

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA

LUCA PILOTTO MARTINS DE CARVALHO

A acumulação no capitalismo dependente e associado brasileiro: o caso da indústria automobilística estadunidense, japonesa e europeia no Brasil

Earnings and profits in Brazilian dependent and associated capitalism: the cases of US, Japan and European companies

São Paulo
2024

LUCA PILOTTO MARTINS DE CARVALHO

A acumulação no capitalismo dependente e associado brasileiro: o caso da indústria automobilística estadunidense, japonesa e europeia no Brasil

Trabalho de Graduação Integrado (TGI) apresentado ao Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, da Universidade de São Paulo, como parte dos requisitos para obtenção do título de Bacharel em Geografia.

Orientadora: Prof^a. Dr^a. María Mónica Arroyo

São Paulo
2024

[Ficha Catalográfica]

RESUMO

CARVALHO, Luca Pilotto Martins de **A acumulação no capitalismo dependente e associado brasileiro**: o caso da indústria automobilística estadunidense, japonesa e europeia no Brasil. 2024. 94 f. Trabalho de Graduação Individual (TGI) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2024.

Resumo: O presente trabalho analisa através de referências bibliográficas clássicas e análise de dados as manifestações da relação heterônoma do capitalismo dependente e associado brasileiro na indústria automobilística entre a década de 1990 e 2020. O trabalho se divide em três capítulos, no primeiro apresenta uma revisão bibliográfica que busca demonstrar os nexos de dependência na gênese e desenvolvimento do capitalismo monopolista brasileiro, bem como o processo de monopolização das companhias estudadas; no segundo, promove a análise de dados entre os anos 1990 e 2020, até a pandemia, com foco nos processos de transferência de valor entre o Brasil os países do centro capitalista. No último, analisa o período posterior ao golpe de 2016, onde se intensifica o processo de desindustrialização e acumulação por espoliação, apresentando limites para o desenvolvimento brasileiro sobre hegemonia do imperialismo estadunidense.

Palavras-chave: Indústria automobilística; imperialismo; acumulação ampliada; transferência geográfica de valor.

LISTA DE TABELAS

Tabela 1	Composição societária do grupo Toyota	29
Tabela 2	Composição acionária do grupo <i>General Motors</i>	34
Tabela 3	Composição acionária do grupo Toyota	35
Tabela 4	Composição acionária do grupo Ford	36
Tabela 5	Composição acionária do grupo Stellantis	38
Tabela 6	Receitas da Ford	42
Tabela 7	Concorrência num mesmo setor	45
Tabela 8	Faturamento e investimento da indústria de autopeças	51
Tabela 9	Investimentos setoriais	52
Tabela 10	Produção mundial de autoveículos	54
Tabela 11	Produção total de autoveículos	55
Tabela 12	Royalties e Licenças	60
Tabela 13	Serviços de propriedade intelectual	61
Tabela 14	Faturamento e investimento da indústria de autopeças	63
Tabela 15	Investimentos setoriais	65
Tabela 16	Rendas de investimento direto	69
Tabela 17	Lucros e dividendos remetidos e recebidos	69
Tabela 18	Evolução da produtividade na indústria automobilística	72
Tabela 19	Balanço de lucros e dividendos	83
Tabela 20	Vendas por Setor	86

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	7
1 A ATUALIDADE DA CATEGORIA IMPERIALISMO PARA A COMPREENSÃO DO CAPITALISMO DEPENDENTE E ASSOCIADO	15
1.1 O CAPITAL FINANCEIRO INTERNACIONALIZADO NA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA	24
1.2 A ORIGINALIDADE DO GRUPO TOYODA E OS TRUSTES EM FORMA DE <i>KONZERN</i>	27
1.3 A INTERDEPENDÊNCIA ENTRE O CAPITAL BANCÁRIO E INDUSTRIAL E A APROPRIAÇÃO BURGUESA DOS RECURSOS DO ESTADO	31
1.4 “FINANCEIRIZAÇÃO” E IMPERIALISMO COMO INSTRUMENTO PARA LUCROS ESPETACULARES	40
1.5 SUPERLUCROS E TRANSFERÊNCIA DE VALOR ATRAVÉS DA DESIGUAL REMUNERAÇÃO E POLÍTICA DE PREÇOS ENTRE MERCADOS	44
2 A INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA BRASILEIRA E A ACUMULAÇÃO CAPITALISTA NAS TRÊS DÉCADAS A PARTIR DE 1990	48
2.1 DÉCADA NEOLIBERAL - 1990 ATÉ 2004	48
2.2 A FRENTE NEODESENVOLVIMENTISTA DOS GOVERNOS DO PT ATÉ O ROMPIMENTO. 2003 - 2014	62
3 ACUMULAÇÃO POR ESPOLIAÇÃO, E A DESINDUTRIALIZAÇÃO NO BRASIL: ROMPIMENTO DA FRENTE DE NEODESENVOLVIMENTISMO E OS IMPACTOS DA CRISE DE 2008	75
CONSIDERAÇÕES FINAIS	89
REFERÊNCIAS	92

INTRODUÇÃO

O processo de industrialização e o papel do desenvolvimento da indústria na economia do Brasil já foi tema de grande atenção e centro de grandes debates na geografia. Hoje, menos atrativo para a academia brasileira e para a maioria dos partidos políticos, parece ter "saído de moda", chegando a ser questionado por alguns autores como Fischer (2008) se a geografia industrial deveria continuar existindo enquanto campo da geografia.

Firkowski (2015) analisou a produção da geografia industrial no Brasil, e também chegou a conclusão de que este campo vem perdendo espaço nos debates e disciplinas da academia brasileira. Além disso, a autora conclui que mesmo os trabalhos da geografia industrial estão concentrados em associação a outros temas, reduzindo ainda mais o número de trabalhos que tratam da indústria como tema central, estudando-a em uma perspectiva totalizante.

Ao analisar conjuntamente os trabalhos dos três eventos analisados (Quadro 3), pode-se observar que a categoria Agroindústria mostra-se com maior participação, seguida de A indústria na cidade. Juntas, essas duas categorias correspondem a pouco mais da metade dos trabalhos que contemplam a temática industrial. Em seguida, destacam-se Abordagens regionais/estaduais e Abordagens afins, que correspondem juntas a 30% dos trabalhos sobre indústria. Desta forma, 81% dos trabalhos sobre Geografia Industrial concentram-se nessas 4 principais temáticas. (Firkowski, Olga. 2015. p. 9)

Por este motivo decidimos estudar os últimos trinta anos da indústria automobilística no Brasil, uma das principais expressões do circuito superior da economia, buscando compreender as dinâmicas e modificações deste setor e da exportação de capitais para o processo de acumulação capitalista após a consolidação da inovação tecnológica e organização do trabalho sob o método toyotista no fim dos anos 1990 e início dos anos 2000.

Desejamos, através da geografia, estudar o espaço como fato histórico que é, e para isso estudar a sociedade em suas escalas mundial e local, fugindo de objetos amplos e indeterminados, ou específicos e reduzidos demais onde abandona-se a busca pela totalidade (e, portanto, a possibilidade de compreendê-lo). Por este motivo, em acordo com Milton Santos (1977) buscaremos estudar a indústria automobilística em uma formação econômica e social específica, espacial e historicamente

determinada, e não uma "indústria em geral". *Estudaremos a indústria automobilística situada no Brasil, com seu capitalismo e formação socioespacial particulares.*

Segundo Jacob Gorender, o último terço do século XX conhecido como globalização, é marcado por modificações importantes,

Essas transformações não debilitaram a essência do modo de produção capitalista, na verdade reforçaram-na, uma vez que se acentua sua característica mundial. Nisto, consiste precisamente, o processo de globalização, nome novo para o antigo processo de internacionalização ou de criação do mercado mundial nascido com o próprio capitalismo. (Gorender, 1997, p. 311)

Com a introdução dos microcomputadores na produção e comunicação, o processo, iniciado na década de 1970 na indústria automobilística por parte da Toyota em parceria com o Estado japonês, foi posteriormente absorvido em maior ou menor grau pelas montadoras estadunidenses e alemãs. Desta forma, modificou-se não só as máquinas e plantas industriais, mas a organização do trabalho e seu grau de exploração, onde:

Contra a tendência de queda na taxa de lucro, o capital acelera o ritmo de introdução de inovações tecnológicas através da terceira revolução técnica, diminuindo os custos do capital variável, abreviando o tempo de circulação do capital. Por um lado, novos setores surgem, por outro, vários setores da segunda revolução industrial se modernizam e tornam-se poupadores de mão-de-obra, como por exemplo a indústria automobilística. (Luedemann, 2003, p. 8)

Essa modernização da produção, inicialmente introduzida nos países supracitados foi gradualmente globalizada, e aplicada ao Brasil apenas vinte anos depois (Gorender, 1997), momento em que o Brasil e América Latina receberam, durante um intenso processo de desnacionalização e entrega dos patrimônios nacionais, inversões de mais de 30 bilhões de dólares para esta modernização - um dos maiores investimentos diretos no setor até então. Este grande investimento ocorreu somente após um importante processo de reorganização, reoligopolização e modernização das plantas e multinacionais estadunidenses em seu país de origem e ao menos uma década de crise e escasso investimento em território brasileiro (Luedemann, 2003).

Consideramos então, que

A ação das sociedades territoriais é condicionada no interior de um dado território por: a) o modo de produção dominante à escala do sistema internacional, sejam quais forem as combinações concretas; b) o sistema político, responsável pelas formas particulares de impacto do modo de produção; c) mas também pelos impactos dos modos de produção precedentes e dos momentos precedentes do modo de produção atual (...) somos obrigados a admitir que a evolução de um país interessa não apenas a ele próprio mas igualmente aos outros. (Santos, 1977, p. 178)

Portanto, para estudar-se a indústria automobilística brasileira da atualidade, partimos da posição de que não é secundário o Brasil ser um país de passado colonial (Moraes, 1994) e atualmente inserido no capitalismo monopolista mundial na forma de capitalismo dependente e associado. Significa que a indústria automobilística situada no Brasil não possui caráter nacional, mas está apenas situada em território brasileiro, associada e com filiação direta e dependente das decisões das matrizes e dos países imperialistas, funciona em seu interesse e com grande parte de seus lucros transferidos para fora do território brasileiro e as inovações tecnológicas introduzidas no país de forma tardia.

Enquanto a década de 1980 foi marcada por uma grande crise da indústria automobilística no Brasil, que frente à retração do mercado interno tentou, sem sucesso, ampliar na mesma medida seu mercado internacional de exportações, e desencadeando importantes conflitos entre capital e trabalho (e não o contrário como veremos no presente trabalho). Na década de 1990 iniciou a verdadeira reestruturação produtiva da indústria automobilística do Brasil, que havia ocorrido ao menos dez anos antes nas potências imperialistas. Para tal, o governo federal promoveu uma política de abertura comercial com incentivos para importação de tecnologia e chegada de empresas estrangeiras, política cambial adequada aos objetivos, asfixia das empresas de autopeças brasileiras, privatização das empresas públicas e grande endividamento público. Desta forma, a decisão de manter obsoleta a tecnologia e organização do trabalho e consequentemente perder mercado e capacidade produtiva assumida pelas matrizes enquanto "organizavam a casa" em seus países de origem foi premiada com benefícios fiscais, altos lucros e vendas à preço de banana das empresas públicas e privadas de caráter nacional - dinâmica que, vale ressaltar, não se modificou drasticamente nos governos petistas das décadas seguintes, em alguns casos até se intensificando.

Junto a isso, os governos Fernando Henrique Cardoso (FHC) introduziram uma nova política governamental em relação aos sindicatos, com primeiro momento

de dura repressão às greves e fechamento dos canais de diálogo, e posteriormente com a abertura de canais como as "Câmaras Setoriais", que apesar de ouvir os representantes sindicais davam como encerrados os diálogos após absorver majoritariamente posições das montadoras e do capital estrangeiro (Boito Jr, 1999).

Já os governos petistas, que gozaram de maior estabilidade e prestígio com a burguesia interna, e com a grande classe trabalhadora do Brasil (os dois primeiros mandatos Lula, e o primeiro mandato Dilma), a burguesia industrial passou a conviver com uma maior participação do sindicalismo nas decisões e ocupando cargos de governo, sem que se alterasse drasticamente seus lucros e poder político-econômico.

Os primeiros mandatos dos governos petistas tiveram ainda que lidar com os desdobramentos da abertura comercial da década de 1990, mas enfrentaram dificuldade em ampliar o mercado interno e o desenvolvimento do parque industrial local (Marcelino, 2017) e assim também ocorreu no setor automobilístico. Estes governos, caracterizados por uma frente neodesenvolvimentista foi dirigido por uma burguesia pouco nacionalista e muito associada à burguesia estadunidense e europeia (como no caso da indústria automobilística), dessa forma, não romperam com os princípios da chamada política macroeconômica neoliberal e permitiram gradualmente o aumento da terceirização, desregulamentação do trabalho e com uma política cambial e de juros alinhada ao capital financeiro. Apesar de em última instância garantir os lucros e inversões das empresas estrangeiras situadas em nosso território, houveram também grandes disputas internas no governo, vitórias pontuais da classe trabalhadora e um crescente número de greves ofensivas (onde o trabalho avança sobre o capital) vitoriosas (DIEESE, 2014) Caracterizamos portanto, os governos petistas como um governo timidamente neodesenvolvimentista e em disputa, tendo como sócia majoritária uma burguesia nascida em terra brasileira, mas com interesses vinculados e subordinados às potências imperialistas, e que desta forma, não rompe com o grosso do chamado receituário neoliberal e permite que a palavra final seja dada pelo imperialismo.

O último período analisado foi delimitado a partir da desestabilização da frente neodesenvolvimentista, com o rompimento da burguesia estrangeira já em 2014. Este ficou marcado pela nova ofensiva imperialista sobre a América Latina, com diversos golpes de Estado, cooptação de lideranças e eleição de fiéis representantes da política estadunidense para o terceiro mundo, promoveu grande instabilidade no fim do primeiro governo Dilma, na sua reeleição (com o resultado das urnas contestado),

e o consequente golpe em 2016. Mais que uma *mudança de ritmo* na política do bloco de poder dominante brasileiro, apresenta uma verdadeira reforma do Estado e da autocracia, com uma intensa entrega do patrimônio nacional, retirada do Estado na participação e financiamento dos pequenos e médios empresários, redução da política de distribuição de renda e aumento da desigualdade, retorno da miséria, fome e crescimento do desemprego. Este processo segue vigente na atualidade, e com certeza é o mais desafiador de ser compreendido, uma vez que apesar de contar com dois governos abertamente vinculados aos Estados Unidos, com caráter antinacional, viu a empresa mais antiga do ramo automobilístico no Brasil, a Ford, seguir o exemplo de outras montadoras e fechar suas portas para migrar para outros signatários do Mercosul.

Apesar de desafiador, compreender essa mobilidade de capitais entre países distintos da sua origem não é nova, e possui raiz na forma de exploração e exportação de capitais própria da *fase monopolista do capitalismo*, que desde sua transição e amadurecimento no início do século XX, se tornou um sistema universal de opressão colonial e de asfixia financeira da maioria da população do globo por um punhado de países "avançados" (Lênin, 1974). Onde desenvolveu ao longo dos séculos diferentes formas e produziu diferentes países, territórios e formações socioespaciais. Nos princípios do século, essas diferenças de dominação ainda apresentavam laços coloniais e semicoloniais, e em alguns dos países que não se libertaram do jugo colonial, mais tarde transformaram-se em na forma de capitalismo dependente e associado ao imperialismo, ganhando complexidade e desenvolvendo cada vez mais as forças produtivas.

As modificações do capitalismo no fim do século XX são marcadas pela introdução da computação e constantes inovações tecnológicas na produção, e a maior participação dos bancos na economia mundial e o intenso endividamento dos Estados. Enquanto alguns autores abordam tal tema como "o fim dos Estados nacionais", "uma nova sociedade pós-industrial" ou "uma sociedade de serviços", na verdade vemos uma nova fusão do capital industrial com o capital bancário. Onde o rendimento das operações financeiras é muito superior ao industrial, mas esta superioridade não se dá em detrimento do segundo, e sim em associação com os interesses das empresas multinacionais industriais. Sobre uma suposta sociedade pós industrial/de serviços:

Ideia que recebeu contestação fundamentada por Castells (1993), observando que a categoria *serviços* vem sendo aplicada como categoria residual, na qual cabe quase tudo: desde a operação de um computador ao trabalho corriqueiro de faxina. Cohen (1993), por sua vez, salienta que muitos serviços de alta tecnologia são extensões ou complementos da atividade industrial. No entanto, erroneamente a estatística convencional as distingue e separa. Na verdade, o setor de serviços depende da indústria. Serve a ela. Quanto mais desenvolvida uma indústria, mais requer serviços, como design e marketing. Assim, o que temos à frente não é uma economia pós industrial, mas um novo tipo de economia industrial, ou como prefere Castells, uma economia informacional. (Gorender, 1997, p. 325)

Sendo a indústria automobilística mundial um dos setores industriais que mais movimentam capital, e que hoje são a ponta de lança desta introdução de inovações tecnológicas, é também um dos setores onde mais se evidencia o caráter monopolista e imperialista do capitalismo atual. Tanto o setor das montadoras e autopeças, quanto o mercado automobilístico do mundo estão associados a um pequeno punhado de empresas fundidas com bancos de seus respectivos países e amparados pela política do seu Estado-matriz: são os típicos monopólios imperialistas.

A gênese e desenvolvimento da empresa e método *toyotista* é um dos mais didáticos e recentes para compreender o processo de exportações de capitais e a atualidade da teoria leninista. Foi uma década após a primeira guerra mundial que se iniciou este processo: primeiro o governo japonês assumiu uma política protecionista, que na prática expulsou as montadoras estadunidenses do país. Em seguida, através de uma política ativa de intervenção do Estado utilizou de seus ministérios para promover e incentivar uma reorganização das montadoras, dando "benefícios" para que outras empresas e indústrias adentrassem no ramo de montadoras - foi o caso da família Toyoda, com sua empresa Toyota. Após a Segunda Guerra Mundial, sob o contexto de guerra fria, o governo utilizou da ocupação militar norte-americana para reprimir os sindicatos combativos e ligados ao partido comunista, permitindo mais tarde uma nova atividade sindical, vinculada e absorvida pelo empresariado. Com forte pesquisa das universidades e ministérios do governo, as empresas foram incorporadas por bancos japoneses e sociedades anônimas num processo de capitalização, permitindo que novas grandes inversões privadas se juntassem aos

investimentos públicos e se tornando um monopólio nacional, já distante da antiga empresa familiar dos Toyoda.¹

A consolidação da empresa Toyota no ramo automobilístico se deu primeiramente na exploração da reserva de mercado japonesa, com a produção interna no país explorando seu próprio mercado interno. Posteriormente, passou a exportar carros, inicialmente para a Ásia e mercados pouco disputados, e depois para os grandes países imperialistas. Mas hoje não só exporta carros produzidos em território japonês, como possui plantas e filiais em mais de 37 países, com mais de 340 mil funcionários diretos, explorando matéria prima, mão de obra e utilizando das universidades destes países.

