 – 2005)**  
\*em milhões de dólares



Os dados expostos na Figura 6 demonstram que no segundo governo de FHC (1999-2002) os investimentos no setor automobilístico foram menores que na gestão anterior. Nesse sentido, é possível mencionar que as políticas econômicas para a condução da economia interna acabaram, por si, inibindo um avanço de uma agenda favorável a política industrial desse período (MOREIRA,2016).

Nesse contexto, a mudança da política cambial, que passou a ser “flutuante” a partir do início dos anos de 2000, acabou por acarretar num aumento nos custos do setor e, conseqüentemente, impactando na retração da sua capacidade produtiva. Porém, como é possível observar, mesmo com essa redução nos investimentos consegue-se constatar um aumento na produção e exportação de veículos durante o segundo mandato de FHC.

Conforme a Tabela 9, o Brasil já contabilizava 20 modelos de produção no início dos anos 2000 (SILVEIRA, 2016). E quando se analisa os dados, é possível constatar que 22,50% do total produzido no período foi destinado para exportação. E que durante 1998-2002, a produção aumentou 12,94% e as exportações de veículos fabricados no Brasil apresentaram uma evolução positiva de aproximadamente 6,04%.

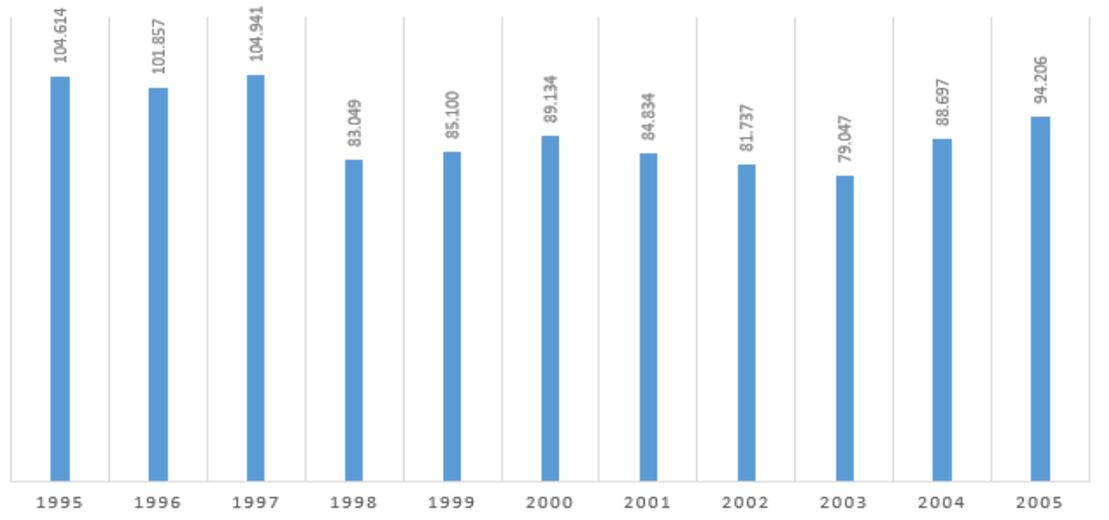
**Tabela 7 – Produção e Exportação de Veículos Fabricados no Brasil (1998- 2002)**

Ano	Produção	Exportações
1998	1.586.291	400.244
1999	1.386.714	274.799
2000	1.691.240	371.299
2001	1.817.116	390.854
2002	1.791.530	424.415

Fonte: ANFAVEA (2015).

Diante desse contexto, e com base em dados da ANFAVEA (2011), é possível constatar que o mercado interno foi o principal fator de crescimento do setor automotivo no Brasil, durante o segundo governo de FHC.

No cenário internacional o Brasil se destacou como um dos grandes produtores de automóveis e, principalmente, devido às modificações que ocorreram nos anos 90 que forçaram as empresas a passar por um processo de reestruturação, obtendo aumento da produtividade por meio das inovações tecnológicas, bem como o aumento no número de postos de trabalho, conforme a Figura 7.

**Figura 7 – Empregos na Indústria Automobilística (1995 – 2005)**

Fonte: ANFAVEA (2015).

É importante ressaltar que a retração de postos de trabalho se deu, principalmente, devido a utilização de métodos que valorizavam a redução de custos<sup>28</sup>, que culminaram na

<sup>28</sup> Em meio as incertezas geradas no ambiente econômico e político dos anos 90, a organização dos interesses da indústria automotiva no Brasil conseguiu articular com êxito um importante acordo entre os fatores envolvidos e o Estado durante o governo de Itamar Franco (1992-1994). Mais tarde, o novo regime automotivo, firmado

alteração das estruturas de produção de automóveis. Identifica-se também que o pico no número de empregos formais durante o governo FHC foi no ano de 1997, com 104.941 empregados no setor e, posteriormente, até o final de seu mandato (ano 2003) obteve uma média de 83.016 empregados formais.

Diante dessa perspectiva o novo plano para o setor automotivo, no início do primeiro mandato de FHC, consagrou a relação entre capital, trabalho e a forte participação do Estado como fator preponderante para o setor (MARTINES, 2002).

Nesse enquadramento, é importante ressaltar que políticas que viessem a gerar estímulos para implementação de novas fábricas, através do aumento de demanda, estavam diretamente relacionadas com divulgação desse mercado para os agentes econômicos. Sendo que, ao agregar a essa iniciativa de divulgação do produto à facilidade ao crédito, implementada pelo governo Luiz Inácio Lula da Silva (2003-2009), foi possível verificar o início de um período próspero para o setor automobilístico no país.

---

entre multinacionais, o Estado brasileiro e o argentino, no início do primeiro mandato de FHC, consagraram a relação entre capital, trabalho e Estado num setor modelar da economia capitalista na América Latina. O papel do trabalho organizado foi decisivo, na medida em que o interesse na manutenção dos empregos e salários, de um lado, e o histórico de mobilização contra as empresas montadoras, de outro, motivaram a negociação coletiva e a definição de acordos e metas para a indústria. Esse tem sido o padrão das relações entre o Estado e o setor. O peso simbólico e político da indústria automotiva no imaginário das sociedades industriais avançadas representa um elemento decisivo na capacidade do setor em fazer valer suas demandas (BELIERO, 2012, p.27-28).

## 5 A TRAJETÓRIA DO COMPORTAMENTO DO SETOR AUTOMOBILÍSTICO NOS ANOS 2000

Observa-se que a abertura comercial e financeira no Brasil resultou num processo de aceleração e crescimento no início dos anos 2000. Assim sendo, no que se refere ao setor automobilístico, é possível identificar que após metade da década de 2000 essa indústria apresentou uma velocidade forte de crescimento na sua trajetória.

Nesse contexto, o primeiro governo de Luis Inácio Lula da Silva (2003-2006), foi caracterizado, primeiramente, com uma expectativa negativa, porém no decorrer do seu mandato, esse sentimento, tanto em relação à economia como à política, se acalmou e o que se presencia é um cenário onde as expectativas se mostraram bem positivas.

Diante disso, no que se refere a indústria automobilística, ocorreu uma mudança no conceito de comportamento de consumo, onde os carros populares se mostraram como chave para uma nova fase desse setor, concomitante ao desempenho nas exportações, conforme Tabela 8.

**Tabela 8 – Exportações do Setor Automobilístico (2000-2007) em unidades**

Ano	Produção	Exportações	Evolução (%)
2000	1.691.240	371.299	21,95
2001	1.817.116	390.854	21,51
2002	1.791.530	424.415	23,69
2003	1.827.791	535.980	29,32
2004	2.317.227	758.787	32,75
2005	2.530.249	897.144	35,45
2006	2.612.329	842.837	32,26
2007	2.980.163	789.371	26,49

Fonte: ANFAVEA (2015).

Os dados expostos na Tabela 8 indicam uma trajetória crescente das exportações no setor automobilístico, entre os anos de 2000 e 2007. No entanto, a partir de 2006 até 2007, se configura uma pequena redução em relação ao melhor ano, que foi o de 2005.

O movimento no mercado interno a partir de 2005, é caracterizado por um forte impulsionamento, e conjuntamente com a valorização da moeda nacional, observa-se uma desaceleração nas exportações de veículos. A redução das exportações pode ser explicada pela concorrência dos países asiáticos, em particular a China (SILVESTRE, 2011).

Nesse contexto, para Moreira (2016, p. 487):

[...] as exportações parecem ter se transformado em uma variável de grande relevância para promover um ajuste do balanço de pagamentos, por meio de elevados superávits comerciais, e manter a economia brasileira em atividade, mesmo que em níveis ainda baixos quando comparados a outras economias em desenvolvimento, garantindo, ao mesmo tempo, um mínimo de estabilidade macroeconômica, ao reduzir conjuntamente a vulnerabilidade externa da economia brasileira.

No que se refere a produção da indústria automobilística, o governo unificou o mercado cambial, flutuante e livre, e promulgou medida provisória com a finalidade de promover incentivos fiscais a investidores estrangeiros. Nesse sentido, a partir de 2003, a demanda no setor automobilístico foi aquecida, tendo contribuído de forma positiva para esse movimento, a estabilização econômica e a redução das taxas de juros, conforme explana a Tabela 9.

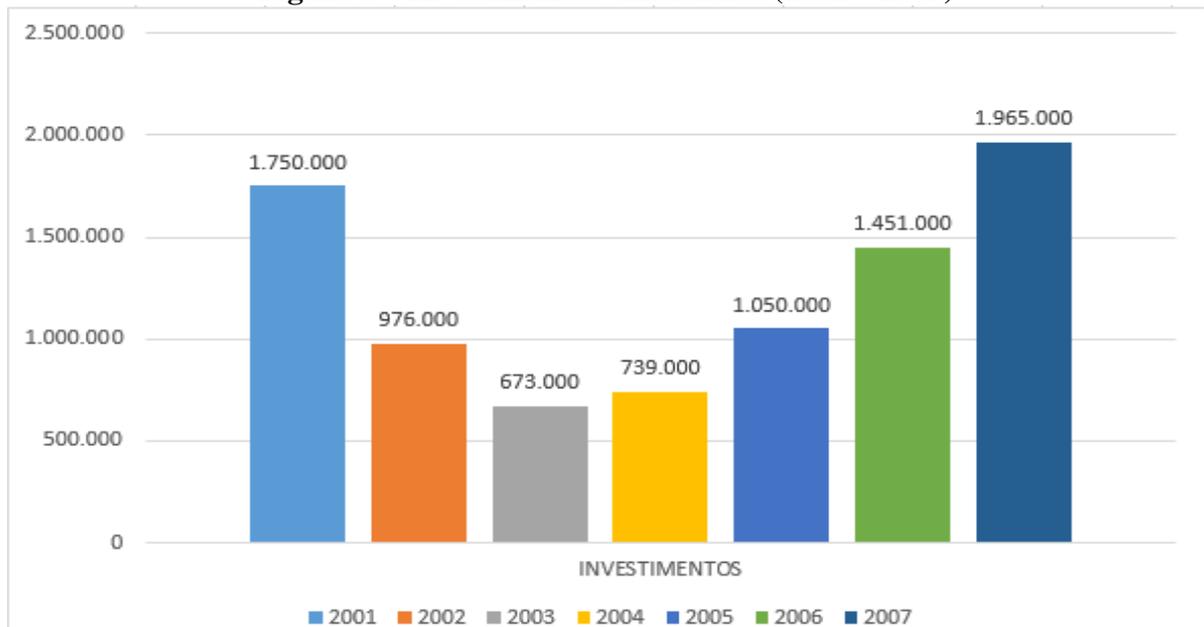
**Tabela 9 – Produção Total de Veículos no Brasil (2001 – 2007)**

Ano	Produção	Evolução (%)
2001	1.817.116	-
2002	1.791.530	-1,41
2003	1.827.791	2,02
2004	2.317.227	26,78
2005	2.530.249	9,19
2006	2.612.329	3,24
2007	2.980.163	14,08

Fonte: Elaboração própria a partir de dados da ANFAVEA (2015).

Ao analisar os dados da Tabela 9, é possível pontuar uma média de crescimento em torno de 8,90% durante o período de 2001 a 2007, desempenho atribuído a uma maior abertura comercial em relação a períodos anteriores, o que gerou um investimento superior na indústria nacional com a modernização do parque industrial (Lamonica, 2011), fato este que culminou em melhorias técnicas que vão desde a gestão até ao processo produtivo. Os dados expostos acima evidenciam uma forte expansão no ano de 2004 em relação ao ano de 2003, aproximadamente 26,78%, e no ano de 2007, 14,08%, essa performance sinaliza um boom no setor. Tal resultado mostra que o Brasil estava se consolidando como um dos principais mercados da indústria automobilística tanto na demanda quanto na oferta (SILVESTRE, 2012, p.111).