Este pequeno exemplo demonstra que, mesmo proposta nos primeiros anos do século XX, a tendência à monopolização e exportação dos excedentes de capitais (não apenas de mercadorias) apresentada por Lênin estava correta, segue atual e se intensificando. Onde, segundo François Chesnais, (1996) a desconcentração e descentralização das operações produtivas associam-se à concentração e centralização da propriedade e do poder de decisão. O movimento de capitais se dá no sentido do incremento do grau de oligopólio, e não de sua diminuição. Mais que isso, nas décadas entre 1940 e 1960, o mercado automobilístico mundial era dominado por apenas quatro países, onde em média menos de 4 empresas por país dominavam mais de 80% do seu mercado e produção. Já nos anos 2000, menos de 14 empresas (em sua maioria as mesmas do período anterior) dominam 86,2% da produção mundial de veículos (Luedemann, 2003).

O presente trabalho se organiza em três capítulos além de sua introdução e considerações finais. O primeiro capítulo busca apresentar e fundamentar o contexto geral do capitalismo brasileiro e sua posição dentro do complexo sistema imperialista mundial, para desta forma, iluminar as movimentações e desenvolvimento dos grandes monopólios da indústria automobilística em nosso país. Para isso apresentamos características do capital financeiro e monopolista (fundamentais para a exportação de capitais e transferência de valor), das cinco maiores montadoras instaladas no país. Nos filiamos principalmente às posições de Vladimir Lênin e Florestan Fernandes acerca da dominação imperialista e o caráter dependente e

¹ Em 1982 a Toyota era constituída por 12 sociedades que juntas detinham 7,8% das ações, e três bancos detinham mais de 15%, passando a família Toyoda a deter menos de 1% da empresa. (Luedemann, 2003)

associado do nosso capitalismo, mas sem restringir-nos a estes autores, utilizamos textos de Sylvio Monteiro, Milton Santos, Antônio Carlos Robert de Moraes, Jacob Gorender, François Chesnais e outros autores para fundamentar e dar concretude à organização e como ocorre a acumulação sob o capitalismo dependente e associado, especificamente brasileiro.

O segundo capítulo apresenta uma revisão bibliográfica de grandes referências do campo de estudos da geografia industrial, sociologia econômica e economia, como Armen Mamigonian, Martha Luedemann, Armando Boito Jr, Paula Marcelino, e Jacob Gorender, e levantamento de dados feito diretamente das associações e federações industriais, anuários das empresas, Banco Central e outros órgãos políticos e estatísticos, como institutos vinculados ou não ao Estado, sindicatos etc.

Concluimos o desenvolvimento deste trabalho com um último capítulo que pretende, a partir dos dados e referências levantadas, demonstrar como a indústria de transformação brasileira vem perdendo espaço na economia nacional, e vincular este processo ao novo momento do capitalismo mundial, em uma longa crise estrutural do capital, que busca acumular cada vez mais através da centralização e acumulação por espoliação, em detrimento da exploração simples do trabalho. A atual sequência escolhida para a escrita e apresentação deste trabalho foi feita de forma a tornar mais didático e acessível possível para o leitor, mas sua leitura pode ser feita em qualquer ordem, uma vez que não há prejuízo algum em examinar o objeto estudado de sua condição específica para posteriormente inseri-lo no seu contexto e desenvolvimento estrutural, e vice-versa.

O procedimento metodológico utilizado ao longo da pesquisa foi levantamento bibliográfico, documental e jornalístico, seguido de fichamento e sistematização das informações qualitativas e quantitativas selecionadas, para embasar a argumentação e a discussão das questões principais apresentadas neste trabalho.

Destacamos uma análise documental de maior fôlego dos anuários estatísticos da ANFAVEA, a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores, fundada em 15 de maio de 1956, é uma entidade patronal que reúne os fabricantes de automóveis, comerciais leves, caminhões, ônibus, máquinas agrícolas e de construção. Com rico detalhamento anual e em séries temáticas do desempenho do setor, permite uma visão global do seu desenvolvimento.

1 A ATUALIDADE DA CATEGORIA IMPERIALISMO PARA A COMPREENSÃO DO CAPITALISMO DEPENDENTE E ASSOCIADO

Ao inserir-se na contracorrente dos temas que vêm sendo abordados no campo da geografia, é necessário também retomar conceitos e categorias que para muitos ficaram para trás, ou foram tratados como superados. No presente trabalho não iremos propor um grande debate ou confronto de linhas dentro do tema da geografia industrial. Compreendemos que dentro do grande guarda-chuva constituído pela geografia econômica - onde a geografia industrial está inserida - teorias como "o fim da história"; a pretensa "globalização" como forma unificadora e de possibilidades para uma governança global; uma "justa" divisão internacional do trabalho tal qual os liberais já propuseram; e as teorias pós-modernas, ou seja, as teorias e vertentes que negam parcial ou por completo a luta de classes, foram superadas pelo movimento concreto da realidade.

Tal afirmação poderia ser questionada - e foi - com a queda da URSS e da maioria das experiências socialistas, durante os anos de "bonança" com alta das commodities nos países latino-americanos e a relativa estabilidade econômica mundial após a recuperação parcial da crise conhecida como choque do petróleo. Mas atualmente, com a ascensão mundial de movimentos, partidos e governos fascistas, com crises econômicas cada vez mais frequentes e com menor capacidade de recuperação dos Estados nacionais e grandes monopólios internacionalizados, o retorno intenso da epidemia da fome nos países do terceiro mundo, e o generalizado desemprego - mesmo com super lucros auferidos pelos monopólios e bancos - damos por superadas tais propostas e hipóteses teórico-metodológicas. Portanto, concordamos com Godoy (2016) quando o autor afirma que

O "retorno" se faz necessário, essencialmente, em função do reconhecimento das próprias práticas renovadas do imperialismo em suas manifestações econômicas, territoriais, políticas e ideológicas. Desse ponto de vista, as categorias que orientam a perspectiva geográfica na construção da crítica marxista ao imperialismo derivam das próprias condições sociais da luta de classes no confronto com as formas de extração de mais-valor e da divisão social e territorial do trabalho em escalas geográficas superpostas. (Godoy, 2016, p. 51)

Nos dedicaremos, principalmente neste primeiro capítulo, a retomar as principais categorias de análise da realidade, e justificar econômica, política e metodologicamente as escolhas que serão feitas nos próximos capítulos para

interpretação dos dados disponíveis das principais montadoras que atuaram e atuam no Brasil nos últimos trinta anos. Dessa forma, pretendemos analisar sua influência no aprofundamento do caráter dependente e associado do nosso capitalismo, ou ampliação da autonomia e soberania nacional.

Apesar de não ser uma categoria fundada por Lênin (1967), sua proposição original do *imperialismo* enquanto um estágio novo do capitalismo mundial - não somente uma ação ou conjunto de ações de um país -, onde a tendência à monopolização do capital promove a fusão do capital bancário e industrial, formando o que o autor chama de capital financeiro, é extremamente importante. Esta fusão amplia as possibilidades de intervenção política nos Estados, o controle do processo produtivo e sua capacidade de produção, de forma a gerar excedente de capitais nos países de origem, que passam a exportar capitais, e não mais apenas mercadorias. Esse processo faz com que ocorra a instalação de empresas, plantas industriais e exploração de matéria prima por todo o mundo e não apenas (nem principalmente) nos países de origem.

A passagem do capitalismo liberal para o capitalismo de monopólio, isto é, o imperialismo, foi o acontecimento marcante do fim do século XIX e do princípio do século XX. A livre concorrência, provocou a absorção dos mais fracos pelos mais fortes, nascendo daí as oligarquias financeiras. Constituíram-se assim os monopólios, poderosas feudalidades econômicas e financeiras, cujos tentáculos se estendem hoje por todas as partes do mundo. Os bancos, os trustes e os cartéis criam uma estreita interdependência entre os diversos ramos da produção. Numa palavra, todo o processo da produção adquire caráter social. Crescem os monopólios e multiplicam-se as crises. (Bailby, 1963, p. 17)

Antes do estágio imperialista do capitalismo mundial, a exploração da força de trabalho se dava *principalmente* em empresas situadas no local de origem ou moradia da burguesia. Isso fazia com que fossem trabalhadores do próprio país onde vive o burguês os produtores de valor, e conseqüentemente também aqueles explorados no processo de extração do *mais-valor*. A proximidade entre o burguês, o gerador de valor e a companhia, faz com que seja necessária uma remuneração salarial suficiente para a subsistência e consumo, tanto a formação de um mercado interno de consumo, quanto estabilidade e "satisfação" mínima desses trabalhadores, mesmo que inseridos em um grande aparelho jurídico-ideológico do Estado e sociedade em geral voltados para isso. Segundo Lênin (1967), essa era a condição

dominante da exploração capitalista até o fim do século XIX, e atualmente se aprofunda com a garantia de condições de vida muito superiores a esse período para a classe trabalhadora nativa dentro dos países imperialistas, mas às custas da expropriação dos demais.

Com a generalização do processo de exportação de capitais há um maior distanciamento entre o(os) burguês(burgueses) e os trabalhadores explorados. Não há mais coexistência entre a condição de vida entre o dono do meio de produção e dos trabalhadores, permitindo a consolidação de uma sociedade mais rica, destino do fluxo de capital e mais-valia extraída - onde até mesmo uma grande parcela de trabalhadores possui condições de vida abastadas -, e outra onde se cristalizam formas mais agressivas e modernas de dominação, mas também a manutenção de outras formas "arcaicas" de subsistência. Tal processo fruto do desenvolvimento desigual e combinado, preserva formas não capitalistas de trabalho e subsistência, típicas do período colonial ou anterior a ele, que complementa salários baixíssimos e permitem uma taxa de exploração ainda maior, e naturalizando nesses países uma sociedade em geral mais pobre e desigual.

No entanto, apesar dos menores custos variáveis de produção, matérias primas mais baratas, menores impostos e diversos outros elementos que permitem uma maior acumulação relativa e absoluta, os preços vinculados à mercadoria produzida nos países expropriados pelo modo de produção capitalista em sua fase imperialista é estabelecida internacionalmente no mercado e associada em alguns momentos aos custos de produção de realidades produtivas muito mais caras nas matrizes, e em outros à tecnologias arcaicas de regiões específicas, resultando em uma margem excepcional de exploração do trabalho através da desigualdade de mercados mundiais. Destacamos a importância desta configuração para analisar o balanço de exportações e importações de veículos com países imperialistas, onde apesar de registrarmos uma balança absoluta positiva para o Brasil, o valor acumulado e retido é distinto destes números, e muito mais proveitoso para os países das matrizes.

Por estes motivos, dentre os setores da economia mundial a indústria automobilística é uma das mais pedagógicas para demonstrar a atualidade da exportação de capitais e transferência de valores na atualidade, e das mais importantes para analisar as modificações da organização produtiva e de exploração, principalmente no Brasil. Justamente por ser uma indústria que combina uma

configuração altamente monopolizada, cartelizada e vinculada aos principais países imperialistas, uma das maiores responsáveis pelo PIB industrial brasileiro, ter sido uma das maiores indústrias e empregadoras de mão de obra no Brasil e um dos setores industriais com maior desenvolvimento tecnológico e técnico no mundo, nos parece um setor chave para ser estudado e vinculado à processos de aprofundamento ou redução da dependência brasileira.

Para este estudo do imperialismo e capitalismo mundial, utilizaremos de duas importantes contribuições do professor Florestan Fernandes. A primeira, diz respeito ainda à categoria de imperialismo, presente no livro *poder e contra poder na América Latina* (1981): ao analisar o capitalismo mundial pós-Segunda Guerra, com a Europa ainda se reconstruindo, e a sombra de uma URSS vigorosa e com o campo socialista se expandindo, o autor identificou uma mudança do padrão da exportação de capitais. Apesar de permanecer existindo conflitos e disputas intraburguesas, ou seja, disputas econômicas e políticas entre as burguesias imperialistas do mundo, a força da URSS pós-Segunda Guerra, e a posterior crise estrutural deflagrada a partir de meados da década de 1970, colocaram os demais Estados e burguesias imperialistas em luta permanente pela sua sobrevivência frente às cada vez mais profundas crises. O que antes era uma luta apenas por mercados e lucros, tornou-se uma luta pela própria sobrevivência do sistema capitalista, respondida política e economicamente com uma subordinação e associação dos demais países imperialistas ao imperialismo estadunidense, seja política e militarmente sob a OTAN, seja assumindo um papel secundário na geopolítica e em novas frentes de expansão do capital. Este novo padrão da exportação de capitais, e associação econômica e política dos demais Estados e monopólios imperialistas foi denominado pelo autor como *imperialismo total*.

Nesse clima político a expansão incoercível da empresa corporativa, a hiper influência das finanças internacionais e a hegemonia dos Estados Unidos foram recebidas como um preço razoável, pelas burguesias nacionais dos países capitalistas avançados, inclusive a Inglaterra, França, Alemanha e Japão. Algumas tensões e rupturas permaneceram, mas são manipuladas em condições seguras para a defesa e fortalecimento dos "interesses privados", isto é, do capitalismo.

(...)

A erupção do moderno imperialismo iniciou-se suavemente, através de empresas corporativas norte-americanas ou europeias, que pareciam corresponder aos padrões ou às aspirações de crescimento nacional autossustentado, conscientemente almejado pelas burguesias latino-americanas e suas elites no poder ou pelos governos. Por isso, elas foram saudadas como uma contribuição efetiva para o "desarrolismo" ou o

"desenvolvimentismo", recebendo um apoio econômico e político irracional. Assim que elas se tornaram um polo econômico ativo das economias latino-americanas, revelaram sua natureza, como uma influência estrutural e dinâmica interna e como um processo histórico-econômico. As empresas anteriores, moldadas para um mercado competitivo restrito, foram absorvidas ou destruídas, as estruturas econômicas existentes foram absorvidas ou destruídas, as estruturas econômicas existentes foram adaptadas às dimensões e às funções das empresas corporativas, as bases para o crescimento econômico autônomo e a integração nacional da economia, conquistadas tão arduamente, foram postas a serviço dessas empresas e seus poderosos interesse privados. (Fernandes, 1999, p. 103)

O *imperialismo total*, não se trata absolutamente de uma repartição pacífica do mundo e dos mercados, ou uma hegemonia que estabeleça um controle permanente e sem conflitos entre os monopólios imperialistas. Este tipo de proposição do fim das disputas e conflitos entre monopólios não seria nova, já foi apresentada sob o conceito de "ultra-imperialismo" por Kautsky (2002) e refutada por Lênin (1974), e recentemente foi criticada por Monteiro da Silva². É inegável que há ainda disputas internas por mercados, promovendo inclusive golpes de Estado e novas guerras. Nesse sentido, os governos que exercem o poder político do Estado demonstram novamente como componente político do imperialismo também não pode ser esquecido da análise.

Vemos este acirramento e disputa interimperialista na indústria automobilística mundial, em algumas passagens de Luedemann (2001), como neste caso:

Os anos 1990 balizaram aquilo que foi denominado pelo MIT de lean production, a partir de dois processos ocorridos no centro do sistema: 1o) a abertura das economias do leste europeu, tendo buscado reverter o modelo de desenvolvimento pela exportação de baixo valor agregado por maior valor agregado; 2o) o choque dos países, fundamentado na regulamentação da economia baseada na exportação e redistribuição da renda coordenada e moderadamente hierarquizada com Japão, Alemanha e Suécia, de um lado, e de outro, França e Itália. Isso frente ao novo padrão dos EUA, que mantém seu crescimento baseado no mercado interno, mas introduzindo a distribuição nacional da renda pela via "concorrencial" – estabelecida a partir das forças locais e da categoria -, promovendo a desestabilização nos países que apresentaram crescimento no contexto da crise dos anos 70, sobretudo Japão e Alemanha. Mas a liberalização dos capitais, aumentando sua mobilidade e ampliando o papel dos acionistas, e com eles a exigência de ampliação dos lucros. (Luedemann, 2003 p.17-18)

² O referido autor abordou o tema no artigo "Acumulação por centralização de capital: novos traços da fase imperialista na América Latina" (2006).

A segunda contribuição de Florestan Fernandes que utilizaremos neste trabalho é a caracterização do caráter *dependente e associado* do capitalismo brasileiro não é na verdade exclusividade do professor, mas também está presente em trabalhos de Ruy Mauro Marini, Mariátegui, Antônio Carlos Robert de Moraes, Milton Santos e muitos outros autores, aproximando - com ressalvas - este trabalho da teoria da dependência, que Armen Mamigonian (2000) caracteriza principalmente pelo enfoque na subordinação da industrialização brasileira aos interesses do sistema capitalista onde

A burguesia nacional abdicara de sua independência, a industrialização tinha deixado de ser um processo autônomo para ser associado, num tripé constituído pelas multinacionais, estatais e privadas nacionais, como no caso da indústria automobilística, onde as estatais se encarregavam das chapas de aço, as privadas nacionais eram fornecedoras das autopeças e as multinacionais eram montadoras e detinham a liderança. Mas a industrialização havia criado mais problemas do que os existentes anteriormente, pois com um exército industrial de reserva numeroso e o uso de tecnologia sofisticada importada, a criação de empregos tinha sido pequena, a produtividade havia aumentado e os salários haviam caído, ocorrendo uma superexploração do trabalho e lucros extraordinários, situação que exigia a presença de ditaduras militares colonial-facistas. A dependência, que se tornou crescentemente interna à economia brasileira, se manifestava agora pelo crescimento das remessas de lucros e royalties, pagamento dos 19 Evans, P. (1980) A tríplice aliança. Rio de Janeiro: Zahar. empréstimos externos etc., não dando margem à apropriação interna do excedente econômico. (Mamigonian, Armen. 2000. P.14)

No entanto, este trabalho não se limita apenas a observar balanças comerciais entre a indústria brasileira e estrangeira, como muitos dos teóricos *dependentistas* o fazem, mas também demonstrar os laços e interesses políticos de manutenção desta ordem de heteronomia pela burguesia interna ao Brasil.

Seria um trabalho exógeno à geografia, e também ao materialismo histórico dialético, analisar a indústria automobilística brasileira como em um *capitalismo geral e abstrato* sem considerar as determinações, polos dinâmicos e o funcionamento próprio de um capitalismo específico, em um país específico. Dessa forma reforçamos: o estudo que nos propomos é da indústria automobilística brasileira e seus nexos e orientações externas que desterritorializa a produção e reterritorializam os lucros e a apropriação da mais-valia, gerando superlucros auferidos no Brasil.

O caráter dependente do capitalismo brasileiro não se trata de um capitalismo incompleto ou em desenvolvimento (em sentido de ainda ter etapas a concluir, uma revolução burguesa para acontecer, ou formas capitalistas ainda não desenvolvidas).

Compreendemos que é um *tipo específico de capitalismo*, próprio de países de passado colonial³, que passaram por uma revolução burguesa dissociada de seus elementos políticos clássicos e orientada por dinâmicas e necessidades externas às relações sociais que ainda se consolidavam no país, como vemos em Castelo (2012):

Em síntese, para Florestan, a situação política, econômica e social dos países periféricos, caracterizada por polarização social, autonomia limitada, integração dependente ao mercado mundial e exportação de excedente, é consequência da expansão internacional do capital para as regiões periféricas. Este é o fator sistêmico, o determinante externo da dependência e do subdesenvolvimento. (Castelo, 2012., p. 9)

Dessa forma, a transição de um modo de produção específico brasileiro, denominado por diferentes autores como modo de produção escravista colonial, para uma sociedade burguesa e capitalista no Brasil *já nasceu heteronômica*, gerando heteronomia cultural, política, e sobretudo, econômica.