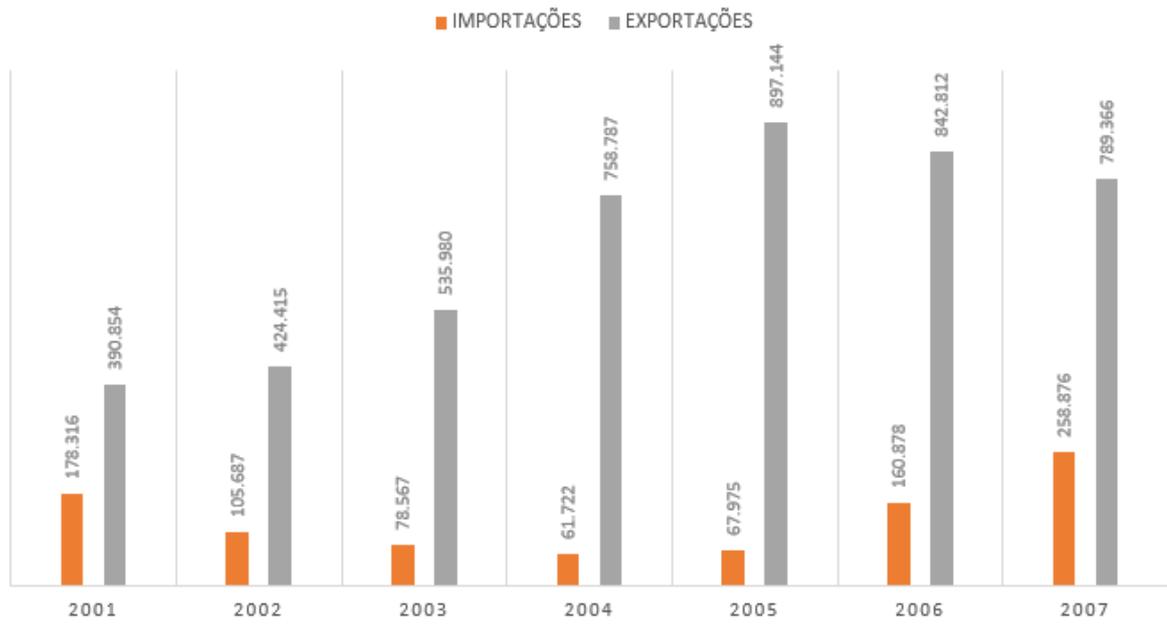
Nesse segmento, é possível indicar que esse movimento está diretamente relacionado com os aportes financeiros empregados no setor durante o período entre o ano de 2001 e 2008

**Figura 8 – Investimentos em dólares (2001 – 2007)**

Fonte: Adaptado de ANFAVEA (2015).

Destaca-se, na Figura 8, uma tendência de elevação de investimentos no setor, principalmente a partir do ano de 2004. Nesse sentido é possível constatar um aumento de aproximadamente 165% entre os anos de 2004 a 2007.

No que se refere ao setor externo, analisando o ramo automobilístico sob a ótica de importação e exportação, entre os anos de 2002 e 2007 constata-se uma média na evolução de unidades importadas de 24,16%, e na posição diametralmente oposta, as exportações apresentaram uma média de crescimento da ordem de 14,33%, conforme demonstra-se através da análise da Figura 9.

**Figura 9 – Exportações e Importações do Setor Automobilístico (2001-2007)**

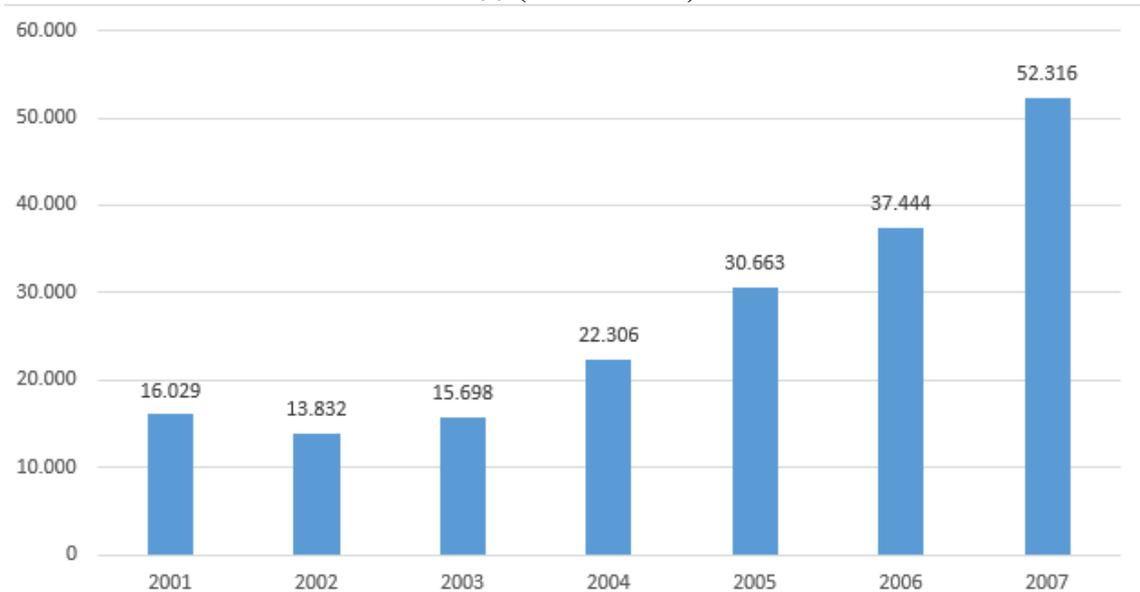
Fonte: Adaptado de ANFAVEA (2015).

Diante desse contexto, Tomaso (2014, p. 22) afirma que:

“[...]o crescente desempenho da economia brasileira a partir de 2004 pode ser justificado pelo aumento das exportações, a qual ocorreu por três fatores: O primeiro seria a mudança da política externa promovida pelo governo corrente; o segundo seria o aumento da demanda mundial; e o terceiro fator seria o cenário econômico interno, onde, dado à estagnação da economia dos últimos anos, ocorreu a formação de capacidade ociosa das indústrias, logo a oferta poderia aumentar de forma acelerada sem impactar o mercado com a aceleração da inflação, além da redução de custos das empresas e aumento de competitividade, já que a taxa de desemprego estava em alta, o que reduzia os salários médios do país. Em função das incertezas, as políticas monetária e fiscal se mantiveram recessivas, como no governo precedente.”

Com efeito, a partir de 2003, o aumento das vendas e exportações trouxe, consequentemente, um crescimento expressivo do faturamento líquido do setor automotivo, conforme mostra a Figura 10.

**Figura 10 – Faturamento Líquido da Indústria Automobilística Brasileira em U\$\$ (2001 – 2007)**



Fonte: Adaptado de ANFAVEA (2015).

A queda do faturamento apresentado no ano de 2002, se comparada com o ano anterior, foi da ordem de 13,71%. No entanto, a partir de 2003 a curva se mostra ascendente até o ano de 2007.

Diante dessa perspectiva, é possível identificar que o primeiro mandato do presidente Lula apresentou resultado positivo na balança comercial, e um dos motivos atribuídos a esse feito foi o desempenho positivo das exportações do setor automobilístico.

### 5.1 CENÁRIO INTERNO: DESAFIOS NO ENFRENTAMENTO DA CRISE MUNDIAL DE 2008

No segundo mandato do presidente Luís Inácio Lula da Silva (2007-2010) foi implementado o Plano de Desenvolvimento Produtivo (PDP), que tinha como objetivo a busca por uma política industrial. O PDP fez uso de vários instrumentos para seu desenvolvimento, indo desde alterações fiscais, tributárias, de financiamento, aprimoramento jurídico, regulação e apoio técnico para alcançar objetivos de cunho produtivo, competitivo, inovador e investidor (TOMASO, 2014, p.27). Nesse sentido, o autor ressalta que até o ápice da crise financeira mundial, em setembro de 2008, o Brasil vivenciava uma dinâmica interna onde a demanda estava superaquecida, inflação estável e baixa taxa de desemprego.

É importante mencionar que, diante da crise financeira de 2008 o governo promoveu políticas anticíclicas para o enfrentamento desse problema. Dentre as políticas cita-se: a redução

de impostos e a atuação dos bancos públicos para compensar o crédito dos privados, conseguindo evitar maiores prejuízos para a dinâmica econômica. Diante desse cenário, é possível pontuar que o setor automobilístico acabou por ser beneficiado e com isso, iniciar um processo de retomada do crescimento (DAUDT, 2018).

Com a implosão da crise, o setor sofreu leve queda nos resultados de 2009, no entanto, a produção e as vendas no mercado interno apresentavam um movimento crescente, conforme mostra a Tabela 10.

**Tabela 10 – Produção Total de Veículos e Vendas no Mercado Interno (2007 – 2013) - unidades**

Ano	Produção total	Vendas - mercado interno
2007	2.980.163	2.190.797
2008	3.216.381	2.481.847
2009	3.183.483	2.708.157
2010	3.646.548	2.879.116
2011	3.445.221	2.862.469
2012	3.432.249	2.960.203
2013	3.738.448	3.146.825

Fonte: Adaptado de ANFAVEA (2015).

Diante dos dados expostos na Tabela 10, é possível identificar a evolução do mercado interno a partir do ano de 2007 até 2010 – 2º mandato do governo Lula -, que foi de aproximadamente 31,42%. Quando se analisa até o ano de 2013 – 1º Governo de Dilma Vana Rousseff – esse aumento foi da ordem de 43,64%. Ressalta-se que, do número total de veículos produzidos no ano de 2013, quase 85% foi para atender o mercado interno.

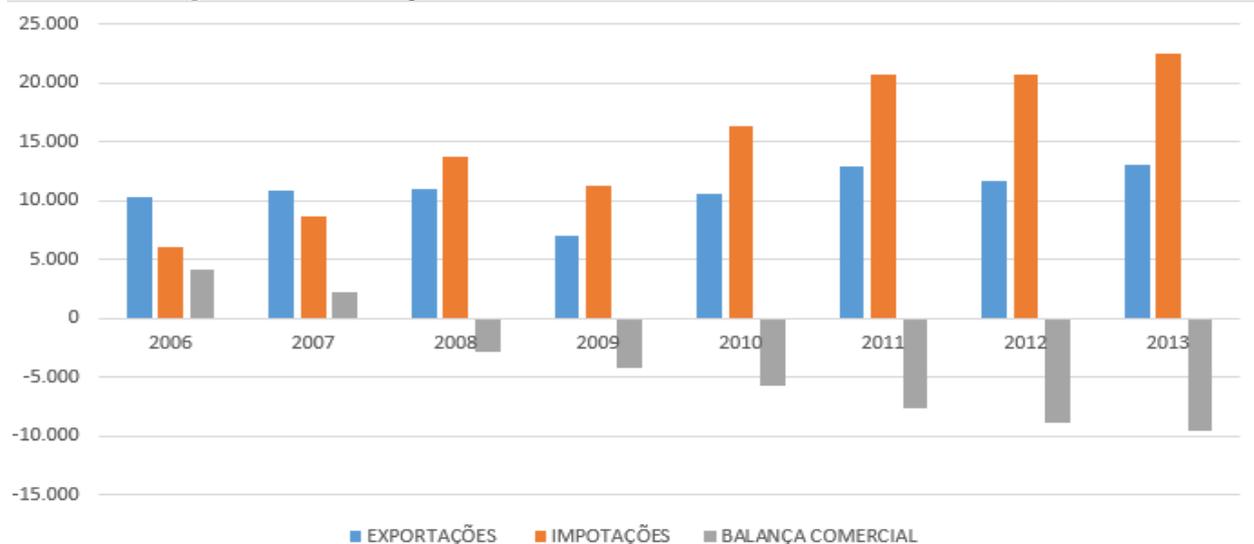
É importante pontuar que a rápida recuperação do mercado automotivo teve uma forte contribuição de medidas que favoreceram o setor, tais como: como a redução do IPI e o aumento do crédito para veículos, o que proporcionou a muitos brasileiros a contemplar seu primeiro automóvel (CHIARI, 2012, p.112).

A partir desse contexto, e dando continuidade à análise do setor, é possível ressaltar que a partir de 2006 identifica-se uma retração nas exportações, no lado diametralmente oposto, constata-se um aumento considerável no licenciamento de veículos importados no ano de 2007 (TOMASO, 2014, p. 43).

Nesse sentido, pode-se utilizar de uma análise sobre a relação no aumento das importações de veículos, e conseqüentemente do aumento no déficit na balança comercial de

veículos, conforme mostra a Figura 11. Esse movimento, aumento das importações, foi atribuído a internalização do setor, ocorrida principalmente devido a abertura comercial iniciada nos anos de 1990 conjuntamente com a preferência da demanda interna por modelos produzidos no Brasil e de baixa tecnologia agregada, ou seja, mais acessíveis a população de renda mais baixa (MOREIRA, 2016, p. 56).

**Figura 11 – Balança Comercial de Veículos no Brasil (2006 – 2013)**



Fonte: Adaptado de ANFAVEA (2015).