O modo de produção escravista colonial tinha como razão de existir a produção para exportação, e apesar de não capitalista (Gorender, 1978), estava subordinado aos ditames e necessidades do capital internacional. Dessa forma, produziu-se um sistema onde as companhias das metrópoles apropriaram-se quase absolutamente do excedente e permitindo internamente uma acumulação pré-capitalista débil nas elites nativas brasileiras. Este baixo acúmulo de capital e a necessidade da associação das elites locais à exploração internacional no território brasileiro para que ocorresse tal acumulação terminou por conservar na transição de senhores de engenho para burgueses a ausência de interesse em superação positiva do escravismo colonial, preservando a mentalidade conservadora e a falta de grandes impulsos modernizantes para um capitalismo autônomo, assim como uma estrutura econômico-social voltada para fora, subordinada e *associada* a política e econômica de nações imperialistas.

Para nossas classes dominantes, não existia outra forma conhecida de organização da exploração do trabalho e do tecido social, e tanto a independência quanto o fim do escravismo colonial foram tão interessantes quanto fosse possível ampliar quantitativamente sua parte da acumulação de capital sem revolucionar sua forma de acumulação. E sobretudo, como possuíam pouca força econômica e política,

³ Ver Antônio Carlos Robert de Moraes, 1994.

era vantajoso *preservar a dependência* e *associar-se* à uma burguesia imperialista vigorosa e moderna (Fernandes 1973).

Assim, a burguesia industrial latino-americana passa do ideal de um desenvolvimento autônomo para uma integração efetiva com os capitais imperialistas e dá lugar a um novo tipo de dependência, muito mais radical que a anterior. O mecanismo de associação de capitais é a forma que consagra essa integração, que não só desnacionalizar definitivamente a burguesia local, como também, somada à acentuação da dispensa de mão-de-obra que caracteriza o setor secundário latino-americano, consolida a prática abusiva de preços (fixados segundo o custo de produção das empresas tecnologicamente mais atrasadas) como meio de compensar a redução concomitante do mercado. (Marini. 1998, p. 123)

A passagem de Marini supracitada demonstra mais uma vez o processo de integração da burguesia brasileira ao imperialismo, onde seus interesses e demandas se inter cruzam com a burguesia imperialista. Apesar de ser um limitante dos lucros, e em vários momentos da história motivo de falência das companhias e burguesias nativas, o imperialismo se torna também a única forma concreta existente do capital nativo brasileiro se integrar ao capitalismo mundial. Ao mesmo tempo, a burguesia imperialista passa a utilizar dessa associação como uma forma de auferir importantes lucros no mercado internacional, utilizando de tecnologias "arcaicas" de burguesias que se associa, como justificativa para ampliar suas margens de lucro onde as operações possuem custos reduzidos, e periodicamente auferir superlucros ao modernizar a produção em países associados, reduzir seus custos, mas manter seus preços de venda.

O capitalismo brasileiro passou por diferentes fases, mas é hoje o mais importante em PIB, tecnologia, parque industrial, mercado e trabalhadores. Possui uma burguesia própria e dinâmica da luta de classes própria também, constituindo um capitalismo plenamente desenvolvido. No entanto, o desenvolvimento completo do capitalismo brasileiro não significa que este seja igual ao capitalismo dos países centrais que acumulam a maior parte da mais-valia global. Conserva-se no Brasil, como já citado, meios alternativos e "arcaicos" para subsistência, desresponsabilizando as multinacionais de pagar no salário mínimo brasileiro aquilo que Marx entendia por "o mínimo necessário para reprodução da classe trabalhadora". Enquanto isso, essa superexploração da força de trabalho no Brasil permite que os trabalhadores nativos nos países europeus e alguns segmentos dos EUA possam

receber mais direitos, salários maiores e um maior poder de compra, reduzindo instabilidades e contradições latentes da luta de classes nos países das matrizes.

Essas multinacionais, supostamente técnicas e "apolíticas" promovem interferências diretas através de golpes de Estado, financiamento de candidatos e promoção de guerras para manter através da força este grau de exploração nos países dependentes ou semicoloniais, mas também promovem uma disputa econômica e programática indireta, através de maiores ou menores investimentos e também na forma de "sugestões" políticas e econômicas - demonstrando também o caráter político, e não meramente econômico do imperialismo.

Dentro do segundo grupo de influência imperialista entendemos posições e orientações da Ford para que o Estado americano e governos locais intervenham ou modifiquem sua política econômica e tributária. A Ford dedica anualmente o setor "*Key Economic Factors and Trends Affecting the Automotive Industry*" em seus relatórios de desempenho para indicar quais governos ou quais políticas locais vêm atrapalhando o *business* da companhia, e propagandear a política do *Consenso de Washington* que permita sua maior acumulação.

Na medida em que os governos de diversas regiões criam ou intensificam barreiras às importações, ou implementam políticas monetárias vantajosas para que os exportadores locais comercializem no mercado global, pode haver significativo impacto negativo sobre os produtores de bens manufaturados em outros mercados. Embora acreditemos que a tendência a longo prazo sustenta o crescimento do livre comércio, percebemos com preocupação o desenvolvimento recente de uma série de regiões. (*Ford Annual Report*, 2017, tradução nossa)⁴

O caráter dependente e associado do capitalismo brasileiro supracitado e o padrão de acumulação e expropriação que este desenvolve sob influência direta das companhias, como demonstrado acima, faz com que ao analisarmos a indústria automobilística brasileira, o foco se desloque do montante de carros produzidos, da capacidade ociosa, do valor de contribuição ao PIB para outro enfoque. Tais dados serão utilizados, e estão disponíveis em notas técnicas e relatórios. Mas o presente trabalho foca nos fluxos de capital e o que isso representa para a soberania nacional e as condições de vida e trabalho no país. Assumimos, portanto, a posição de que é

⁴ To the extent governments in various regions erect or intensify barriers to imports, or implement currency policy that advantages local exporters selling into the global marketplace, there can be a significant negative impact on manufacturers based in other markets. While we believe the long-term trend will support the growth of free trade, we have noted with concern recent developments in a number of region.

fundamental uma indústria vigorosa e o desenvolvimento autônomo de nossa economia, para que seja possível criar polos dinâmicos internos e o desenvolvimento econômico e social do país. Defenderemos a importância de empregos gerados, da contribuição ao PIB e do fortalecimento da cadeia produtiva, mas pouco adianta para a maioria da população brasileira a produção de milhões de carros, se isso significar uma tendência de aumento do desemprego, adoecimento dos trabalhadores e grau de exploração de sua força de trabalho. Pouco interessa para a construção de um país soberano manter forte atividade industrial no Brasil se isso significar o rebaixamento dos salários e condições de vida, em benefício da transferência de excedentes para o estrangeiro que poderiam significar inversões em nosso país. Para fugir de uma análise economicista, nos filiamos a posição de Fernandes acerca das possibilidades de desenvolvimento autônomo da indústria brasileira.

No plano internacional, o capitalismo gera uma luta permanente e implacável pelas posições de controle da economia mundial, que permitem dirigir os processos de formação e de crescimento das economias dependentes, bem como mobilizar os excedentes econômicos que podem, assim, ser captados e drenados dessas economias para as economias hegemônicas. Por isso, a superação do capitalismo dependente e a implantação do capitalismo autossuficiente, numa sociedade subdesenvolvida, repousam, primariamente na forma de integração nacional alcançada pela ordem social competitiva, através da absorção dos padrões e princípios de organização capitalista do sistema econômico. Se ou enquanto a sociedade subdesenvolvida não possuir requisitos estruturais e dinâmicos para engendrar processos de autonomização econômica, sociocultural e política, ao nível do padrão de integração, funcionamento e desenvolvimento da ordem social competitiva, ela ficará condenada ao destino histórico inerente ao capitalismo dependente (qualquer que seja a fórmula empregada para disfarçar esse destino) e terá de procurar no socialismo (qualquer que seja a via para qual ele se desencadeie historicamente) as soluções para seus dilemas econômicos, sociais e políticos. (Fernandes, 1968, p. 35)

Veremos a seguir, como estão concretamente organizadas as companhias enquanto monopólios internacionalizados, para que nos próximos capítulos seja possível identificar como estão organizados em território brasileiro os instrumentos imperialistas de transferência de valor e exploração.

1.1 O capital financeiro internacionalizado na indústria automobilística

A social democracia europeia, lá eles dispõem da situação interna deles a vontade para modificar, estruturar, autonomamente. Nós aqui não. Sempre que se quer tocar, reformar, estruturar autonomamente nós estamos tocando em interesse internacional, interesse estrangeiro. Imagina eu, como governador do Rio Grande do Sul, quis lá, resolver o problema de energia elétrica do estado. Então exproprei uma empresa, empresa velha que não

tinha mais nada a ver com o mundo de hoje, toquei no interesse internacional. Fosse uma empresa gaúcha, paulista ou carioca teria feito o mesmo. Uma briga por causa daquilo. Depois, também telefone. Eu quis mais comunicações para o Rio Grande do Sul. Não se podia falar com lugar nenhum. Apliquei a lei, não consegui outro tipo de entendimento. Mesma coisa. (Roda Viva, 1989)

Como o velho Brizola pôde comprovar empiricamente no final da década de noventa, tratar de empresas vinculadas ao setor produtivo no Brasil é sempre mexer nos interesses de um punhado de países e grupos que não o Brasil e os brasileiros. Na fala de Brizola no programa Roda Viva, em 1989, se tratava de uma empresa estratégica vinculada à produção e distribuição de energia no Rio Grande do Sul, mas no presente trabalho interessa as montadoras de veículos e demais empresas que fazem parte da sua cadeia produtiva.

Utilizamos como referência - e damos maior relevância - as montadoras, pois, em última instância, são elas as grandes empresas industriais que fundidas com o capital bancário, constituem grandes monopólios internacionalizados, atuam e controlam as mais diferentes esferas da produção, transporte, empréstimos e especulação no Brasil. Está nas montadoras e fora do território brasileiro, buscaremos demonstrar isso no capítulo seguinte, a maior parte da acumulação de capital gerado na cadeia global de valor, subordinando e também expropriando empresas capitalistas realmente nacionais do nosso país.

A indústria de autopeças, por exemplo, depende da demanda das montadoras, que cada vez mais centralizam o processo produtivo, seja através de trustes ou *konzerns* e relações sistêmicas. E a sua própria existência enquanto capital nacional foi colocada em xeque por Gorender (1997) devido a subordinação às montadoras e à cadeia global de valor, uma vez que as empresas de autopeças brasileiras possuem menor capital constante que as montadoras, mas operam em preços e taxas de lucro abaixo da média de lucro das montadoras. Dessa forma, transfere grande quantidade de mais-valor extraído pelo maior tempo de trabalho necessário compensando a maior produtividade, e, portanto, predominância do capital constante sobre variável das montadoras, gerando uma crise de longo prazo para o setor (principalmente para seu conteúdo nacional).

A existência do setor de autopeças é fundamental para dar conteúdo nacional à indústria automobilística. Sem autopeças brasileiras, não se poderia falar em indústria automotiva brasileira, ainda que sob o controle de montadoras estrangeiras. Ademais, o setor de autopeças reúne número ainda

considerável de empresas de capital nacional. Em face dos recentes episódios de compras e fusões, coloca-se em questão a sua sobrevivência. Se é plausível, conquanto inseguro, que continue significativo o índice de aproveitamento – por parte das montadoras – de autopeças fabricadas no Brasil, já é muito menos provável, mantidos os rumos atuais, que tais autopeças ainda venham a ser produzidas por empresas de capital nacional. (Gorender, 1997, p. 337)

A fusão dos monopólios do ramo industrial das montadoras com os bancos, caracterizada por Lênin como *capital financeiro*, possui concorrência e disputas entre diferentes monopólios pelo mercado mundial, no entanto, é a integração - em diferentes formas de organização - que prevalece entre o pequeno grupo de montadoras e bancos. O mercado mundial de automóveis está dividido entre um pequeno grupo de montadoras de quatro países: EUA, Europa, Japão e Coreia do Sul, e hoje lidam com a entrada e disputa chinesa, que busca romper com este monopólio através da combinação de mecanismos capitalistas e não capitalistas no Estado chinês.

A integração destas multinacionais se dá tanto através do aproveitamento de chassis, fornecedores e influência estatal, quanto pelos bancos com os quais estão fundidos. Neste trabalho defendemos a tese leninista de que não há divisão possível entre estas duas frações do capital monopolista, por mais que em alguns momentos uma se desenvolva em detrimento da outra. Se é na atividade produtiva que ocorre a valorização do capital, e portanto, momento fundamental e insubstituível, hoje está nos juros e negociação de ações o setor mais lucrativo para o capital financeiro, inclusive o industrial.

François Chesnais (1996) compreende o capital do setor industrial e de serviços estreitamente imbricados com a produção e a mundialização do capital através do mercado financeiro. Para o autor, grande parte dos grupos industriais se tornaram na verdade *grupos financeiros* de predominância industrial, e outros passaram por este processo muito antes, no seu surgimento enquanto monopólios industriais (período caracterizado por Lênin como de transição e consolidação do capitalismo concorrencial para capitalismo monopolista e imperialista). Mas, com a globalização financeira, mesmos os grupos mais antigos sofrem uma maior pressão para acentuar o caráter de centros financeiros e diversificar-se em direção às finanças.

Na próxima seção, demonstramos como montadoras com atividade no Brasil se enquadram na categoria de capital financeiro monopolista, e utilizaremos destas

para demonstrar instrumentos de exploração e dominação imperialista em nosso país. Utilizaremos dados de algumas multinacionais individualmente para demonstrar diferentes faces dos monopólios imperialistas fazendo descrições e análise particulares, mas que acreditamos estar suficientemente demonstrado pela bibliografia apresentada na primeira parte do capítulo que tais características são gerais a todas empresas monopolistas.

A qualidade de monopólio e de capital financeiro internacionalizado faz com que estes elementos analisados particularmente deixem de ser singularidades de diferentes companhias, mas regra e pedra fundamental para existência, manutenção e reprodução do capital no século XXI. Defendemos, e acreditamos comprovar na sequência, que não há distinção de interesses entre capital bancário e industrial. O que existe são frações burguesas de diferentes países ou setores da economia, mas estas frações não se distinguem por acumular e operar no mercado financeiro ou setor produtivo.

1.2 A originalidade do grupo Toyoda e os trustes em forma de *Konzern*

Para iniciar a análise, apresentaremos o grupo Toyoda, por se tratar da maior montadora do mundo, a Toyota. Escolhemos a montadora por possuir um extenso e completo trabalho feito por Martha Luedemann, que demonstra uma forma de associação e fusão do capital industrial, com o capital bancário e com diferentes setores do capital produtivo. O grupo Toyoda revolucionou a organização da produção (*toyotismo* e *produção just in time*) e a estrutura de monopólios e trustes através dos *konzerns*; e seu surgimento é associado ao Estado japonês e a um seleto grupo de bancos. Além disso, a montadora foi a primeira a implementar o modelo de *konzerns*, onde estabeleceu um controle horizontal de outras empresas através de contratos para produção, cadeiras na mesa diretora e também domínio acionário destas na bolsa de valores durante a primeira metade do século XX. Este modelo inicialmente implementado no Japão, tornou-se padrão para suas atividades no mundo - e posteriormente, foi implementado pelas outras montadoras multinacionais.

Além das clássicas formas *cartel*, *truste* e *monopólio*, Sylvio Monteiro (1967), a partir da teoria do imperialismo, apresenta outras três principais formas de organização dos monopólios capitalistas: *cartel*, *pool*, *sindicato*, *konzern* e *trustes*.

- a) O *cartel* constitui-se de um acordo entre várias firmas do mesmo ramo, que procuram atingir um objetivo comum, geralmente a supressão da concorrência. A esse tipo de concentração costuma-se denominar de concentração horizontal. Cada empresa conserva sua autonomia em tudo que não estiver referido no acordo.
- b) Outro tipo de concentração horizontal, muito próximo do cartel é o *pool*, que consiste na união de empresas competitivas ou corporações com o fito de controlar preço de títulos da bolsa, cereais e outras mercadorias
- c) O *sindicato*, forma de cartel mais desenvolvida, onde as firmas associadas criam um órgão comum para os entendimentos com a clientela
- d) O *konzern*, concentração horizontal ou vertical, onde há participação de um banco. As empresas nesse tipo de concentração adotam uma política comercial, industrial e financeira comum, conservando, no entanto, a independência jurídica. Muitas vezes o *konzern* é realizado pela organização intermediária de uma sociedade financeira. A esta, dá-se geralmente o nome de sociedade *holding* ou companhia *holding*. Financia a produção das associadas, e por conseguinte as dirige. Este tipo de concentração é o mais avançado da economia capitalista na fase do imperialismo.
- e) O *truste* é o resultado da fusão de empresas ou da absorção de várias empresas por uma única. As antigas firmas perdem a independência jurídica, administrativa, financeira, comercial e industrial. Assim como os anteriores tipos de concentração, o *truste* visa principalmente ao monopólio, ou seja, ao monopólio absoluto do mercado. A indústria que mais se caracterizou em forma de *truste* foi a do petróleo. (Monteiro, 1967, p. 9 -10)

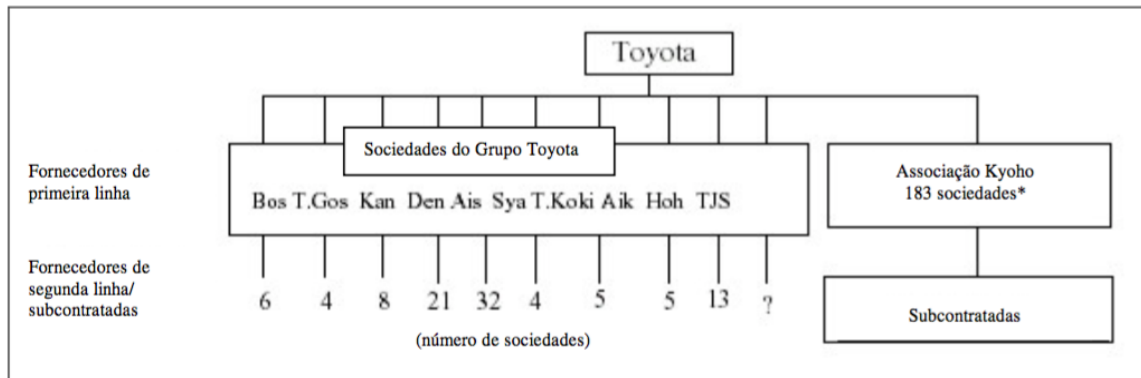
Entre estas novas formas apresentadas pelo autor, destacamos a organização em *Konzern*, citada como "a mais avançada forma de economia capitalista em sua fase imperialista", onde pode ocorrer tanto a concentração horizontal quanto vertical de empresas, com participação de um ou mais grandes bancos. Ou seja, deixa de ser necessária a posse completa, ou a fusão organizacional entre cada uma das etapas da produção sob uma única empresa (mas sendo ainda algo que pode ocorrer), desde que haja o controle produtivo e financeiro de toda a cadeia. Conclusão análoga chega Marta Luedemann (2003) ao analisar a organização da produção de utilitários e outros ramos da empresa Toyota no sistema *Keiretsu* durante o ano de 1982, onde a empresa Toyota domina e controla todo o processo industrial, enquanto preserva a autonomia das empresas subsidiárias e mantém apenas uma parcela das ações: "o fornecimento em estruturas *Keiretsus* apresenta: terceirização extensiva e intensiva baseada nas relações estreitas de cooperação entre fornecedores de tamanho pequeno e médio às grandes montadoras" (Luedemann, 2003, p. 44). Vemos abaixo a estrutura organizacional do grupo toyoda apresentada pela autora:

Tabela 1 – Composição societária do grupo Toyota

Sociedades do Grupo Toyota	Ano Fundação	Ano Orig.	Capital (milhões)	Participação da Toyota (%)*	Notas
Toyoda Jidoshokki	1925	1895	30895	24,0	Materiais têxteis, veículos industriais
Toyoda Tsusho	1956	1948	24774	26,3	Comércio
Aichi Seïko	1945	1940	24663	24,5	Usina e fundição
Toyoda Koki	1954	1945	20601	27,3	Máquinas-ferramentas e peças
Toyoda Gosei	1973	1949	17803	52,0	Resina sintética, borracha, cortiça
Aishin Seïki	1965	1965	31883	21,2	Peças para os veículos, etc.
Toyota Syataï	1945	1945	8671	39,8	Carros, caminhões, peças
Nippon Denso	1949	1949	83091	22,9	Materiais eletro-eletrônicos, etc.
Toyoda Bosyoku	1967	1950	3600	1,4	Têxtil, peças para os veículos
Kanto Jidosya	1946	1946	6850	25,0	Veículos, carrocerias, peças
TW Hudosan	1953	1953	23750	49,0	Imobiliário
Instituto de Pesquisa Toyota	1960	1960	3000	44,0	Pesquisa para o grupo Toyota
Sociedade e Associadas	Desde origem				
Hino Jidosya	1966	1910	24666	9,8	Veículos
Daihatsu Kogyo	1967	1907	11900	12,7	Veículos

Nota: * 1982

Fonte: Luedemann (2003) apud Shimizu (1993, p. 74)

Figura 1 – Organização dos fornecedores e subcontratadas

* Nota: entre cada sociedade, há duas ou três associações. Se se somar todas, serão aproximadamente 234 associações. A associação Kyoho, em Kansai, tem mais relações com a Daihatsu do que com a Toyota.

Fonte: Luedemann (2003) apud Shimizu (1993, p. 77)

Essa nova estrutura de ampla terceirização e dominação horizontal, em parte, foi responsável pelo sucesso e rompimento (ou ingresso) da Toyota com o histórico cartel estruturado entre as montadoras europeias e estadunidenses. Mais do que isso, a transição da organização do trabalho *fordista* para o modelo conhecido como "*toyotista*"/japonês, no final do século XX representou também a transição do tradicional truste para a organização produtiva dos monopólios capitalistas através do sistema de *konzerns* e *keiretsu*. A organização através dos *konzerns* apresentados por Monteiro (1967), se assemelha aos *keiretsus* nas relações produtivas e comerciais entre empresas ligadas à cadeia produtiva das grandes montadoras, e também em sua relação interdependente com bancos: a família Toyoda passa a possuir apenas 1% da empresa, e o controle acionário se dividir entre 12 sociedades, que juntas detinham 7,8%, e os bancos Sakura (mitsui), Banco Tokei e Banco Sanwa, que juntos detinham outros 15% à época. Hoje, a estrutura corporativa da Toyota tornou-se o modelo generalizado entre as montadoras multinacionais, com maiores ou menores variações.

Outro exemplo de organização semelhante aos *konzerns* é o grupo Ford, que também utilizou de sua fusão com os bancos para se tornar acionista de outras empresas, tanto do seu setor, e dessa forma, organizar o truste em semelhante estrutura *toyotista*. A companhia transcende apenas a produção de carros e caminhões, e organiza seus principais ativos em: *Ford Motor Company* - principal empresa do grupo, fabricante de automóveis, picapes, SUVs e veículos comerciais;

Lincoln Motor Company - linha de luxo da Ford, *Ford Performance* - divisão de carros esportivos e de alto padrão da Ford; *Ford Smart Mobility* - divisão focada em serviços de mobilidade como carros autônomos e "carsharing"⁵; *Argo AI* - empresa de tecnologia artificial e produção de veículos autônomos em que a Ford possui participação majoritária; *Rivian*⁶ - empresa de veículos elétricos em que a Ford investiu em 2019 comprando significativa parcela das ações.

Além disso, a Ford também faz investimentos em outros setores estratégicos que se relacionam comercialmente. São inúmeros os exemplos dentro da Ford e demais companhias, mas para título de exemplo tomemos o caso da *Pivotal Software*, empresa de *software* em nuvem que a Ford investiu 182.2 milhões de dólares em 2016⁷. Apesar de uma participação minoritária de apenas 6,6%, a organização horizontal e descentralizada típica da relação de *konzerne* garante controle da montadora sobre a empresa de tecnologia, abrindo laboratórios conjuntos ao redor do mundo, promovendo transferência de tecnologia e conhecimento com engenheiros trabalhando lado a lado e absorvendo a esmagadora maioria da produção de tecnologia da Pivotal.

1.3 A interdependência entre o capital bancário e industrial e a apropriação burguesa dos recursos do Estado

A fusão dos monopólios capitalistas com os bancos internacionais e o Estado de suas respectivas matrizes é uma característica fundamental para caracterização destes como parte do sistema imperialista. Após a crise imobiliária e bancária dos Estados Unidos em 2008, a *General Motors* tomou os noticiários ao ser socorrida pelo Estado com um investimento milionário, que depois foi liquidado em uma grande venda de ações para o grande banco de investimentos financeiros *Goldman Sachs*, gerando um prejuízo multimilionário ao Estado, e indiretamente uma transferência de mais de 11 bilhões de dólares para a burguesia estadunidense. Portanto, o primeiro exemplo que apresentaremos demonstra o processo onde uma montadora comprova sua interdependência do capital bancário e especulativo através de uma relação entre

⁵ Disponível em: <<https://www.ford.com/>>. Acesso em: 22 jan. 2024.

⁶ Disponível em: <<https://forbes.com.br/forbes-money/2021/11/tres-razoes-pelas-quais-as-acoes-de-rivian-ainda-nao-queimaram/>>. Acesso em: 22 jan. 2024.

⁷ Disponível em: <<https://www.reuters.com/article/us-ford-motor-pivotal-software-idUSKCN0XW11G>>. Acesso em: 22 jan. 2024.

duas partes juridicamente independentes, mas economicamente fundidas, e se utiliza do Estado enquanto mantenedor da sua estabilidade, segurança e acumulação.

A *General Motors* é uma empresa de capital aberto com diversos "tentáculos" dentro da estrutura produtiva e, inclusive, mais de um braço financeiro. Um destes braços é o GMAC, empresa da GM destinada ao financiamento de carros e outros negócios que veio a se tornar um banco próprio! Em 2006 a montadora americana abriu mão do controle de seu braço financeiro vendendo 51% das ações para a empresa financeira *Cerberus Capital Management*⁸, que auferiu grandes lucros ao recuperar seus investimentos espoliando o Estado americano ao somar bilhões de dólares em empréstimos e recuperações financeira e finalmente vender para o tesouro americano a parcela majoritária das ações em 2009⁹. Além deste banco próprio, do qual se tornou acionista minoritário, a GM vem trabalhando para retomar o mercado financeiro com controle próprio para autoempréstimos industriais, através da *General Motors Financial Company*.

Dentro do mercado financeiro, a montadora possui em torno de 85% das suas ações sob posse de instituições, como bancos de investimento, tesouro americano etc. Antes da estreia do grande monopólio na Bolsa de Valores, em 2009, o Estado americano assinou uma concordata de salvamento da empresa, se tornando dono de 61% das ações, por 50 bilhões de dólares. Depois da estreia da empresa na bolsa, o governo liquidou suas posições, arcando com uma dívida final de 11,2 bilhões de dólares, em benefício principalmente da *Goldman Sachs*, que comprou as ações desvalorizadas do governo americano¹⁰.

Hoje, dentre os atuais maiores acionistas, estão os grupos de gestão de investimentos *Blackrock Inc*, *Vanguard Group, Inc. (The)*, *Capital Research Global Investors*, *Capital World Investors*, *Berkshire Hathaway, Inc* e *State Street Corporation*, que juntos totalizavam quase 40% das ações ao fim de 2021.

As ações da *General Motors Co.* estão distribuídas da seguinte maneira:

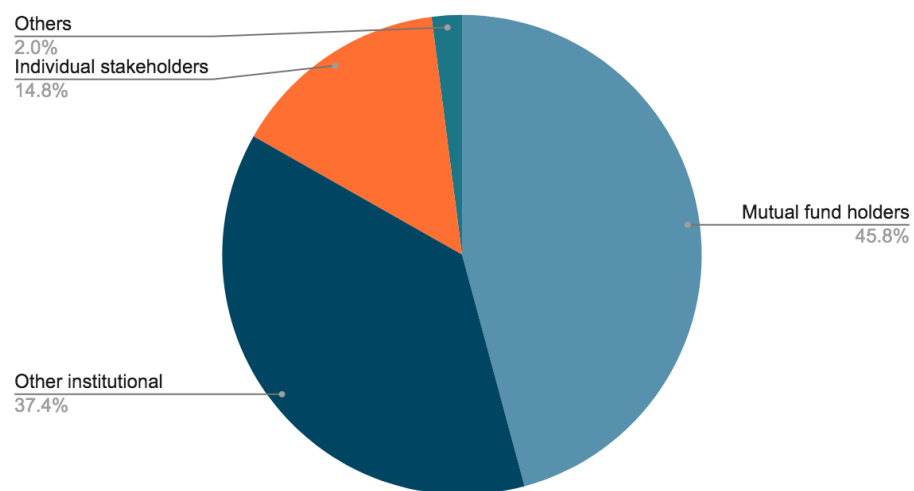
⁸ Disponível em: <<https://www.nsctotal.com.br/noticias/fed-aprova-transformacao-de-entidade-financeira-da-gm-em-banco?amp=1>>. Acesso em: 22 jan. 2024.

⁹ Disponível em: <<https://www.assobrav.com.br/noticias/gmac-passa-as-maos-do-estado-americano/>>. Acesso em: 22 jan. 2024.

¹⁰ Disponível em: <<https://www.autoblog.com/2018/11/28/trump-says-gm-should-repay-u-s-taxpayers-for-bailout/>>. Acesso em: 22 jan. 2024.

Figura 2 – Composição acionária da General Motors

General Motors Institucional Ownership



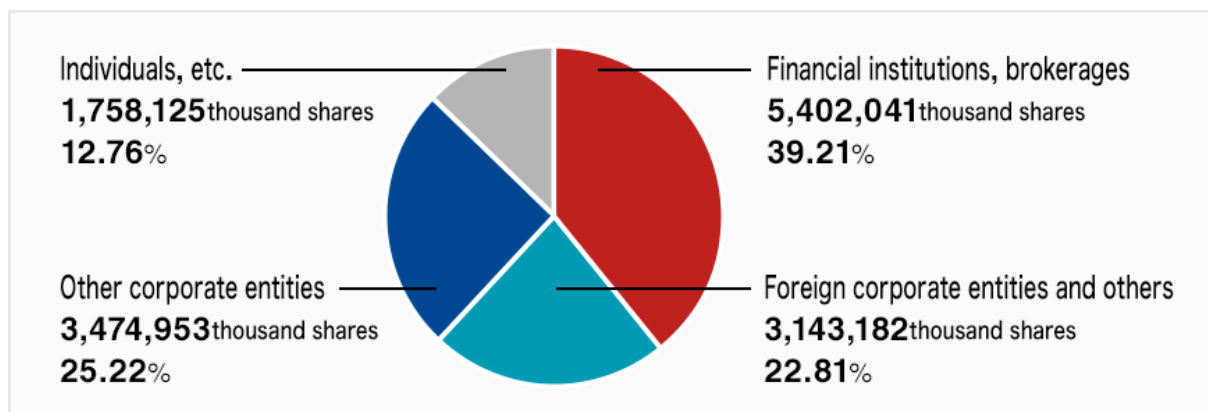
Fonte: <http://br.financas.yahoo.com/quote/GM/holders/> - acesso em 20/12/2023

Tabela 2 – Composição acionária do grupo *General Motors*

GENERAL MOTORS	Total ações absolutas	Total ações % Out
TOTAIS	14,596,781,000	100%
Blackrock Inc.	130,829,291	8.97%
Vanguard Group, Inc. (The)	107,559,655	7.38%
Capital Research Global Investors	86,273,952	5.92%
State Street Corporation	57,220,261	3.92%
Berkshire Hathaway, Inc	52,877,359	3.63%
Capital World Investors	52,800,454	3.62%
Harris Associates L.P.	43,615,406	2.99%
Capital International Investors	34,089,990	2.34%
Invesco Ltd.	32,862,091	2.25%
Geode Capital Management, LLC	25,116,711	1.72%

Fonte: <http://br.financas.yahoo.com/quote/GM/holders/> - acesso em 20/12/2023

A situação do grupo General Motors se repete também nas outras quatro maiores montadoras imperialistas que atuam no Brasil.

Figura 3 – Composição acionária do Grupo Toyota¹¹

¹¹ Disponível em: <<https://global.toyota/en/ir/stock/outline/>>. Acesso em: 22 jan. 2024.

Fonte: Toyota, 2022.

Tabela 3 – Composição acionária do grupo Toyota

TOYOTA	Número de ações (1000)	Número de ações (%)
Totais	16,314,987	100%
Company Treasury	2,536,686	15,54
The Master Trust Bank of Japan, Ltd.	1,911,350	11,71
Toyota Industries Corporation	1,192,331	7,30
Custody Bank of Japan, Ltd.	962,378	5,89
Nippon Life Insurance Company	634,823	3,89
JPMorgan Chase Bank*	512,551	3,14
DENSO Corporation	449,576	2,75
State Street Bank and Trust Company**	338,970	2,07
The Bank of New York Mellon as Depositary Bank for Depositary Receipt Holders	295,945	1,81
Mitsui Sumitomo Insurance Company, Limited	284,072	1,74
Tokio Marine & Nichido Fire Insurance Co., Ltd.	255,324	1,56

* JPMorgan Chase Bank N.A. (Standing Proxy: Settlement & Clearing Services Division, Mizuho Bank, Ltd.)

** State Street Bank and Trust Company (Standing Proxy: Settlement & Clearing Services Division, Mizuho Bank, Ltd.)

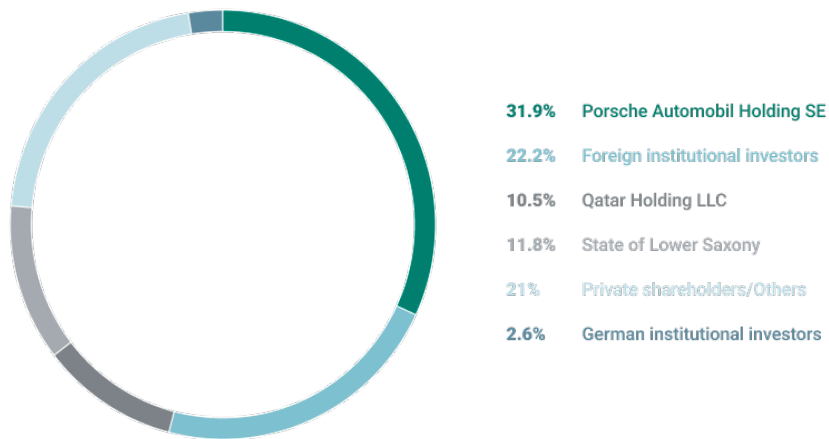
Fonte: <http://br.financas.yahoo.com/quote/toyota/holders/> - acesso em 20/12/2023

Tabela 4 – Composição acionária do grupo Ford

FORD	Número de ações (1000)	Número de ações (%)
Totais	3,950,145,024	100%
Vanguard Group, Inc. (The)	327,862,037	8,3%
Blackrock Inc.	268,107,099	6.79%
State Street Corporation	168,841,393	4.27%
Newport Trust Co	149,968,792	3.80%
Geode Capital Management, LLC	69,364,734	1.76%
Bank of America Corporation	66,758,102	1.69%
Morgan Stanley	50,896,493	1.29%
Northern Trust Corporation	39,373,354	1.00%
Norges Bank Investment Management	37,560,363	0.95%
Bank Of New York Mellon Corporation	30,044,273	0.76%

Fonte: <http://br.financas.yahoo.com/quote/FORD/holders/> - acesso em 20/12/2023

Figura 4 – Composição acionária da Volkswagen¹²



Fonte: Volkswagen, 2022.

¹² Disponível em: <<https://www.volkswagen-group.com/en/shareholder-structure-15951>>. Acesso em: 22 jan. 2024.

Tabela 5 – Composição acionária do grupo Stellantis

Stellantis	Número de ações	Número de ações %
Totais	2,340,767,268	100
Exor NV (Private Equity)	449,410,092	14.29 %
Peugeot Family	224,228,121	7.131 %
Bpifrance Participations SA /PRIVATE EQUITY/	192,703,907	6.129 %
Amundi Asset Management (4)	106,504,489	3.40
BlackRock Inc. (5)	103,796,138	3.31
Dongfeng	99,223,907	3.156 %
Vanguard Group Inc	34,737,149	2.38%
Dodge & Cox	37,335,871	1.105 %
Norges Bank Investment Management	32,755,316	1.042 %
Citigroup Global Markets, Inc. (Investment Management)	27,006,795	0.8589 %

Fonte: <http://br.financas.yahoo.com/quote/Stellantis/holders/> - acesso em 20/12/2023

Esses fundos majoritários detêm, em geral, valores entre 3% e 10% das ações de cada grupo *entre si*, entrelaçando os interesses, lucros e dividendos em comum. Estes bancos de investimento, apesar de viverem de especulação, especulam sempre (de forma mais ou menos direta) sobre a produção ou condições de produção materiais. Ou seja, sua existência e lucro, no momento decisivo, só são possíveis ancorados em um crescimento (ou expectativa de crescimento) e lucro das empresas produtivas ou do ramo de serviços. Desta forma, sua existência e lucro são tão dependentes da indústria quanto a indústria é sua dependente para capitalizar e manter possível fazer suas cada vez maiores inversões.