Conforme visualizado na Figura 11, a partir do ano de 2008 o Brasil começou a apresentar déficit na balança comercial do setor automobilístico, demonstrando uma evolução nesse déficit em torno de 220% entre 2008 e 2012.

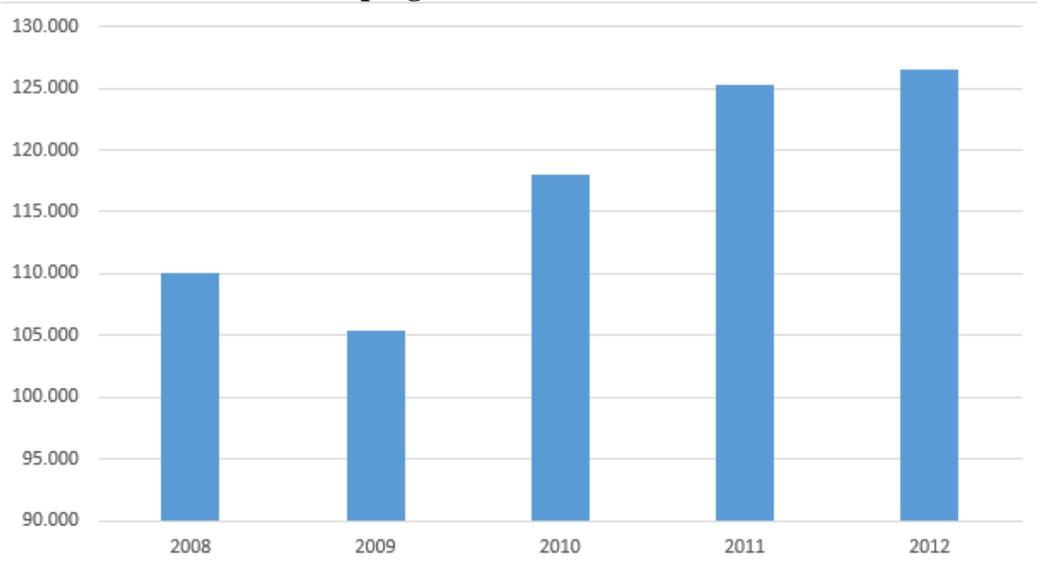
O aumento das importações é observado em decorrência da preferência dos produtores pela tecnologia avançada importada, pois ela sinalizava uma oportunidade de adquirir conhecimentos, aprimorar os carros produzidos e alinhar as estratégias, adequando-as à conjuntura mercadológica mundial do setor (CHIARI, 2011 p.189).

Conforme Tomaso (2014, p. 28):

[...] apesar das expectativas negativas nos anos posteriores à crise, o Brasil apresentou uma rápida recuperação em relação a outros países dados ao fluxo líquido de capitais, já que a economia mundial passava por um período de alta liquidez financeira. Em um cenário de estagnação econômica na Europa e nos Estados Unidos, esse fluxo de capital foi direcionado, em grande parte, ao Brasil, movimento esse explicado pela alta rentabilidade de aplicações em carteira, ou seja, a diferença entre a taxa de juros Selic e a taxa de juros internacional.

Como toda tendência observada nos outros setores econômicos, entre 2008 e 2009 ocorreu uma queda no número de trabalhadores empregados diretamente no setor automobilístico, conforme mostra a Figura 12.

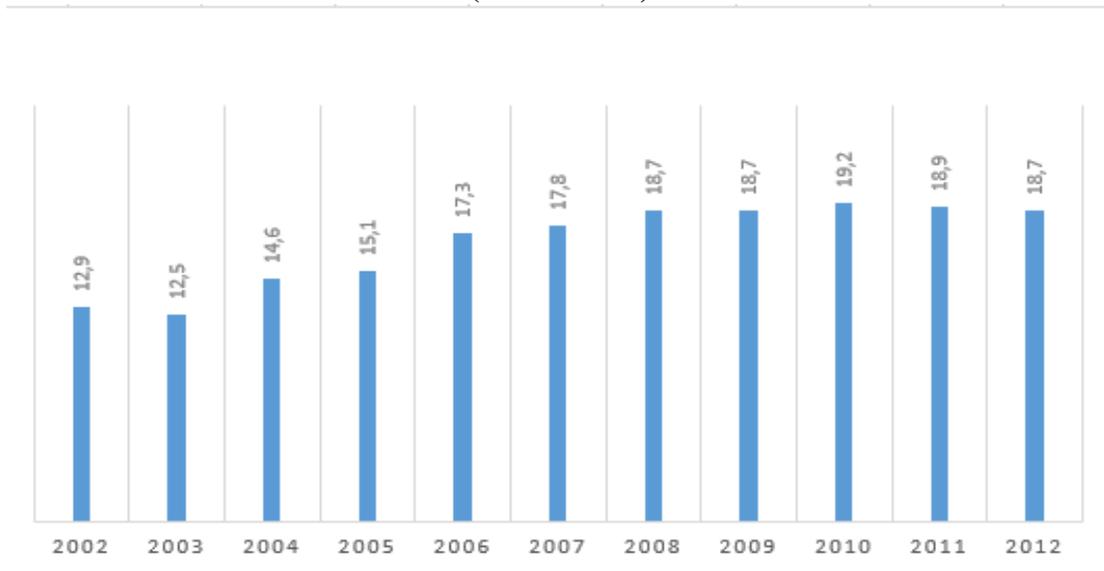
**Figura 12 – Trabalhadores Empregados no Setor Automotivo Brasileiro (2008 – 2012)**



Fonte: RAIS/TEM apud Tomaso (2014, p. 53).

Entre o ano de 2008 e 2012, conforme demonstrado no gráfico da Figura 12, o número de empregos formais gerados pelo setor apresentou uma evolução em torno de 15% no período. Como contribuição no aumento de empregos, faturamento e investimentos, o setor automobilístico apresentou uma participação relevante no PIB brasileiro, conforme é possível observar na Figura 13.

**Figura 13 – Participação da Indústria Automobilística Brasileira no PIB Industrial (2002 – 2012)**



Fonte: ANFAVEA *apud* MOREIRA (2014).

Diante do exposto acima, pode-se identificar que durante os dois governos do presidente Lula da Silva (2003-2010), a participação do setor automobilístico no PIB nacional apresentou uma curva ascendente, ou seja, uma evolução, em torno de 53,60%. Esse movimento é resultado das políticas monetárias em vigor, tais como: o aumento do crédito, incentivo da redução da alíquota de IR e IPI para carros novos, em contrapartida, houve um aumento da dívida líquida interna. Vale ressaltar que essas ações de apoio ao setor automotivo foram essencialmente de curto prazo e tiveram efeitos apenas nas vendas de veículos, mas não na estrutura da indústria como um todo (SILVESTRE, 2012, p. 112).

Nesse sentido, é importante a guisa de conclusão desse período, que é correto afirmar que as políticas anticíclicas adotadas pelo governo do presidente Lula da Silva, para o enfrentamento da crise financeira internacional do ano de 2008, foram a mola propulsora para estimular não somente o setor automotivo, mas também a economia interna como um todo.

## 6 ANÁLISES CONCLUSIVAS

Identifica-se que grande parte do desenvolvimento econômico do Brasil ao longo do período analisado foi impulsionado em sua ampla maioria pela participação do Estado na elaboração e execução de políticas que buscassem o impulsionamento da industrialização no país.

Diante desse cenário, o setor automotivo foi alçado como um ator preponderante para alcançar o dinamismo trilhado para a aceleração do setor industrial, principalmente por agregar uma forte cadeia produtiva em seu entorno. Fato este que culmina em uma participação relevante para o crescimento econômico, seja através dos postos de trabalhos gerados ou pela renda, além da forte contribuição exigida pelo processo tecnológico inserido nesse setor.

Vale ressaltar que, internamente a busca por esse dinamismo atravessou várias turbulências, seja no campo político ou econômico, principalmente a partir dos anos de 1960.

Nessa continuação foi possível verificar várias nuances positivas e negativas vivenciadas pelo setor ao longo do período analisado. Vale destacar que no governo de JK pôde-se identificar uma forte atração pelo investimento estrangeiro direto (IED), vindo a gerar até uma “oligopolização” do setor no mercado interno, fato que foi passível de várias críticas. Nos anos de 1960 até 1980, a instabilidade política e econômica foimarcante para a fragilidade no crescimento do setor, e nos anos de 1990 iniciou-se um processo de profundas reestruturações, visando às privatizações e a abertura da economia, fato que contribuiu muito para colocar o setor novamente em relevância para o dinamismo da economia.

Ressalta-se ainda que, a partir das políticas internas dos anos 2003, executadas através de política monetária expansionista praticada no período visando o aumento do crédito disponível para a demanda interna, foi possível verificar a recuperação do setor via “consumo” e sua contribuição para o crescimento econômico no período.

Nessa lógica, é possível constatar que o mercado interno continua sendo o principal foco dos investimentos e da produção do setor, principalmente quando se analisa o aumento da concorrência entre as montadoras com atitudes mais agressivas para conseguir uma fatia do mercado.

## REFERÊNCIAS

ANFAVEA - ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES. **Anuário da Indústria Automobilística Brasileira. Brazilian Automotive Industry Yearbook 2009.** Disponível em: <http://www.anfavea.com.br/anuario2009/capitulo2b.pdf>. Acesso em: 4 jun. 2020.

ALBERTO, N. João. O custo de bem-estar do regime automotivo brasileiro. **Rev. Pesquisa e Planejamento Econômico**, Rio de Janeiro, v.29, n 02, pág. 215-242, ago. 1999. Disponível em: [http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/3415/3/PPE\\_v29\\_n02\\_Custo.pdf](http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/3415/3/PPE_v29_n02_Custo.pdf). Acesso em: 10 maio 2020.

BAUMANN, Renato. Biefiex: efeitos internos de um incentivo à exportação. **Rev. Bras. Econômica**, Rio de Janeiro, pág. 01-28, abr/jun 1990. Disponível em: <http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/rbe/article/viewFile/448/6637>. Acesso em: 15 fev. 2020.

BARROS, D. C; PEDRO, L. S. **O papel do BNDES no desenvolvimento do setor automotivo brasileiro.** Rio de Janeiro: Bndes, 2012. p. 98-136. (v.1).

BELIEIRO, J. C. M. J. Política e desenvolvimento no Brasil contemporâneo: a experiência do setor automotivo nos anos 90. **Rev. Unicuritiba**, v.2, n. 12, p.17-29, 2011. Disponível em: <http://revista.unicuritiba.edu.br/index.php/RIMA/article/view/358>. Acesso em: 10 jan. 2020.

BRASIL. LEI nº999, 21 de outubro de 1969. Brasília. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Decreto-Lei/1965-1988/Del0999.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto-Lei/1965-1988/Del0999.htm). Acesso em: 18 maio 2020.

BRASIL. LEI nº 9.449, de 14 de março de 1997. Reduz o imposto de importação para os produtos que especifica e dá outras providências. Jusbrasil. Disponível em: <https://presrepublica.jusbrasil.com.br/legislacao/107671/lei-9449-97?print=true>. Acesso em: 19 maio 2020.

BELLINGIERI, Júlio Cesar. A economia no período militar (1964-1984): crescimento com endividamento. **Rev. Hispeci& Lema online**, v.3, n.3, dez 2012. Disponível em: <http://unifafibe.com.br/hispecielemaonline/?pagina=sumario&edicao=22>. Acesso em: 11 set. 2020.

BONELLI, Regis. Produção industrial – sugestão metodológica para a elaboração de índices e aplicações. **Rev. Pesquisa e Planejamento Econômico**. Rio de Janeiro. v. 3, n. 2, p. 405 - 428. Jun 1973.

BUARQUE, Sergio Hollanda Filho. **Nota:** o estabelecimento de um regime automotivo diante da criação da OMC. *Estud. Econ. São Paulo* Vol.33, n. 4, out/dez 2003. Disponível em : [http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0101-41612003000400006](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0101-41612003000400006). Acesso em: 10 jan. 2020.

CALANDRO, Lucrécia. A indústria automobilística brasileira: integração produtiva no Mercosul, regimes automotivos e perspectivas. **Rev. FEE**, Rio Grande do Sul, v.28, n.1 p.116-

136, 2000. Disponível em: <https://revistas.fee.tche.br/index.php/indicadores/article/view/1661>. Acesso em: 12 set. 2020.

CLARO JUNIOR, Jose Augusto; SANTOS, Leandro Bruno. Estado e dinâmica econômica e locacional da indústria automobilística o século XXI. **Rev. Formação**, v.25, n.26, pág. 47-64, set/dez 2018. Disponível em: <http://revista.fct.unesp.br/index.php/formacao/article/view/5575/4718>. Acesso em: 21 jan. 2020.