Alguns dos autores que utilizaremos de referência e fonte de dados no presente trabalho, como Lazonick; O'Sullivan, 2000, Carmo; Sacomano Neto; Donadone, 2018, e outros fazem uma análise interessante dos espetaculares lucros que as montadoras e acionistas do capital financeiro passam a auferir através da especulação e compra e venda de ações, subordinando o interesse no momento produtivo e de valorização do capital à acumulação e circulação de dinheiro na bolsa. Também identificamos, principalmente após a década de 1990, a predominância de lucratividade do setor bancário e do capital fictício dentro da fusão entre capital industrial e bancário, e por isso utilizamos os trabalhos dos autores como referências

teóricas e fontes de dados. Mas, destacamos que os autores fazem uma interpretação exagerada do fenômeno descrito por Chesnais (1996) do processo de geração de dinheiro a partir do dinheiro, onde tentam demonstrar um descolamento entre o mercado financeiro e o setor produtivo. Vemos um exemplo de tal compreensão no trecho:

Isso poderia indicar que a financeirização na Ford não é tão descolada da esfera produtiva, pois só seria uma extensão das atividades de vendas, mas não é bem assim. Quando vemos que as compensações aos executivos incluem stock repurchases, recompras de ações, um mecanismo que visa aumentar o preço das ações com a recompra delas, artificialmente portanto, nota-se que aqui temos a clássica fórmula do capital-dinheiro que se autovaloriza sem passar pela esfera da produção, $D - D'$ (dinheiro que gera dinheiro), como ficou demonstrado no trabalho de Chesnais (1996, p. 290). Isto é, a financeirização atinge a montadora de qualquer maneira. (Carmo; Sacomano Neto; Donadone, 2018, p. 564)

Ao depender de setores produtivos para auferir lucros, os bancos de investimento trabalham para se tornar acionistas majoritários, ou ao menos acionistas qualificados (que possuem direito a cadeira na mesa diretora) e intervir no futuro e política destas empresas. Nos parece fato indiscutível a política de maximização dos lucros e dividendos descrita no trabalho original de Lazonick; O'Sullivan, (2000) mas a transferência de prioridades e a demanda irresponsável por lucros extraordinários predominante no mercado financeiro, em contrapartida aos relativamente pequenos lucros advindos de uma grande inversão e valor absoluto de capital constante do setor industrial estão muito mais associados ao processo da queda tendencial da taxa de lucros descrito por Marx, e vinculado à uma crise estrutural do capital por Mészáros (2006) e Mészáros (2008) após a década de 1970 do que o fim da dependência direta e fundamental do capital bancário em relação ao capital financeiro.

Como vimos acima, a soma dos maiores bancos de investimento totaliza porcentagens próximas aos 50%. Cada um possui entre 3% e 10% desta fatia, porcentagens muito inferiores ao esperado no imaginário comum para assumir o controle de uma empresa. Mas, com o desenvolvimento do capital bancário em capital financeiro, esta situação se modifica, com a "democratização" do direito à compra das ações:

Um diretor controla a sociedade de base (literalmente: "a sociedade-mãe"); por seu turno aquela reina sobre as sociedades que dependem dela (as "sociedades filhas"); essas últimas reinam sobre "sociedades netas", etc. É possível, portanto, dispor da direcção principal de imensos domínios da

produção sem possuir um grande capital. Com efeito, se a posse de 50% do capital é sempre suficiente para controlar uma sociedade por acções, o director tem necessidade apenas de um milhão para poder controlar 8 milhões de capital nas "sociedades netas". E, se essa imbricação for levada mais longe, é possível com um milhão controlar dezesseis milhões, trinta e dois milhões etc. (Heymann, 1904). De facto, a experiência mostra que basta possuir 40% das acções para administrar os negócios de uma sociedade anônima, visto que um certo número de pequenos accionados não tem qualquer possibilidade de participar nas assembleias gerais etc. A "democratização" da posse das acções, da qual os sofistas burgueses e os oportunistas pseudo-social-democratas esperam (ou afiançam que esperam) a "democratização do capital", a acentuação do papel da pequena produção, etc. na realidade não é mais do que um dos meios de aumentar o poderio da oligarquia financeira. (Lênin, 1974, p.32)

Outra forma de fusão e interdependência entre o capital industrial e bancário, menos evidente, é através dos bancos de desenvolvimento e comerciais, que prestam serviços como adiantamento de lucros previstos, empréstimos para capital de giro, e demais aportes financeiros necessários para o funcionamento e inversões dentro da atividade produtiva. Em 2020, as próprias figuras públicas da indústria estimaram que juntas as grandes montadoras no Brasil devem em torno de 40 à 50 bilhões de reais para os bancos¹³, o que corresponde a aproximadamente 20% do faturamento anual de todo o setor somado!¹⁴

1.4 “Financeirização” e imperialismo como instrumento para lucros espetaculares

Através da *Ford Company* apresentamos um terceiro elemento da fusão entre o capital bancário e fictício com o capital industrial através de uma análise da rentabilidade e lucratividade de diferentes setores da montadora e o impacto da internalização do capital bancário e fictício como política de acumulação da companhia (não apenas de forma independente, através de empréstimos ou controle acionário). Apesar de não ser a maior e mais importante montadora em número de empregados, fábricas ou receita em território brasileiro, a Ford é a montadora mais antiga do país, com a primeira planta datada de 1919, e recentemente fechou sua produção de autoveículos nos solos brasileiros, gerando um grande número de

¹³ Disponível em: <<https://www.uol.com.br/carros/colunas/autodata/2020/04/24/industria-automotiva-acumula-r-50-bilhoes-em-dividas-diz-presidente-da-gm.htm>>. Acesso em: 22 jan. 2024.

¹⁴ Segundo a ANFAVEA, no ano de 2019 o faturamento líquido de todos os setores da indústria automobilística junta somou 59 bilhões de dólares, enquanto a declaração, também relativa ao ano de 2019, estima a dívida em 50 bilhões de reais.

desempregados e uma crise para os estados que deram inúmeros incentivos fiscais, econômicos e territoriais para a companhia.

O grupo Ford é um dos monopólios mais antigos do setor automobilístico, e o primeiro a abrir plantas industriais em território brasileiro. Em 2021 a companhia ganhou os noticiários brasileiros ao encerrar sua produção de veículos leves no Brasil, mantendo apenas a fabricação de peças de reposição e produção de caminhões. O fechamento das operações no Brasil foi comemorado no mercado financeiro, que visa aumentar os lucros globais da montadora para até 8% anuais, vinculada à política citada de maximização dos lucros e dividendos. No capítulo seguinte analisamos dados que contribuem para compreender os motivos de retirada da multinacional do país, mas no capítulo presente nos interessa apresentar mais um elemento constituinte dos monopólios do capital financeiro internacionalizado na indústria automobilística.

Nem o caráter *financeiro*, nem *monopolístico* das indústrias mundiais significam haja um acordo estável e cristalizado entre a burguesia. Hoje o grupo Ford detém apenas a *Ford Motors Company* dentro do setor automobilístico, mas já foi proprietário de inúmeras companhias industriais. A partir dos anos 2000, a empresa passou por uma mudança de perfil, tanto em seus lucros, composição acionária e quadro de diretores; 53,2% das ações da companhia são detidas por instituições, em sua maioria bancos e instituições financeiras, e das 1761 instituições acionistas, as cinco primeiras detém mais de um quinto do total.

A família Ford detém apenas 2% das ações, mas 40% dos votos no conselho diretivo, mais do que suficiente para controlar e definir a política da empresa. No entanto, ao longo das décadas os acionistas do setor financeiro tornaram-se os mais influentes dentro da companhia, aportando (ou podendo retirar) bilhões de dólares com a liquidação de suas ações. Este fenômeno foi observado por Carmo; Sacomano Neto; Donadone, 2018, onde os mercados passaram a lucrar mais com os financiamentos, dividendos de outras companhias internacionais e prática de *leasing* na venda dos carros do que com a produção exclusivamente. É fácil comprovar tais dados: a média de lucro do mercado financeiro gira em torno de 10 a 15%, enquanto do setor produtivo não passa de 5%, e ano após ano permanece em patamares próximos a 2%.

Tabela 6 – Receitas da Ford

Receitas da Ford	2010	2011	2012	2013	2014
Receitas totais em Bilhões US\$	128.122	135.605	133.559	146.927	144.077
Receitas do setor automotivo em bilhões de US\$	119.280	128.168	126.567	139.369	135.782
Lucro antes de impostos	4.066	6.215	5.928	5.368	2.548
% de retorno sobre a receita	3,4	4,9	4,7	3,8	1,9
Receitas do setor financeiro em bilhões de US\$	8.842	7.437	6.992	7.548	8.295
Lucro antes de impostos	3.003	2.431	1.710	1.672	1.794
% de retorno sobre a receita	34	33	25	22	21

Fonte: Relatório Anual da Ford, 2014.

Com a predominância dos lucros e receitas vindas do mercado financeiro, instituições financeiras como maioria dos acionistas, e um corpo de diretores Ford majoritariamente oriundo de instituições financeiras, a "ideologia" de maximização dos lucros passou a dirigir a empresa e se tornar a principal forma de acumulação da montadora.

Ocorre que enquanto no mercado financeiro a taxa de retorno é consideravelmente alta, no setor automotivo a taxa de retorno sobre o capital empregado é considerada medíocre se comparada às exigências das bolsas de valores. Isso faz com que haja uma pressão do capital financeiro sobre a indústria automotiva para que ela dê maiores lucros (Froud; Johal; Williams, 2002, p. 7). Tais pressões alteram o modus operandi das empresas automotivas, fazendo-as investir boa parte de seus esforços nos serviços financeiros, a fim de conseguir as taxas de retorno esperadas muitas vezes de 12 a 15%, enquanto que na produção real os lucros de produção não ultrapassam 3 a 5% (Froud et al., 2002). (Carmo; Sacomano Neto; Donadone, 2018. p. 556)

Ao nosso ver, essa demonstração da situação acionária e composição econômica da montadora escolhida demonstra que não há uma disputa importante entre um capital financeirizado e outro industrial, um desterritorializado e outro fixo e nativo. O que há, é em alguns momentos disputa entre qual política priorizar dentro de cada companhia monopolista, e qual será mais rentável a curto ou a médio prazo. Escolhemos a Ford, mas esta demonstração poderia ser feita com qualquer uma das principais montadoras situadas no Brasil para que a conclusão fosse a mesma: no

século XX e XXI qualquer empresa capitalista do chamado capital industrial que esteja inserida nas "leis" do mercado será financeirizada e terá interesses inter cruzados com o capital bancário, e não opostos.

A conclusão vale também para o outro lado, o capital bancário e fictício (chamado muitas vezes apenas de capital financeiro) também não possui interesses contraditórios com o capital industrial. Os capitalistas industriais *são também* capitalistas do mercado financeiro, e auferem seus maiores lucros deste setor. Mas são fundamentalmente dependentes da geração de valor do momento produtivo, por menor que seja a margem de lucro e maior seja a necessidade de inversões em capital morto, já que: 1. Os espetaculares lucros com as taxas de juros nos financiamentos e *leasing* dependem diretamente da venda de carros produzidos. É verdade que esses carros poderiam não ser produzidos no país se os custos da circulação de mercadorias entre os países forem reduzidos - algo que parece ser a chave adequada para compreender a saída da Ford do Brasil para Argentina -, mas necessitam de uma indústria vigorosa e operando a produção de carros com margem atrativa aos investidores. Inclusive, nos próprios relatórios da Ford está expressa essa relação de dependência do setor bancário em relação ao produtivo

A maioria dos veículos vendidos por nós em atacado aos nossos distribuidores e revendedores são financiados pela Ford Credit. Ao a Ford Credit financiar todos os recebíveis do atacado relacionados à compra dos veículos dos revendedores, a Ford Credit paga para a entidade automotiva legalmente responsável em nome da obrigação de pagamento do revendedor pela compra do veículo. Então o revendedor paga todo o financiamento da compra em atacado para a Ford Credit quando vende o veículo em varejo para o consumidor.¹⁵ (*Ford Annual Reports*, 2018)

2. O processo descrito por Chesnais, (1996) de geração de dinheiro em mais dinheiro (D-D') sem intermédio da mercadoria nada mais é do que a concentração e especulação do valor total distribuído em todo o processo de geração de mais-valor no processo produtivo, desde a extração de matéria prima até a circulação e sua realização no mercado; 3. Boa parte dos lucros da Ford financeira são oriundos da participação acionária sobre outros setores industriais direta ou indiretamente relacionados e dependentes da montadora.

¹⁵ A maioria dos veículos vendidos por nós às concessionárias e distribuidoras é financiada pela *Ford Credit*. Disponível em: <https://www.annualreports.com/HostedData/AnnualReportArchive/f/NYSE_F_2018.pdf>. Acesso em: 22 jan. 2024.

1.5 Superlucros e transferência de valor através da desigual remuneração e política de preços entre mercados

Para analisar o capitalismo dependente brasileiro, a dominação econômica do imperialismo e localizar a indústria automobilística nesta equação, é preciso observar a cadeia global de valor, e sua transferência de valor entre países através do mercado internacional. Analisaremos estes dados ao longo dos anos no capítulo seguinte, mas através do exemplo da Volkswagen buscaremos explicar este processo.

A teoria do valor Marx explica que o valor contido nas mercadorias produzidas pela indústria automobilística se dá pelo *quantum* de trabalho humano socialmente necessário para produção daquela mercadoria. Não cabe aqui fazer uma longa diferenciação entre valor e preço, basta subscrevermos a tese de Marx e inúmeros outros marxistas de que o preço é resultado de múltiplos fatores, e entre eles, o fetichismo da mercadoria, relações entre oferta e demanda, custos de transporte e proximidade do mercado e da fonte de matéria prima.

A transferência de valor entre diferentes países foi preambularmente analisada por Marx na obra *Grundrisse*, e possui correspondência no volume terceiro d'O *capital*. No entanto, segundo Aarão (2019), é Ruy Mauro Marini quem aplica este princípio à taxa diferencial de extração de mais-valia entre os países dentro de um mercado mundial:

o grande mérito de Marini reside no fato do autor perceber que as leis gerais de tendência que regulam o sistema capitalista no âmbito de uma economia nacional também regulam as relações sociais no mercado mundial. Por esse motivo, Marini (2011b; 2011c) consegue enxergar a possibilidade de se considerar que as distintas taxas de lucro nacionais tendem a formar uma taxa geral de lucro internacional, o que torna possível observar o processo de formação dos preços de produção e de mercado e verificar que em virtude dos desníveis de produtividade as economias latino-americanas transferem parte do valor que produzem para as economias imperialistas. (Aarão, 2019, p. 13)

A partir de Marx, Marini observa em *Dialética da dependência* que os países de passado colonial que se transformaram em países de capitalismo dependente promovem uma compensação às baixas taxas de produção de valor e extração de mais-valia dos países centrais com grande acúmulo de capital fixo, gerando consecutivamente menores taxas de lucro mas maiores montantes.

No "mercado mundial", há então uma direta ou indireta equiparação dos preços dos veículos produzidos sob diferentes produtividades e taxas de exploração de mais-valia. Esse mercado mundial, permite com que haja uma transferência geográfica de valor: países com plantas mais modernas e mecanizadas (maior capital constante) empreguem menos trabalhadores e necessitem de menor capital variável (gerador de valor) para a produção, se tornam destino de mais-valor extraído em países com plantas menos modernas (menor capital constante) e mais trabalho humano (capital variável).

Este mecanismo é ilustrado por Peña; Alves e Garcia (2021) no esquema abaixo:

ilustrar a forma de mais-valor extraordinário, utilizaremos o seguinte exemplo hipotético: temos três capitais que produzem as mesmas mercadorias, com um capital de 100 unidades para cada um, com composições orgânicas de capital distintas e uma taxa de mais-valor igual a 100%, ou seja, a mesma quantidade de horas para o trabalho necessário como para o trabalho excedente, para todos os três. Se temos composições orgânicas distintas, temos, então, produtividades distintas, isso significa dizer que as horas de produção de uma mercadoria em cada um dos capitais tem tempos distintos de produção, fazendo com que os valores individuais das mercadorias sejam literalmente distintos. (PEÑA; ALVES; GARCIA, 2021, p. 40)

Tabela 7 – Concorrência num mesmo setor que produz a mesma mercadoria específica (dados em horas trabalho)

Setor	Capitais $C + V$	Quantidade produzida	Tempo de produção (horas)	Valor individual (horas)	Taxa de mais- valor (100%)	Preço de produção (horas)	Transferência de valor (horas)
B_1	$60c + 40v = 100$	1	4	4	40%	6	+2
B_2	$50c + 50v = 100$	1	6	6	50%	6	+/-0
B_3	$40c + 60v = 100$	1	8	8	60%	6	-2
Total	$150c + 150v = 300$	3	18	18	180%	18	2

Fonte: PEÑA; ALVES; GARCIA, 2021, p. 40

Este mecanismo de transferência de valor se torna ainda mais relevante quando comparados os salários mínimos paridade poder de compra de trabalhadores

nos países. Além de um maior mais-valor extraído por hora de trabalho e custo, as supostas "irregularidades", as chamadas "ausências do Estado", ou ainda "modos de vida arcaicos" presentes no Brasil são atuais e parte fundamental do capitalismo mais moderno.

As moradias irregulares, os "bicos" para complementação de renda, o trabalho infantil, os pequenos cultivos alimentares em casa, e também a subalimentação e subconsumo, fazem com que o salário mínimo no país possa ser numericamente inferior ao dos países centrais, mas sobretudo, muito inferior quando comparado com o seu poder de compra. Essa sub remuneração combina-se com a transferência de valor explicada acima, e faz com que os preços de produtos como os carros no mercado interno do país (pautados indiretamente pelo mercado global), e os carros comercializados no mercado internacional, gerem lucros extraordinários para as companhias contendo uma maior ainda taxa de extração de mais-valor, conservando tecnologias arcaicas nas empresas, e resultando em um dos menores índices de investimento e modernização tecnológica mundial¹⁶.

Além das transferências de grandes montantes através de mecanismos já explicados, como transferência de valor, financeirização, especulação acionária e lucros indiretos no sistema de trustes e *konzerns*, ainda há uma transferência direta e simples através das remessas de lucros e dividendos ao exterior. Onde as multinacionais legalmente enviam lucros diretos obtidos no mercado interno brasileiro (portanto, não concorrente com todos os outros mecanismos já citados) para suas matrizes, onde serão tributadas pelos respectivos Estados, e encher os cofres das companhias estrangeiras. Apenas em 2022, as empresas do setor automotivo enviaram às matrizes US\$ 1,3 bilhão em 2022, de acordo com dados divulgados pelo Banco Central (BC)¹⁷.

O dinheiro enquanto equivalente universal do valor-trabalho, faz com que os lucros enviados através dessas remessas direta sejam na verdade remessas de exploração do trabalho no Brasil, resultantes de altos investimentos e subsídios do Estado, a superexploração da força de trabalho, a competição desigual e o oligopólio

¹⁶ Disponível em: <<https://g1.globo.com/economia/noticia/2021/05/20/investimento-no-brasil-tem-pior-decada-em-50-anos-taxa-do-pais-deve-ser-uma-das-menores-do-mundo-em-2021.ghtml>>. Acesso em: 22 jan. 2024.

¹⁷ Disponível em: <<https://automotivebusiness.com.br/pt/posts/setor-automotivo/montadoras-autopecas-remeteram-us-13-bilhao-lucros-exterior/#:~:text=As%20remessas%20de%20lucros%20e,valor%20dos%20%C3%BAltimos%20nove%20anos>>. Acesso em: 22 jan. 2024.

do mercado interno. Ao investir bilhões em subsídios e inversões diretas, o Estado opera dentro da lógica de mercado, esperando que parte do valor extraído seja reinvestido no aparelho público brasileiro - seja através de impostos, ou através da maior circulação de capitais dentro do país -. No entanto, as remessas de lucros variam ano após ano, e seguem a lógica da "lucratividade" das multinacionais estrangeiras no Brasil, servindo em alguns momentos como "justificativa" para reduzir salários, justificar mais subsídios ou até a retirada da montadora do Brasil (e, portanto, fracasso do retorno esperado pela transferência de fundos Estatais para a companhia).

Como veremos no capítulo seguinte, as montadoras utilizam seus lucros finais como instrumento de verificação do "sucesso" do empreendimento em terras brasileiras, como forma de justificar menores inversões no país, pressão aos governos e base ideológica para ampliar a exploração. No entanto, mecanismos já explicados como transferência de valor, financeirização, especulação acionária e lucros indiretos no sistema de trustes e *konzerns*, e outros mecanismos que serão apresentados no capítulo seguinte, são ocultados desta análise que se comprova muito superavitária para as grandes montadoras, e muito mais lucrativa do que os 1,3 bilhões de dólares anuais.

2 A INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA BRASILEIRA E A ACUMULAÇÃO CAPITALISTA NAS TRÊS DÉCADAS A PARTIR DE 1990

Como visto no capítulo acima, o capitalismo brasileiro se desenvolveu e consolidou enquanto uma economia e uma sociedade heterônoma. Dessa forma, analisar a indústria automobilística brasileira em um período determinado não pode ser um trabalho e análise apenas de dados estatísticos e disputas econômico-políticas internas ao país, mas sobretudo, um esforço de desvelar os vínculos entre o processo de desenvolvimento local com o capital monopolista do imperialismo mundial. Escolhas, muitas vezes explicadas por políticas nacionais ou apenas por uma conjunção casuística de fatores, são na verdade fruto de necessidades extranacionais distintas das explicações dadas pela mídia e relatórios contábeis.

Desta forma, o presente capítulo buscará analisar ao longo das três décadas alguns dos mecanismos utilizados pelos monopólios estrangeiros para acumular a partir da exploração e expropriação em território brasileiro. Devido ao caráter do presente trabalho e dos dados analisados, as análises alternarão entre levantamentos quantitativos e qualitativos, de dados específicos da indústria automobilística no período, ou da indústria brasileira em geral.

2.1 Década neoliberal - 1990 até 2004

A Década de 1990 ficou conhecida na história como a "década neoliberal", onde os presidentes Fernando Collor, Itamar Franco e Fernando Henrique Cardoso promoveram diversas privatizações e desnacionalizações na indústria, abrindo ainda mais a economia nacional para o capital estrangeiro. Mais do que uma década (ou uma década e meia) marcada por um conjunto de políticas econômicas conjunturais, operou-se uma mudança estrutural na economia e indústria brasileira, dependente e associada ao imperialismo.

Este processo de implementação do chamado neoliberalismo chegou de forma tardia ao Brasil na década de 1990 em relação a outros países da América Latina (Boito Jr, 1999), e os governos neoliberais de Collor, Itamar e FHC apesar de suas diferenças apresentaram um programa muito semelhante. Ancorados em uma política econômica de amplas privatizações, desregulamentação e redução dos direitos trabalhistas, abertura comercial, redução do funcionalismo público e outros

pontos da cartilha da escola de Chicago, os três governos consecutivos apresentaram uma série de ataques à classe trabalhadora.

Estes governos colocaram o país na rota neoliberal após um longo período desenvolvimentista da ditadura civil-militar, onde privilegiou-se a criação de um amplo parque industrial para baratear a produção dos monopólios estrangeiros que se territorializam no Brasil. Dessa forma, privilegiam ainda a acumulação ampliada através do capital produtivo brasileiro e a indústria brasileira. No contexto da redemocratização, organizou-se também uma intensa atividade sindical na década de 1980, que pelo seu caráter de massas e em franco processo de politização, precisava ser contido e derrotado, para que se adequasse a economia brasileira às novas prioridades do imperialismo, onde o principal beneficiado passa a ser a acumulação através do sistema financeiro, e até atividades financeiras da indústria, como visto no capítulo anterior.

Neste período, portanto, o Brasil passou pela primeira ascensão do neoliberalismo em território nacional, marcado por um novo momento de ofensiva do imperialismo, dos monopólios e principalmente do capital financeiro, onde a ideologia neoliberal sugere a busca por reimplantar o livre jogo das forças de mercado, garantir a livre concorrência, a soberania do consumidor e defender o progresso e riqueza em cada país e em escala global (Boito Jr, 1999).

O que se operou com a entrada destes novos capitais, foi a transição parcial da segunda para a terceira revolução industrial, a absorção da alta tecnologia na indústria, configurando o meio técnico-científico-informacional. O conjunto dessas políticas fez com que aumentasse o poder de barganha e subordinação da indústria de autopeças em relação às montadoras (Luedemann, 2003).

A abertura comercial foi conjugada com políticas específicas para o setor, como o Regime Automotivo, de 1995, onde foram realizadas um conjunto de políticas buscando a ampliação dos investimentos internos, e redução das importações. A busca por atrair novos investimentos dos monopólios da indústria automobilística no Brasil buscava modernizar o parque industrial, retomar a competitividade da indústria no Brasil, ampliar o parque industrial e a economia brasileira, que nos 20 anos anteriores, ficou tecnológica e tecnicamente atrasada, em relação aos países do centro capitalista, como Boito Jr (1999) e Gorender (1997) apresentam:

No final da década de 70, a economia brasileira não conseguiu dar o salto em direção à terceira revolução industrial – a revolução informacional – e continuou amarrada à política de substituição de importações, já quase esgotada. O mercado fechado incentivou uma espécie de modorra tecnológica.

Todavia, a explicação será inconvincente se não se recordar também que no início dos anos 80 a economia brasileira sofreu o impacto explosivo do agigantamento da dívida externa e se viu submetida à compressão das importações a fim de criar excedentes de divisas. Em consequência, regrediu a taxa de acumulação de capital entre as décadas dos 70 e 80 (de 24% a 16% da formação bruta de capital fixo). O Brasil caiu na situação de outros países que, na definição de Altvater, praticaram a “industrialização endividada”. Por fim, é admissível argumentar com a incapacidade do empresariado brasileiro para aproveitar a reserva do mercado de informática no sentido de criação da indústria de computação com envergadura internacional, enfrentando, neste campo, as pressões das EMs dos Estados Unidos. A informatização da economia brasileira ressentiu-se deste retardo (Tauíle, 1988; Schmitz & Carvalho, 1988; Alvater, 1995; Vigevani, 1995)

A abertura do mercado no início da década de 90 colocou a indústria instalada no Brasil – de capital nacional e estrangeiro – diante de novos desafios. (Gorender, 1997, p. 331)

Está justamente no caráter dependente e associado da economia brasileira a explicação para esta defasagem. Carente de uma indústria efetivamente nacional, a indústria automobilística brasileira consistia quase que na totalidade (e hoje consiste na totalidade) de plantas industriais de monopólios estrangeiros. Dessa forma, a modernização e aumento da produtividade no Brasil se dá de acordo com as vontades, necessidades e decisões das matrizes. Durante as décadas de 1960, 1970 e 1980, de forma mais ou menos homogênea nos países centrais, ocorria a reestruturação produtiva, com modernização tecnológica e da técnica que organizava a produção. Para isso, conscientemente estes monopólios reduziram seus investimentos no Brasil, mantendo um longo período de baixos investimentos na indústria entre a década de 1970 e os anos 1989/1990, onde inicia-se a reestruturação neoliberal, e consequentemente, um novo ciclo de investimentos. Corrobora-se tal análise com os dados do período, divulgados pela ANFAVEA:

Tabela 8 – Faturamento e investimento da indústria de autopeças – 1977/2000

Ano	Faturamento					Investimento	
	Total	Distribuição percentual por destino				Total	Participação em % sobre o faturamento
		Indústria Automobilística	Mercado de Reposição	Exportações	Outros fabricantes		
1977	3.347	72,8	18,5	3,1	5,6	325	9,7
1978	4.415	70,7	21,6	3,7	4,0	227	5,1
1979	4.897	71,2	19,5	4,0	5,3	265	5,4
1980	5.287	70,7	18,4	5,8	5,1	284	5,4
1981	4.351	65,0	21,6	6,2	7,2	226	5,2
1982	4.986	65,0	20,0	6,7	8,3	271	5,4
1983	3.758	62,8	22,7	9,2	5,3	189	5,0
1984	4.819	58,9	21,6	15,0	4,5	232	4,8
1985	5.541	60,3	22,5	12,7	4,5	254	4,6
1986	6.637	56,2	25,1	13,4	5,3	430	6,5
1987	8.338	51,3	27,2	16,3	5,2	440	5,3
1988	10.462	60,3	21,3	13,1	5,3	628	6,0
1989	15.544	59,7	24,8	10,2	5,3	1.061	6,8
1990	12.244	57,7	26,0	11,1	5,2	987	8,1
1991	9.848	59,5	22,3	13,5	4,7	764	7,8
1992	10.122	60,1	20,3	15,1	4,5	715	7,1
1993	13.222	61,4	17,5	15,7	5,2	702	5,3
1994	14.376	60,4	19,3	15,5	4,8	883	6,1
1995	16.584	59,5	19,8	15,0	5,7	1.247	7,5
1996	16.122	59,5	19,6	14,6	6,4	1.296	8,0
1997	17.413	59,8	17,9	14,7	7,6	1.798	10,3
1998	14.853	58,0	19,0	17,0	6,0	1.580	10,6
1999	11.182	55,2	18,6	20,7	5,5	1.020	9,1
2000	13.00	56,8	17,5	20,0	5,7	1.100	8,3

Fonte: ANFAVEA, 2017

Tabela 9 – Investimento setoriais - 1980/2008

Ano	Autoveículos (Milhões U\$)	Máquinas Agrícolas Automotores (Milhões U\$)	Total (Milhões U\$)
1980	489	31	520
1981	645	26	671
1982	530	28	558
1983	373	34	407
1984	293	19	312
1985	478	39	517
1986	526	50	576
1987	580	77	657
1988	572	65	637
1989	602	69	671
1990	790	205	995
1991	880	58	938
1992	908	37	945
1993	886	81	967
1994	1.195	116	1.311
1995	1.694	106	1.800
1996	2.359	79	2.438
1997	2.092	66	2.158
1998	2.335	119	2.454
1999	1.791	92	1.883
2000	1.651	94	1.745

Fonte: ANFAVEA

Novamente, Gorender (1997), aborda o tema:

No decorrer da década de 80, a indústria automobilística instalada no Brasil ficou estagnada em nível de produção sempre abaixo do quantitativo de 1.165 mil autoveículos produzidos em 1980. A estagnação não foi somente quantitativa. Também sob o aspecto qualitativo, a indústria brasileira distanciou-se dos padrões vigorantes no mercado internacional. Com base em estudos feitos no co- meço dos anos 90, não se poderia prefigurar com segurança uma perspectiva alentadora para o futuro do setor automobilístico brasileiro (Anfavea, 1988-95; Ferro, 1990, 1993; Posthuma, 1993; Tauile *et al.*, 1993, 1994)

A situação modificou-se radicalmente a partir de 1992, quando se celebrou, na respectiva câmara setorial, o acordo oficial entre representantes dos governos da União e do estado de São Paulo, das montadoras e fábricas de autopeças e dos trabalhadores do setor automobilístico – conhecido como Acordo das Montadoras.

(...) mais de um ano depois da última reunião da câmara setorial, no primeiro semestre de 1995, o significativo, para os fins desta análise, consiste na observação de que, a partir da implementação do Acordo, a indústria automobilística pôde ultrapassar os anos de estagnação e ingressar em novo ciclo ascensional (Cardoso & Comin, 1993; Sindicato dos Metalúrgicos do ABC, 1995). (Gorender, 1997. p. 334)

Desta forma, seria adequado supor que fruto de grandes investimentos para modernização da indústria, permitindo maior precisão, dinamicidade, e sobretudo, produtividade, a indústria automobilística brasileira receberia também um novo impulso na sua produção, atingindo recordes e novas marcas em número de veículos. No entanto, ao analisar os dados da ANFAVEA observamos algo distinto. Não há correspondência alguma entre a reestruturação produtiva, a produtividade, os lucros líquidos, e o aumento da produção - que apresentou aumento médio próximo a 50% no período, mas continuou a maior parte do tempo em torno dos valores atingidos no fim da década de 1970! Destacamos ainda que durante a "década neoliberal" o maior valor atingido pela indústria automobilística, em 1997, chegou a dobrar o produzido em 1978, mas logo retomou os patamares do fim da década de 1970. Para registro, durante todo este período independente do crescimento da produção nacional, manteve-se a defasagem produtiva brasileira em relação às principais matrizes.

Tabela 10 – Produção mundial de autoveículos

Produção mundial de autoveículos - 1990/1999 em mil unidades

País	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Estados Unidos	9.737	8.826	9.726	10.876	12.254	12.065	11.859	12.158	12.003	13.025
Japão	13.487	13.245	12.499	11.228	10.554	10.196	10.347	10.978	10.050	9.985
Alemanha	4.977	5.034	5.194	4.032	4.356	4.667	4.843	5.023	5.727	5.688
França	3.769	3.611	3.768	3.156	3.558	3.475	2.391	2.580	2.954	3.180
Espanha	2.053	2.082	2.122	1.768	2.142	2.334	2.412	2.562	2.826	2.852
Coréia do Sul	1.322	1.498	1.498	1.730	2.050	2.312	2.526	2.818	1.954	2.843
Canadá	1.921	1.888	1.961	2.248	2.321	2.420	2.397	2.257	2.173	2.735
Reino Unido	1.566	1.454	1.540	1.569	1.695	1.765	1.920	1.936	1.976	1.973
China	536	668	970	1.162	1.351	1.435	1.470	1.580	1.628	1.804
Itália	2.121	1.878	1.686	1.277	1.534	1.667	1.545	1.828	1.693	1.701
México	821	989	1.081	1.097	1.123	937	1.226	1.360	1.453	1.518
Brasil	914	960	1.074	1.391	1.581	1.629	1.804	2.070	1.586	1.351
CEI	1.917	1.829	1.770	1.646	1.128	1.106	1.062	1.224	1.093	1.249
Índia	364	355	324	372	475	573	686	596	513	728
Suécia	410	345	357	337	435	490	463	480	483	489
Rep. Tcheca	238	198	217	229	180	216	272	367	410	376
Taiwan	349	382	413	395	423	406	366	381	405	350
Austrália	380	291	282	302	336	332	325	349	384	311
Argentina	100	139	262	342	409	285	313	446	458	305
Bélgica	402	355	312	416	480	468	438	431	406	291
Outros	1.127	913	959	1.158	883	1.144	1.162	1.696	1.757	1.915
Total	48.511	46.940	48.247	47.051	49.530	50.136	51.114	53.117	51.932	54.669

Fonte: ANFAVEA

Tabela 11 – Produção total de autoveículos – 1957/2018

Produção total de autoveículos no Brasil					
Ano	Automóveis	Comerciais leves	Caminhões	Ônibus	Total
1957	10.449	1.588	16.259	2.246	30.542
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
1965	135.041	25.187	21.828	3.131	185.187
1966	157.352	32.204	31.098	3.955	224.609
1967	158.362	35.319	27.141	4.665	225.487
1968	185.922	46.107	40.642	7.044	279.715
1969	258.675	48.777	40.569	5.679	353.700
1970	319.574	54.069	38.388	4.058	416.089
1971	416.995	56.708	38.868	4.393	516.964
1972	488.061	75.323	53.557	5.230	622.171
1973	577.583	97.229	69.202	6.362	750.376
1974	707.068	111.177	79.413	8.262	905.920
1975	726.067	115.354	78.688	10.126	930.235
1976	775.401	115.260	83.891	12.059	986.611
1977	736.205	69.792	101.368	13.828	921.193
1978	876.807	86.598	86.269	14.340	1.064.014
1979	918.141	103.942	93.051	12.832	1.127.966
1980	939.278	109.414	102.017	14.465	1.165.174
1981	589.181	101.959	76.350	13.393	780.883
1982	676.014	126.772	46.698	9.820	859.304
1983	750.209	104.560	35.487	6.206	896.462
1984	680.645	128.171	48.497	7.340	864.653
1985	760.784	132.770	64.769	8.385	966.708

1986	818.221	142.349	84.544	11.218	1.056.332
1987	686.665	145.562	74.205	13.639	920.071
1988	785.368	193.151	71.810	18.427	1.068.756
1989	733.676	202.324	62.699	14.553	1.013.252
1990	665.051	182.787	51.597	15.031	914.466
1991	707.176	180.736	49.295	23.012	960.219
1992	816.446	201.104	32.025	24.286	1.073.861
1993	1.100.670	223.995	47.876	18.894	1.391.435
1994	1.249.098	250.719	64.137	17.435	1.581.389
1995	1.299.493	237.373	70.495	21.647	1.629.008
1996	1.479.490	258.783	48.712	17.343	1.804.328
1997	1.700.438	283.965	63.744	21.556	2.069.703
1998	1.273.356	227.704	63.773	21.458	1.586.291
1999	1.118.483	168.020	55.277	14.934	1.356.714
2000	1.375.382	221.498	71.686	22.674	1.691.240

Fonte: ANFAVEA

Frente aos dados coletados, presume-se que, na verdade, o grande aporte de capitais para a reestruturação produtiva descrita não buscava ampliar a produção, mas reduzir seus custos e postos de trabalho, ampliando as margens de faturamento líquido (ampliação de fato verificada na Tabela 12).

Ao encontro desta análise, Gorender (1997) e Luedemann (2003), demonstram a perda de empregos proveniente da reestruturação produtiva:

Tal processo, denominado de reestruturação produtiva, se fez sentir na taxa de desemprego ascendente. A política deflacionária do Plano Real acentuou o desemprego estrutural, atualmente à altura de 16% da população economicamente ativa, segundo o Dieese, na Grande São Paulo. Estudo feito nos quadros do Ipea mostra que, nacionalmente, de 1987 a 1994, somente o setor industrial extinguiu um milhão de empregos. Em 1995, sob a vigência do Plano Real, perderam-se 390 mil postos de trabalho na indústria brasileira. (Gorender, 1997. p. 332)

Assim, a reestruturação produtiva das empresas instaladas no Brasil adota os métodos japoneses, para criar fábricas “enxutas”, aplicando os métodos organizacionais just in time, kaizen, células de produção e, sobretudo, trabalho polivalente. Esse novo “paradigma” organizacional provocou um forte impacto com a eliminação de mais de 105 mil postos de trabalho em todo o complexo automotivo brasileiro e a fragilização da organização sindical. Conforme dados do Sindipeças e Anfavea, o ano de 2001 fechou com aproximadamente 170 mil trabalhadores no setor de autopeças (quase

70 mil a menos que em 1989) e quase 82 mil funcionários nas montadoras (35 mil a menos que em 1990). Entre 1989-1998, a região do ABC fechou 83 mil postos de trabalho somente no setor metal-mecânico (OESP, 25/6/97), afetando a economia local. (Luedemann, 2003, p. 6)

Fernando Henrique Cardoso, especialmente, ficou conhecido como responsável pelo Plano Real, supostamente o grande plano que estabilizou a economia brasileira e freou a grande inflação que o país passava. O Plano Real, ao assumir um caminho deflacionário para a economia, trouxe graves consequências, sobretudo, para a indústria situada no Brasil.