CAMPOS, Marcia Aparecida Ferreira. **A política econômica do governo Kubitscheck (1956 – 1961): o discurso em ação**. Dissertação (Pós-Graduação em Economia da Faculdade de Ciências Econômicas) UFRGS – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2017.

CAPUTO, Ana C.; MELO, Hildete P. **Industrialização Brasileira nos Anos de 1950: Uma Análise da Instrução 113 da SUMOC**. Est. Econ., São Paulo, v. 39, n. 3, p. 513-538, JULHO-SETEMBRO 2009.

CARDOSO, Miriam Limoeiro. **Ideologia do desenvolvimento: JK – JQ**. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 2ª. Ed. , 1978.

CARVALHO, Marcio. **O impacto do Plano Real sobre a indústria automobilística brasileira no período compreendido entre 1994/1997**. Tese TCC (Trabalho de Conclusão de Curso) UFBA – Universidade Federal da Bahia, 1999.

CHIARI. D. Barros; SILVESTRE. P. Luciana. **O papel do BNDES no desenvolvimento do setor automotivo brasileiro**. BNDES 60 anos, vol. 01, pág. 98-136, 2012. Disponível em: <http://web.bndes.gov.br/bib/jspui/handle/1408/938>. Acesso em: 11 abr. 2020.

CHIARI. B. Daniel; SILVESTRE.P. Luciana. **As mudanças estruturais do setor automotivo, os impactos da crise e as perspectivas para o Brasil**. BNDES Setorial n.34, pág. 173-202, 2011. Disponível em: [https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/?locale=pt\\_BR](https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/?locale=pt_BR). Acesso em: 13 abr. 2020.

COMIM, Alexandre. **De volta para o futuro: política e reestruturação industrial do complexo automobilístico nos anos 90**. 1º edição, pág. 04-54, dez.1998. Disponível em: <http://www.annablume.com.br>. Acesso em: 30 jan. 2020.

CONSONI, F. Luciane; CARVALHO, R. de Quadros. Desenvolvimento de produtos na indústria automobilística brasileira: perspectiva e obstáculos para a capacitação local. **Rev. adm. contemp.**, Curitiba, v. 6, n. 1, p. 39-61, abr. 2002. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1590/S1415-65552002000100004>. Acesso em: 10 dez. 2019.

DAUDT, Gabriel Marino; WILLCOX, Luiz Daniel. **Indústria automotiva**. BNDES Setorial, pág 183 – 208, 2018. Disponível em: <http://web.bndes.gov.br/bib/jspui/handle/1408/16241>. Acesso em: 30 abr. 2020.

DO PRADO, Pedro. **A Indústria automobilística no Brasil: Uma análise de alguns indicadores de estrutura, conduta e de desempenho a partir dos anos 1990**. Tese TCC (Trabalho de Conclusão de Curso). UFMS – Universidade Federal de Santa Maria, 2015

FERREIRA, Vinicius Selhorst. **Setor automobilístico brasileiro**: Um estudo sobre os principais impactos da crise financeira internacional no período de 2010 a 2015. Tese (Trabalho de Conclusão de Curso) UNISUL 2017. Disponível em: <https://www.riuni.unisul.br/bitstream/handle/12345/2631/TCC%20Vinicius%207.7.2017.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em: 12 fev. 2010

FERRO. R. Fernando. **Novo ciclo de expansão da indústria automobilística no Brasil**. Análise conjuntural, IPARDES Paraná, v.33, n.9-10, pag.06-10 set. /Out. 2011. Disponível em: [http://www.ipardes.pr.gov.br/biblioteca/docs/bol\\_33\\_5b.pdf](http://www.ipardes.pr.gov.br/biblioteca/docs/bol_33_5b.pdf). Acesso em: 20 jul. 2019.

FRANÇA, Felipe de Assis. **A atual política industrial brasileira e sua contribuição ao desenvolvimento do sistema nacional de inovação**. Dissertação (Pós-Graduação em Desenvolvimento Econômico) – UFPR – Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2011.

FREITAS, Andressa Ribeiro. Taylorismo fordismo e toyotismo. **Rev. Puc São Paulo**. V.19, nº35, 2015. Disponível em: <https://revistas.pucsp.br/ls/article/view/26678>. Acesso em: 22 jul. 2018.

GABRIEL, Luciano; SCHNEIDER, Ariane; SKROBOT, Fabiana; SOUZA, Marília. Uma análise da indústria automobilística no Brasil e a demanda de veículos automotores: algumas evidências para o período recente. **Rev. Análise Econômica**, RS v. 31, n. 59, 2013. Disponível em: <https://seer.ufrgs.br/AnaliseEconomica/article/view/21473>. Acesso em: 20 jan. 2020.

GIOVANNETTI, Eduardo Pereira dos Anjos. **A Evolução da eletrônica embarcada na indústria automobilística brasileira**. Monografia (Pós-Graduação em Engenharia de Processos Industriais) – Escola de Engenharia Mauá do Centro Universitário do Instituto Mauá de Tecnologia, São Caetano do Sul, 2011.

GORDON, Eleide Abril Findlay. **Construindo ferramentas e a si mesmos**: os ferramenteiros da indústria automobilística. Tese Mestrado – FGV – Rio de Janeiro – 1984. Disponível em: <https://bibliotecadigital.fgv.br> . Acesso em: 3 jul. 2019.

GUIMARÃES, E. Augusto. **A indústria automobilística brasileira na década de 80**. *Pesq. Plan. Econ.* Rio de Janeiro v.19 n.2 pág. 347-378, ago.1989. Disponível em: <http://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/5856>. Acesso em: 23 mar. 2019.

LAMONICA, M. T; APARECIDA, C. F. Crescimento e industrialização no Brasil: uma interpretação à luz das propostas de Kaldor. **Rev. Econ, Polit.** Vol. 31, nº1, São Paulo, março 2011. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0101-31572011000100006>. Acesso em: 15 dez. 2018.

LESSA, C. **Quinze Anos de Política Econômica**. São Paulo: Brasiliense, 1981, p.27-91.

LIMA, Ualasse Moreira. **O Brasil e a cadeia automobilística**: uma avaliação das políticas públicas para maior produtividade e integração internacional entre os anos 1990 e 2014. Texto para discussão/ Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Brasília - Rio de Janeiro: Ipea, 2016.

LINS, Hoyêdo; ALVES, Pedro. **A indústria automobilística e o Brasil**: uma abordagem na ótica das cadeias mercantis globais. In: Encontro nacional de economia política, 10., 2005, Campinas. Anais.Campinas: Unicamp, 2005.

LOPES, A. L. **A desconstrução da indústria automobilística brasileira constituída no governo JK pela política setorial do governo FHC**. R. Uniara, Araraquara, n. 17/18, 2005/2006.