Ao supervalorizar o real, colocando-o em igualdade com o dólar, encareceu a produção local e ampliou a concorrência com o mercado internacional, prejudicando as exportações, e ampliando as importações. Dessa forma, fez com que as pequenas e médias empresas, ou mesmo grandes empresas circunscritas ao mercado interno fechassem suas portas, dando lugar a grandes empresas estrangeiras do oligopólio mundial, que produzem a maior parte de seus produtos fora do país e são dotadas de grande capital, como é possível verificar na entrevista da Folha ao presidente do Sindipeças em 1995.

Butori - Com a abertura econômica e o processo de "global sourcing" implantado pelas montadoras, nossos preços vêm caindo desde 92. As montadoras comparam nossos preços com o preço internacional. Ou seja, comparam preços em uma escala de produção "x" com uma escala de produção "x" multiplicado por dez.

Folha - O sr. poderia dar um exemplo dessa comparação?

Butori - Um balancim de motor, por exemplo. No Brasil, uma determinada montadora utiliza 2,5 milhões dessas peças por ano. Uma outra, nos EUA, usa 29 milhões de peças/ano. Um volume dez vezes maior. Uma empresa que fabrica um volume tão grande pode ter preços melhores. Isso é agravado pelos impostos em cascata, que representam aumento de custo entre 12% e 15%, e os 15% da desvalorização cambial. Na soma, dá entre 27% e 30%. Dependendo da peça, é possível encontrar preços lá fora 50% menores.

(...)

Folha - Como o sr. vê o Plano Real? Ele traz perspectivas para o setor de autopeças?

Butori - Não é prioridade para o governo, no momento, preservar nenhum setor econômico. A não ser o sistema financeiro, que é sempre socorrido. A prioridade é manter a inflação baixa. E para conseguir isso, o governo é obrigado a abrir as fronteiras. Nós, que tivemos uma economia fechada durante 50 anos, em dois anos temos que nos tornar competitivos frente ao produto internacional. É uma exigência forte. Ninguém dorme brasileiro e acorda suíço.¹⁸ (Folha de São Paulo, 1995)

¹⁸ Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/fsp/1995/1/09/dinheiro/14.html>>. Acesso em: 22 jan. 2024.

Este processo, de acumulação por incorporação de empresas nacionais a monopólios estrangeiros, se configura como acumulação por centralização, onde há não só predominância tradicional do capital estrangeiro no setor de montadoras, mas também a desnacionalização de partes importantes da cadeia produtiva no Brasil e incorporação de empresas estatais.

Combinado ao processo de desestruturação econômica da indústria nacional, o governo FHC promoveu uma grande abertura comercial com redução de impostos e barreiras de produção da indústria nacional, atraindo investimentos dos grandes monopólios da indústria automobilística para o Brasil.

No entanto, engana-se quem pensa que a "década neoliberal", e principalmente o governo FHC, atraíram tecnologias novas que colocassem o parque industrial do país na ponta de lança da concorrência mundial. Na verdade, entre o fim da década de 1980 e os primeiros anos dos anos 2000 os monopólios imperialistas implementaram o *toyotismo* (produção flexível) no Brasil, com sua modernização na organização da produção e as inovações tecnológicas acompanhadas. No entanto, esse processo já havia ocorrido no Japão em meados da década de 1960, e nos EUA e alguns países europeus na década de 1970 e 1980 (Boito Jr, 1999), mantendo então o Brasil atrasado frente à concorrência das matrizes de países imperialistas, e recebendo novamente apenas investimentos como excedente e exportação de capitais estrangeiros.

Apesar de deletério para a economia nacional, a dificuldade de competir no mercado internacional, a tecnologia defasada e a consequente baixa produtividade não foi o principal resultado da defasagem tecnológica. Na verdade, para melhor compreender os impactos desta defasagem deve-se direcionar os olhares para fora do Brasil: ela foi fruto de uma concentração da tecnologia em poucos pólos durante mais de 20 anos, que permitiu às matrizes auferirem superlucros de monopólio, onde a concorrência e os preços internacionais ainda eram balizados pela maioria da produção mundial, e não pela produtividade e custos mais reduzidos dentro das matrizes.

Durante duas décadas os monopólios imperialistas do setor automobilístico auferiram superlucros de monopólio através das vantagens tecnológicas e organizativas na produção de autoveículos, com uma maior produtividade e menor custo nas matrizes, para então acumular capital suficiente para exportar o excedente e modernizar suas filiais em países de capitalismo dependente e associado.

Mas apesar de necessário para o capital monopolista exportar seu excedente, isso não acontece naturalmente. As companhias o fazem com grandes incentivos, promovem lobby para que seja implementada uma política voltada para atração de investimentos desses monopólios sob condições ainda mais vantajosas. Só então, promovem a modernização do parque industrial nesses países, mas com um detalhe que ganha maior relevância na revolução técnico-científica-informacional: a implementação de tecnologias mais modernas na indústria situada em território brasileiro ocorre com a manutenção das patentes, e consequentemente, os *royalties e licenças*; e *Serviços de propriedade intelectual* são direito dos países das matrizes, gerando mais uma grande fonte de renda e acumulação.

Registra receitas e despesas decorrentes do uso de ativos intangíveis e direitos de propriedade, tais como: licença de exploração de patentes, licença de uso de marcas, fornecimento de tecnologia, fornecimento de serviços de assistência técnica, franquias e direitos autorais. Inclui também receitas e despesas acessórias relacionadas ao registro, depósito ou manutenção de marcas e patentes. (Banco Central do Brasil, 2002)¹⁹

Inclui taxas de utilização de direitos de propriedade (tais como patentes, marcas registradas, direitos autorais, franquias, etc.) e taxas de licenças para reproduzir e/ou distribuir propriedade intelectual (tais como direitos de autor em livros e manuscritos, software de computador, obras cinematográficas e gravações de som)²⁰. (Banco Central do Brasil, sem data)

Observando a sequência histórica do BACEN de receita e despesa geral do Brasil com royalties e licenças é notável uma certa estabilidade em valores relativamente baixos até 1993, ano que antecedeu o Plano Real, e que já vinha sendo implementada a reestruturação produtiva. Após a abertura econômica e a modernização do parque industrial brasileiro, os valores aumentaram quase dez vezes em menos de 5 anos, enquanto os serviços de propriedade intelectual quase triplicam nos 5 primeiros anos após a implementação do Plano Real, demonstrando que a modernização do parque industrial, onde a pesquisa e desenvolvimento (P&D) se integram ao processo produtivo tiveram efeito contrário à propaganda de desenvolvimento, efetivamente aumentando a dependência da economia brasileira, e ampliando a drenagem de capital em direção aos países imperialistas.

¹⁹ Disponível em: <<https://www4.bcb.gov.br/pec/series/port/metadados/mq162p.htm>>. Acesso em: 22 jan. 2024.

²⁰ Disponível em: <<https://www3.bcb.gov.br/sgspub/consultarvalores/consultarValoresSeries.do?method=getPagina>>. Acesso em: 22 jan. 2024.

Tabela 12 – Royalties e Licenças
Royalties e Licenças (U\$ em Milhões)

Ano	Líquido	Receita	Despesa
1980	-35,3	12,7	-48
1981	-20,2	27,7	-47,9
1982	-36,3	15	-51,3
1983	-25,1	15,6	-40,7
1984	-14,4	12,1	-26,5
1985	-69,1	7,9	-77
1986	-80,3	11	-91,3
1987	-82,8	6,9	-89,7
1988	-52,9	7,7	-60,7
1989	-74,9	12,8	-87,6
1990	-75	17,5	-92,5
1991	-49,7	13	-62,7
1992	-52,5	12,6	-65,1
1993	-85,5	34,4	-119,9
1994	-219,7	19	-238,6
1995	-497,3	32,1	-529,5
1996	-753,5	86,6	-840,1
1997	-847,6	102	-949,6
1998	-1.328,90	149,6	-1.478,60
1999	-1.149,70	132,8	-1.282,50
2000	-1.289,40	125,2	-1.414,60
2001	-1.132,20	112,1	-1.244,30
2002	-1.128,50	100,3	-1.228,80
2003	-1.119,80	108,1	-1.227,90

2004	-792,3	112,7	-905
2005	-1.302,80	101,7	-1.404,50
2006	-1.513,40	150,3	-1.663,70
2007	-1.940,00	319,4	-2.259,40
2008	-2.231,70	465,4	-2.697,20
2009	-2.078,20	433,8	-2.512,00
2010	-2.453,00	397,2	-2.850,20
2011	-2.710,30	590,8	-3.301,10
2012	-3.155,80	510,7	-3.666,50
2013	-3.071,30	597,2	-3.668,50

Fonte: Banco Central do Brasil

Tabela 13 – Serviços de propriedade intelectual

22776 - Serviços de propriedade intelectual - líquido -

Data	US\$ (milhões)
1995	-497,3
1996	-753,4
1997	-847,6
1998	-1329
1999	-1149,6
2000	-1289,4
2001	-1132,2
2002	-1128,6
2003	-1119,8
2004	-792,3
2005	-1302,8
2006	-1513,5

2007	-1940,1
2008	-2231,7
2009	-2078,2
2010	-3157,3
2011	-3565,1
2012	-4101,4
2013	-4393,2
2014	-5772,2
2015	-4936,2
2016	-4664,4
2017	-4759,9
2018	-4298,5
2019	-4605,2
2020	-2945,2
2021	-4517,0
2022	-6554,4
2023	-4662,4

Fonte: Banco Central do Brasil

2.2 A frente neodesenvolvimentista dos governos do PT até o rompimento. 2003 - 2014

A eleição de Luiz Inácio Lula da Silva foi recebida com grande entusiasmo entre os sindicatos de trabalhadores da indústria automobilística, e simultaneamente (ou conseqüentemente), com grande desconfiança do mercado internacional e pelas multinacionais com plantas no Brasil. Foi a primeira vez que um operário chegava à presidência do país, justamente um operário da indústria automobilística.

O medo de reformas estruturais, nacionalizações forçadas, ou iniciativas semelhantes ao que acontecia na Venezuela, e depois ocorrera também em outros

países da chamada "Onda Rosa", assustaram os investidores estrangeiros do setor, como é possível observar nas tabelas 15 e 16, reduzindo drasticamente os investimentos estrangeiros diretos, mesmo sem nenhuma grande mudança de leis ou no mercado internacional. Logo no primeiro ano de mandato, em 2003,

foi implementada a Política Industrial, Tecnológica e de Comércio Exterior (PITCE), que tinha como objetivo geral elevar a eficácia da estrutura produtiva, elevar as inovações nas empresas e aumentar as exportações. Durante o primeiro mandato de Lula, criou-se o Conselho de Desenvolvimento Industrial (CNDI), além da Agência Brasileira de Desenvolvimento Industrial (ABDI), ambas instituições com o objetivo de desenvolver a indústria nacional. (Vargas; Bunde, 2021 p. 61)

Após dois anos de "aclimação" dos monopólios imperialistas ao novo governo, estes abriram um novo ciclo de investimentos e ampliação do capital estrangeiro no país, sustentados pela promessa de um governo neodesenvolvimentista, que privilegiasse a atividade produtiva do capital financeiro monopolista, em detrimento das atividades de finanças e especulação. É possível ver este movimento nos dados de investimentos estrangeiros na indústria automobilística, com uma queda importante em 2003 e 2004, depois o capital viu na proposta de coalizão petista um ambiente fértil para investimentos diretos.

Tabela 14 – Faturamento e investimento da indústria de autopeças – 1977/2017

Ano	Faturamento					Investimento	
	Total	Distribuição percentual por destino				Total	Participação em % sobre o faturamento
		Indústria Automobilística	Mercado de Reposição	Exportações	Outros fabricantes		
1977	3.347	72,8	18,5	3,1	5,6	325	9,7
1978	4.415	70,7	21,6	3,7	4,0	227	5,1
1979	4.897	71,2	19,5	4,0	5,3	265	5,4
1980	5.287	70,7	18,4	5,8	5,1	284	5,4
1981	4.351	65,0	21,6	6,2	7,2	226	5,2
1982	4.986	65,0	20,0	6,7	8,3	271	5,4
1983	3.758	62,8	22,7	9,2	5,3	189	5,0

1984	4.819	58,9	21,6	15,0	4,5	232	4,8
1985	5.541	60,3	22,5	12,7	4,5	254	4,6
1986	6.637	56,2	25,1	13,4	5,3	430	6,5
1987	8.338	51,3	27,2	16,3	5,2	440	5,3
1988	10.462	60,3	21,3	13,1	5,3	628	6,0
1989	15.544	59,7	24,8	10,2	5,3	1.061	6,8
1990	12.244	57,7	26,0	11,1	5,2	987	8,1
1991	9.848	59,5	22,3	13,5	4,7	764	7,8
1992	10.122	60,1	20,3	15,1	4,5	715	7,1
1993	13.222	61,4	17,5	15,7	5,2	702	5,3
1994	14.376	60,4	19,3	15,5	4,8	883	6,1
1995	16.584	59,5	19,8	15,0	5,7	1.247	7,5
1996	16.122	59,5	19,6	14,6	6,4	1.296	8,0
1997	17.413	59,8	17,9	14,7	7,6	1.798	10,3
1998	14.853	58,0	19,0	17,0	6,0	1.580	10,6
1999	11.182	55,2	18,6	20,7	5,5	1.020	9,1
2000	13.00	56,8	17,5	20,0	5,7	1.100	8,3
2001	11.910	57,8	17,3	18,8	6,1	798	6,7
2002	11.323	54,9	15,5	23,1	6,5	260	2,3
2003	13.335	55,6	14,3	23,5	6,6	532	4,0
2004	18.517	58,5	13,4	20,9	7,2	843	4,6
2005	25.294	61,7	12,3	18,7	7,3	1.413	5,6
2006	28.496	61,5	12,0	19,0	7,5	1.300	4,6
2007	35.017	65,8	13,6	13,1	7,5	1.385	4,0
2008	40.854	66,3	13,2	12,0	8,5	2.1004	5,2
2009	33.959	68,8	14,3	9,3	7,6	631	1,9
2010	49.084	70,5	14,6	7,5	7,3	2.156	4,4
2011	54.649	70,8	14,7	8,4	6,1	2.418	4,4,
2012	41.691	69,3	14,7	8,6	7,4	1.891	4,5
2013	40.560	70,4	14,5	8,3	6,8	1.929	4,8
2014	34.104	67,5	16,7	10,3	5,4	1.022	3,0

2015	21.361	60,9	18,7	14,7	5,7	570	2,7
2016	20.057	61,8	18,2	14,2	5,9	450	2,2
2017	27.132	62,4	18,0	14,0	5,6	580	2,1

Fonte: ANFAVEA - 2018

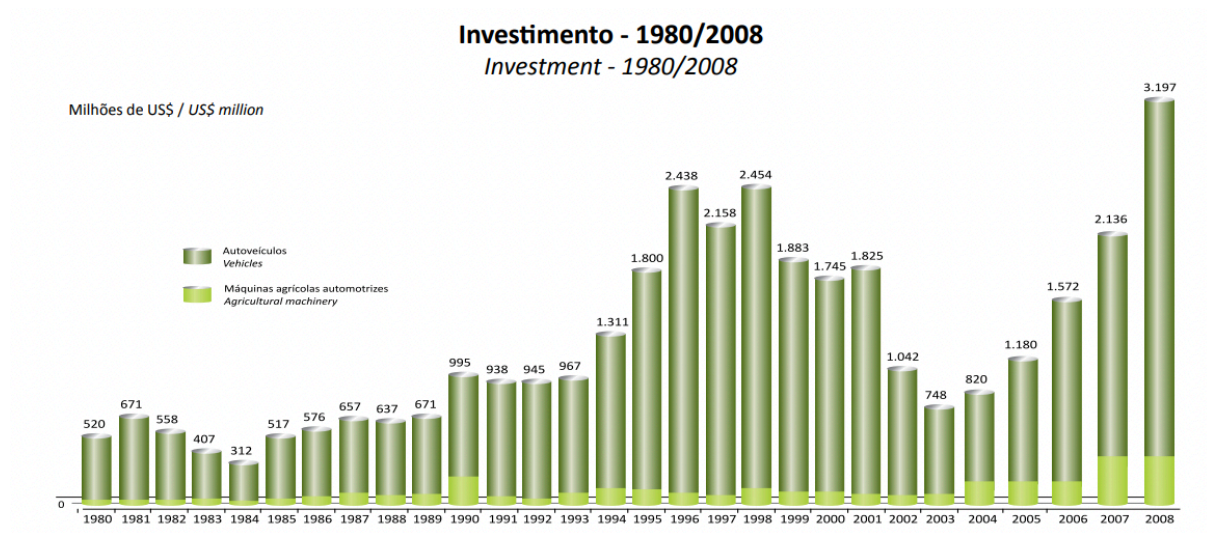
Tabela 15 – Investimentos setoriais – 1980/2008

Ano	Autoveículos (Milhões U\$)	Máquinas Agrícolas Automotores (Milhões U\$)	Total (Milhões U\$)
1980	489	31	520
1981	645	26	671
1982	530	28	558
1983	373	34	407
1984	293	19	312
1985	478	39	517
1986	526	50	576
1987	580	77	657
1988	572	65	637
1989	602	69	671
1990	790	205	995
1991	880	58	938
1992	908	37	945
1993	886	81	967
1994	1.195	116	1.311
1995	1.694	106	1.800
1996	2.359	79	2.438
1997	2.092	66	2.158
1998	2.335	119	2.454
1999	1.791	92	1.883
2000	1.651	94	1.745
2001	1.750	75	1.825

2002	976	66	1.042
2003	673	75	748
2004	739	81	820
2005	1.050	130	1.180
2006	1.451	121	1.572
2007	1.965	171	2.136
2008	2.913	284	3.197

Fonte: ANFAVEA

Figura 5 – Gráfico de investimentos – 1980/2008



Fonte: ANFAVEA

Partilha-se da compreensão de Marcelino (2017) que os governos petistas não foram governos sindicais, mas que houve integração dos sindicatos de forma subordinada nesta frente política neodesenvolvimentista. Entre 2004 e o primeiro mandato de Dilma Rousseff os governos petistas construíram uma coalizão entre dirigentes sindicais, empresas nacionais e grandes multinacionais, em busca de promover o desenvolvimento nacional, gerando empregos, aporte de investimentos e capitais no Brasil, e gradualmente complexificar a economia. Esta coalizão convencionou-se chamar de neodesenvolvimentismo.

Para isso, buscou-se atuar em duas frentes: I. amplificando a política de sindicalismo de participação, hegemônica na Central Única dos Trabalhadores desde o fim da década de 1980, Boito Jr (1999), onde o movimento sindical teria como

principal tarefa tensionar a política definida pelo governo e disputada em câmaras setoriais. No caso do governo Lula, inclusive introduziu-se a novidade de incluir dirigentes sindicais em cargos do primeiro e segundo escalão do governo; II. Reconstruindo o Estado como agente importante na economia nacional, privilegiando a territorialização do capital no Brasil através de grandes incentivos fiscais, doações de terrenos e melhores condições que "barateassem" o "custo Brasil". Em resumo, tentou-se estabelecer uma frente subordinada e à reboque da burguesia interna, composta por esta, a burguesia imperialista e sindicalismo, em torno de uma pactuada unidade em defesa do emprego e da indústria nacional privada, Marcelino (2017).