MACEDO, Renato Droguett; SOARES, Naisy Silva. **Análise da balança comercial e da competitividade da indústria automobilística brasileira no mercado internacional**. Disponível em: <http://www.eumed.net/cursecon/ecolat/br/15/mercado-internacional.html>. Acesso em: 10 jan. 2020.

MARTINES, J. C. B. Junior. Política e desenvolvimento no Brasil contemporâneo: a experiência do setor automotivo nos anos 90. **Rev. Unicuritiba**. V.2, nº12 pág. 17 – 29, 2011

MELLO, Gustavo. **Análise da concentração na indústria automobilística no Brasil entre 2003-2015**. Tese (Trabalho de Conclusão de Curso) UNIPAMPA 2017. Disponível em: <http://dspace.unipampa.edu.br:8080/jspui/handle/rii/1817>. Acesso em: 10 mar. 2020.

MOREIRA, L. Uallace. **O Brasil e a Cadeia automobilística: uma avaliação das políticas públicas para maior produtividade e integração internacional entre os anos 1990 e 2014**. IPEA, Brasília, jan. 2016.

MYARA, L. **Transformações na indústria automobilística brasileira no setor de veículos comerciais leves e automóveis: 1990 – 2010**. Trabalho de Conclusão de Curso. Universidade Federa do Rio de Janeiro, 2016.

NASCIMENTO, Fernando. O estabelecimento das plantas montadoras de veículos no Brasil e na China: o GEIA e os planos quinquenais. **Rev. História**, UFJF, v.8, n.2, pag.82-104, mai/ago 2016. Disponível em: <https://periodicos.ufmg.br/index.php/temporalidades/article/view/198461502106/3597>. Acesso em: 15 jan. 2019.

NOGUEIRA, Bruno Pompeu. **O desenvolvimento da indústria automobilística sob a ótica do plano de metas do governo Juscelino Kubtschek (1956-1961)**. Monografia de Bacharelado – UFRJ – Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2017.

PINHEIRO, Igor F. Nolasco. **Análise política e econômica do governo Figueiredo e agonia do fim da ditadura militar brasileira**. Tese (Trabalho de Conclusão de Curso) UFSC, 2017.

PRADO, Pedro U. **A indústria automobilística no Brasil**: uma análise de alguns indicadores de estrutura, conduta e de desempenho a partir dos anos 1990. Monografia de Graduação – UFSM – Universidade Federal de Santa Maria, 2015.

RAMALHO, José Ricardo. **Novas fábricas, velhas práticas**: relações trabalhistas e sindicais na indústria automobilística brasileira. Caderno CRH, Salvador, v.17, n. 41, p. 199-210, maio/ago. 2004.

REIS, P. Ademar. 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. **Rev. Iuminart**, São Paulo, v.1,n. 1, pág. 96-109, mar 2009. Disponível em: <http://revistailuminart.ti.srt.ifsp.edu.br/index.php/iluminart/article/view/11>. Acesso em: 10 fev. 2020.

ROEHE, Nara Simone. **Indústria automobilística & a política econômica do governo Geisel: Tensão em uma parceria histórica (1974-1978)**. Tese (Doutorado em História) – Faculdade de História. Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, 2011.

SCAVARDA, Luis F. Roriz; HAMACHER, Sílvio. Evolução da cadeia de suprimentos da indústria automobilística no Brasil. **Rev. adm. contemp.**, Curitiba, v. 5, n. 2, p. 201-219, ago. 2001. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1590/S1415-65552001000200010>. Acesso em: 12 fev. 2020.

SILVA, Christian. Competitividade e estratégia empresarial: um estudo de caso na indústria automobilística brasileira na década de 1990. **Rev. FAE**, Curitiba, v.4, n.1, p.35-48, jan./abr. 2001. Disponível em: <https://revistafae.fae.edu/revistafae/article/view/454/349>. Acesso em: 10 maio 2020.

SILVA, R. **Industria automobilística brasileira nos anos 90: uma nova territorialização**. Ver. UFG, Goiânia, v.23, nº1 – jan-jun, 2003. Disponível em: <https://www.revistas.ufg.br/bgg/article/view/4184/3678>. Acesso em: 10 maio 2020.

SILVEIRA, L. M. **Transformações na indústria automobilística mundial: o caso do complexo automotivo no Brasil – 1990- 2002**. Tese (Pós-Graduação em Geografia Humana). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas – Universidade de São Paulo, 2002.

SILVEIRA, M. N. Implantação e evolução da indústria automobilística no Brasil. **Revista Tocantinense de Geografia**, Araguaia (TO), ano 05, nº07, jan. Julho. 2016. Disponível em: <https://sistemas.uft.edu.br/periodicos/index.php/geografia/article/download/1704/8474/>. Acesso em: 5 abr. 2020.

SOUSA, Dilciele Nascimento de. **Política automobilística brasileira: uma nota sobre os fundamentos (institucionais) e os impactos (organizacionais) do Inovar- Auto – Salvador, 2017**.

TARDIN, Daniel G. de Sá. **Análise do II PND**. Monografia (Graduação em Economia) – Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, 2015.

TOLEDO, Caio Navarro. 1964: O golpe contra as reformas e democracia. **Rev. Bras. Hist.**, São Paulo, v. 24, n. 47, p. 13-28, 2004. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1590/S0102-01882004000100002>. Acesso em: 15 dez. 2018.

TOMASO, R. Andreta. **Uma análise da política econômica a partir do desempenho da indústria automotiva brasileira no cenário de 2003 – 2014**. Monografia (Bacharelado em Ciências Econômicas) – Universidade Federal do Rio Grande – FURG, 2014.

VALENTE, S.F. Menezes. **O Brasil e as perspectivas do mercado internacional no etanol.** Monografia (Bacharelado em Relações Internacionais) – Centro Universitário de Brasília – UNICEUB, 2008.

VASCONCELOS. N. **Política pública para a indústria automotiva brasileira na década de 90:** uma análise do seu processo de elaboração. Tese (Trabalho de Conclusão de Curso) Centro Federal de Educação Tecnológica da Bahia - CEFET/BA, 2003

ZIMMERMANN, Michel Willian Almeida. Indústria automobilística e poder: uma breve análise dos casos FMN e IBAP. **Rev. Acervo**, Rio de Janeiro, v.27, nº 1, p. 305-312, 2014. Disponível em: [http:// revista.arquivonacional.gov.br](http://revista.arquivonacional.gov.br). Acesso em: 20 ago. 2018.