Dessa forma, seria uma análise leviana classificar os governos supracitados como "neoliberais", tampouco classificá-los como desenvolvimentistas clássicos, de outro momento da história. Foram governos que contaram de fato com diversas incorporações pontuais da política neoliberal, mas os governos Lula e o primeiro mandato da Dilma apresentaram contradições importantes com o neoliberalismo mais ortodoxo e radical dos governos anteriores, como pode ser visto também após 2014.

No entanto, como visto no capítulo primeiro, o Estado pode objetivar que a burguesia interna seja a fração dominante durante um período, ou até criar melhores condições para ela por tempo limitado dentro de um programa econômico. Sempre por tempo limitado, uma vez que a própria formação e desenvolvimento dessa burguesia aconteceu de forma subordinada, dependente e associada, e tanto ideologicamente quanto estruturalmente, esta depende dos monopólios imperialistas e organiza a economia de forma extrovertida.

Percebe-se a predominância do caráter extrovertido na indústria automobilística brasileira quando mesmo com um crescimento das vendas internas ao Brasil, uma balança comercial favorável durante todo o período de 2003/2004 à 2014 e diversos programas para o desenvolvimento da indústria automobilística situada no Brasil, proporcionalmente os lucros e dividendos remetidos para o exterior cresceram em valores exorbitantes, muito acima da produção que permaneceu relativamente estável, próxima a 300% em relação ao patamar pré-reestruturação produtiva, e 100% acima do patamar consolidado na década de 1990.

Com exceção de 2012, o setor de veículos automotores, reboques e carroceria lidera as remessas entre 2006/2013. Quando comparado com os demais setores da indústria de transformação, destaca-se por ser aquele que mais enviou lucros ao exterior, com remessas que chegam ao valor de US\$ 3,3 bilhões, em 2013, o que representa 13,7% do total. Vale lembrar que, em

2008, um dos anos 6 mais agudos da crise internacional, o valor enviado pelo setor atingiu US\$ 5,6 bilhões (21,6% do total enviado). Já em 2013, a remessa de lucros e dividendos pelo segmento elevou-se em 34,6% se comparado com o ano imediatamente anterior²¹. (DIEESE, 2014)

Figura 7 – Setor automotivo no Brasil

À espera de dias melhores

Em mais de dez anos Brasil ampliou parque industrial automotivo, mas nível de produção quase não mudou



Fonte: Valor Globo - 07/11/2020

²¹ Disponível em: <<https://www.dieese.org.br/notatecnica/2014/notaTec137RemessaLucros.pdf>>. Acesso em: 22 jan. 2024.

Tabela 16 – Rendas de investimento direto – lucros e dividendos remetidos

Veículos automotores, reboques e carrocerias	Milhões U\$
2006	1 402
2007	2 894
2008	5 812
2009	2 870
2010	5 777
2011	4 989
2012	2 999
2013	3 143

Fonte: Banco Central do Brasil

Na economia brasileira como um todo é possível observar um fenômeno esclarecedor deste período nos governos petistas. O governo Lula I implementou a Política Industrial, Tecnológica e de Comércio Exterior (PITCE) e o governo Lula II ampliou o PITCE e criou a Política de Desenvolvimento Produtivo (PDP), buscando novamente fortalecer a cadeia produtiva brasileira e a indústria como um todo. Estas políticas demonstram que havia de fato uma grande preocupação do governo em fortalecer a indústria territorializada no Brasil, gerar empregos e renda, e desenvolver a burguesia interna brasileira. No entanto, o conjunto de políticas cambiais do governo, a manutenção do superávit primário e das metas de inflação seguiram o receituário neoliberal, limitando o quanto poderia crescer a indústria brasileira.

No governo Dilma, houve ainda novos sinais deste compromisso dos governos petistas, e uma mudança na política monetária e fiscal, buscando uma linha de crédito mais barata para os investimentos (reduzindo a taxa Selic de 12,5% para menos de 7,5% entre 2011 e 2013), protegendo a economia interna e a indústria.

Aliado a isso,

O BNDES mantinha a liberação de crédito através do Programa de Substituição do Investimento (PSI), o qual tinha como foco minimizar as consequências da crise internacional. Criou-se, ainda, o Plano Inova Empresa, com o objetivo de disponibilizar recursos nas áreas estratégicas – uma delas, a indústria. Foram realizadas também isenções e reintegrações

tributárias. O plano que os autores citam especificamente para a indústria automobilística é o Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva (INOVAR-AUTO), cujo objetivo principal era a inovação, a eficácia e a qualidade dos produtos automotivos. Sobre os planos e programas citados acima, inseridos no Plano Brasil Maior, os autores concluem que foram positivos no sentido de auxiliar na melhoria da competitividade do setor industrial através das inovações, porém, sentiu-se falta de políticas relacionadas ao aumento da produtividade. (Vargas; Bunde, 2021 p. 65)

Quando analisados os dados desde a década neoliberal, os governos petistas mantiveram certa estabilidade semelhante ao período anterior na participação da carga tributária no preço final do veículo, concentrando seus incentivos tributários no estabelecimento das plantas e na contratação de funcionários, anterior ao processo de licenciamento e venda do veículo.

Dessa forma, é possível observar que mesmo com mudanças importantes onde o governo de fato buscava privilegiar o setor produtivo em detrimento ao setor de serviços exclusivamente financeiros, esbarrava nos limites estruturais da economia brasileira. Enquanto o governo buscou propor leis e incentivos para indústria automobilística e para a indústria em geral, as multinacionais remeteram seus lucros cada vez mais para as matrizes, drenando o capital produzido e acumulado no Brasil, para os países imperialistas.

É possível perceber que conforme aumentavam os incentivos à indústria, e as tentativas do governo em fortalecer a burguesia interna dentro da frente neodesenvolvimentista, o capital imperialista dava sinais de ter outros planos, retirando o máximo possível dos recursos. Há de se pensar se de fato a defasagem e dependência tecnológica da indústria brasileira é fruto de uma baixa dinamicidade da economia brasileira, ou uma escolha consciente de uma burguesia acostumada com privilégios de um Estado indutor do seu desenvolvimento e conivente com a própria espoliação. O que seria da indústria nacional brasileira caso essas dezenas de bilhões de dólares anuais fossem reinvestidas na modernização da indústria e desenvolvimento de tecnologia própria, ao invés de enviadas para o estrangeiro?

Tabela 17 – Lucros e dividendos remetidos e recebidos

Ano	Recebido (Milhões U\$)	Remetido (Milhões U\$)	Balanco final (Milhões U\$)
1995	763,4	2.581,10	- 1.817,70

1996	1.409,40	2.704,80	-1.295,40
1997	862,5	4.707,00	-3.844,50
1998	420,8	5.093,30	-4.672,50
1999	1.389,30	4.221,20	-2.831,90
2000	931,9	3.104,70	-2.172,80
2001	264,5	3.702,20	-3.437,70
2002	857,4	4.891,20	-4.033,80
2003	759,6	4.835,60	-4.076,00
2004	915,7	5.852,90	-4.937,20
2005	641	9.782,60	-9.141,60
2006	928,1	12.373,20	-11.445,10
2007	1.152,10	17.897,60	-16.745,50
2008	1.525,90	26.874,20	-25.348,30
2009	1.186,20	18.951,30	-17.765,10
2010	887,8	33.756,30	-32.868,50
2011	1.805,40	27.209,10	-25.403,70
2012	4.638,80	25.995,80	-21.357,00
2013	1.392,50	24.243,20	-22.850,70

Fonte: Banco Central do Brasil

Frente a essa realidade da economia nacional, e a dependência profunda da indústria automobilística às decisões dos monopólios, compreendemos que o Estado brasileiro atuou de forma paliativa às mudanças e necessidades que o capital imperialista desejava para o Brasil e América Latina. Independentemente das políticas dos governos petistas, o caráter extrovertido da economia tradicional dos países de passado colonial seguiu drenando recursos nacionais e transferindo capital para fora.

Foi durante os governos petistas que se deu continuidade ao crescimento da produtividade dos trabalhadores implementada na produção flexível do *Just In Time*, enfrentando nova decadência na produtividade após o período de 2014, com o rompimento da frente que ancorava a sustentação política do governo. Entendemos

que com o crescimento da produtividade, ao invés de criar empregos e no setor, as políticas setoriais do governo atuaram como *protetoras* dos empregos que já existiam, mantendo certa estabilidade no número de trabalhadores da indústria automobilística, com o crescimento da produção total ocorrendo, mas claramente limitado aos interesses da burguesia imperialista, uma vez que as plantas industriais trabalharam a maior parte do tempo com uma grande capacidade ociosa.

Com 38 complexos industriais, dos quais vários têm mais de uma fábrica, as 23 montadoras instaladas no país têm capacidade para produzir 5 milhões de veículos por ano. O máximo que conseguiram alcançar foi 3,7 milhões em 2013.

Embora tanto programas de incentivos federais como a guerra fiscal entre Estados no Brasil tenha sido uma tentação para fabricantes de veículos do mundo todo, os dirigentes do setor garantem que o potencial brasileiro sempre foi o principal atrativo. “Existia demanda. Ninguém constrói uma fábrica se não há demanda; com incentivo ou sem incentivo”, afirma um executivo do setor que prefere não ser identificado. Para essa fonte, os benefícios fiscais “compensaram a alta carga tributária do país”.²² (O Globo, 2020)

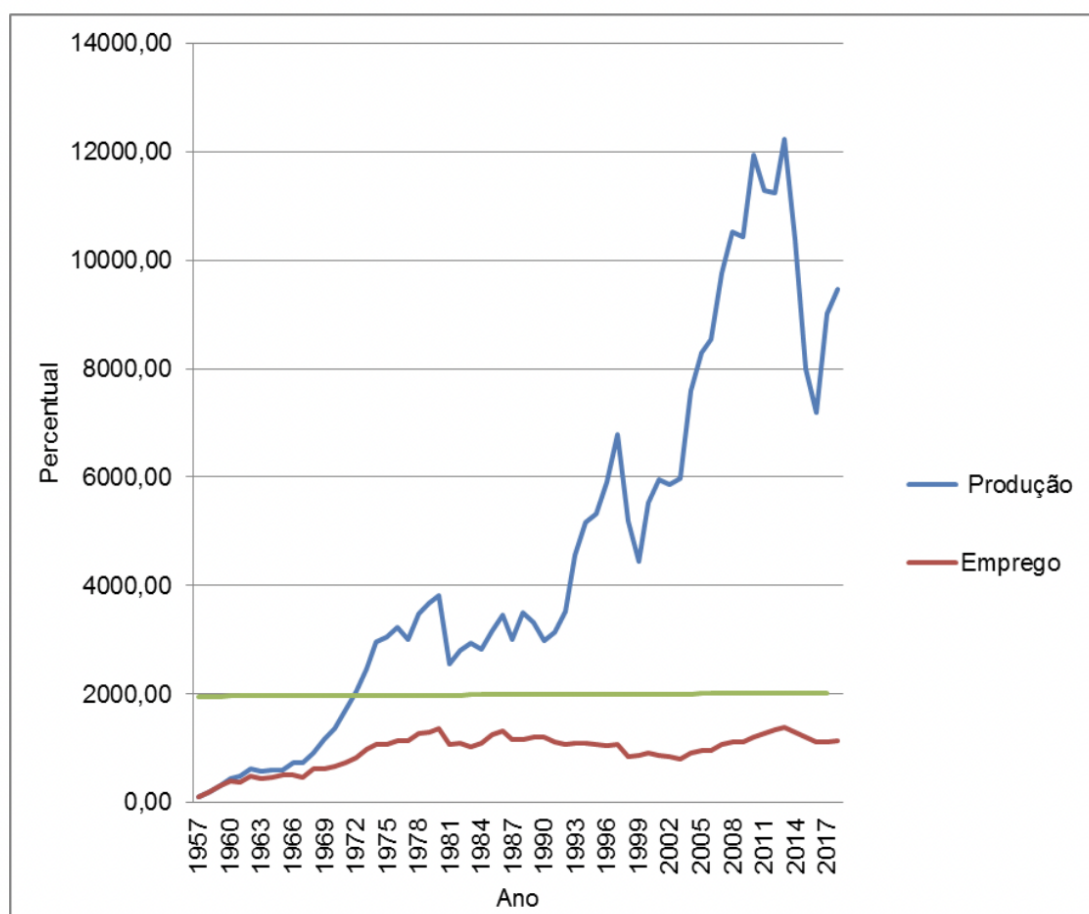
Tabela 18 – Evolução da produtividade, veículo/trabalhador/ano, na indústria automobilística no Brasil, 1957-2018

Ano	Emprego	Produção	Produção
1957	9.773	30.542	3,13
1960	38.470	133.041	3,46
1970	70.042	416.089	5,94
1980	153.939	1.165.174	7,57
1990	138.374	914.466	6,61
2000	98.614	1.691.240	17,15
2010	136.124	3.646.540	26,79
2018	130.451	2.893.695	22,18

Fonte: ANFAVEA - 2019

²² Disponível em: <<https://valor.globo.com/empresas/noticia/2020/11/17/brasil-perde-forca-na-competicao-global.ghtml>>. Acesso em: 22 jan. 2024.

Figura 8 – Gráfico da evolução da produção e do número de empregos nas montadoras de veículos no Brasil, 1957-2018



Fonte: ANFAVEA - 2019

As históricas manifestações de 2013 marcaram um novo momento da história economia e política brasileira, com forte disputa política do imperialismo e de think tanks estadunidenses, deste movimento emergiu o grupo de massas que dirigiria a pressão nas ruas pelo impeachment de Dilma Rousseff. Dessa forma, 2013 é um marco da mudança da política do imperialismo para o Brasil.

Sem conseguir se recuperar da crise de 2008, a burguesia imperialista mundial precisou intensificar a exploração dos países dependentes e associados. Vemos claramente uma mudança de investimentos e também remessas de lucros e dividendos após 2013 na tabela 17.

Necessitando conter a queda tendencial da taxa de lucros, e acumular rapidamente para sanar o grande déficit acumulado após a quebra do sistema financeiro-imobiliário, a acumulação gradual através da drenagem dos recursos produzidos na indústria brasileira com apoio do Estado se tornou insuficiente, e privilegiou-se outras formas de acumulação.

Retirou-se de forma acelerada investimentos estrangeiros diretos no Brasil, promovendo uma obsolescência tecnológica, verificada pela queda de produtividade por trabalhador no período após 2013. Nota-se também uma redução da produção geral de autoveículos. Como um todo, a indústria viu a face mais radical da política neoliberal que os governos petistas tentaram conciliar com a proteção de empregos e desenvolvimento nacional.

Como veremos no capítulo seguinte, não cabe mais ao imperialismo estadunidense e europeu acumular de forma lenta ou gradual, menos ainda permitir que uma burguesia interna medeie este processo. Inaugura-se o período de intensificação da desindustrialização que já ocorria, somada a acumulação por espoliação e centralização de companhias estatais e privadas.

3 ACUMULAÇÃO POR ESPOLIAÇÃO, E A DESINDUTRIALIZAÇÃO NO BRASIL: ROMPIMENTO DA FRENTE DE NEODESENVOLVIMENTISMO E OS IMPACTOS DA CRISE DE 2008

Como foi visto nos capítulos anteriores, a gênese do capitalismo brasileiro está intrinsecamente ligada à exportação de capitais estrangeiros. Nos diferentes períodos analisados, é possível observar variações importantes nos mecanismos e relações para expropriação de mais-valia da força de trabalho brasileira; acumulação capitalista; e da transferência de valor para os países nativos destes capitais. Dentre as diferentes formas existentes, no segundo capítulo foram analisadas principalmente aquelas vinculadas ao processo de exploração direta ou indireta da força de trabalho brasileira, e da expropriação dos recursos públicos. No entanto, no período analisado é possível observar uma inflexão no capitalismo brasileiro, em um flagrante processo de desindustrialização e reprimarização da economia, onde apesar de existirem importantes tensões intraburguesas, ocorre uma reorganização das frações dominantes e seus meios para acumulação.

Desde a década de 1970 observa-se um novo momento do capitalismo, onde deflagra-se uma crise estrutural da relação de produção capital, que reduz as possibilidades de retomada e recomposição das margens de lucro. Mészáros (2006) e Mészáros (2008), ao analisar o capitalismo da segunda metade do século XX, propõem que este estaria passando por uma crise profunda e estrutural, não mais crises cíclicas mais ou menos intensas.

A crise estrutural do capital, que condiciona o padrão de acumulação e exploração presente em todo o período analisado, é constituída por uma crise socio-metabólica do próprio capital, não apenas do capitalismo. Onde pela primeira vez na história a relação social "capital" se torna sistema social global preponderante no mundo, dessa forma, encontrando seus próprios limites de expansão e reprodução. Esta contradição deriva, entre outros fatores, do cada vez maior capital fixo na produção em relação ao capital variável.

Enquanto o trabalhador se torna cada vez mais explorado, proporcionalmente seu trabalho se torna mais reduzido na composição das mercadorias. O escopo da produção aumenta, e as margens de lucro diminuem, gerando maiores montantes de lucros, mas menores taxas. Cada vez mais se torna difícil para a reprodução do capital conseguir auferir taxas que possibilitem a reinversão desse capital.

Para tentar conter os efeitos dessa contradição, o capitalismo monopolista passa a utilizar-se de ajudas permanentes e sistêmicas do Estado para sua reprodução, e não mais de forma pontual ou ocasional, configurando-se em capitalismo monopolista de Estado. Este processo, se materializa no surgimento dos grandes monopólios, e atualmente na organização por *konzerns* e *keiretsus* no *toyotismo* japonês, e depois se forma análoga em holdings nos demais países imperialistas - analisados na parte inicial do presente trabalho. Conjuntamente, reduz cada vez mais os salários para extrair uma taxa de mais-valor maior, mas quanto menor a participação do capital variável comparado ao capital fixo na produção, a taxa de lucro continua diminuindo, ampliando a necessidade de acumulação por formas não capitalistas integradas e associadas ao capitalismo, gerando uma inflexão no capitalismo mundial, com desdobramentos no capitalismo brasileiro.

Esta nova inflexão coexistiu de forma mais ou menos pacífica com o período de governos petistas, onde em ritmos mais lentos, foram coniventes com este processo, mas conseguiram preservar uma certa proteção e articulação do capital financeiro internalizado, dos empregos e da renda dos trabalhadores. No entanto, desde a falha tentativa de recuperação após a crise de 2008, o capital imperialista e os países imperialistas passaram a aplicar uma política mais agressiva e radical, reduzindo a remuneração relativa e absoluta aos trabalhadores - produtores de valor -, e permitindo uma ainda menor parcela de mais-valor retida nos países junto à burguesia interna.

Para compreender este processo geral observado no período analisado, e principalmente seus desdobramentos mais agressivos após as tentativas de recuperação à crise de 2008 nos EUA e UE, aliado aos mecanismos de aprofundamento da exploração da força de trabalho analisados, destaca-se a categoria de "acumulação por espoliação", mecanismo apresentado entre outros autores por por Lênin, Rosa Luxemburgo e David Harvey.

Em seu trabalho "Imperialismo, Fase Superior do Capitalismo", Lênin (1974) destaca a relação intrínseca entre o capitalismo tardio e o imperialismo. Lênin argumenta que em sua busca por mercados e recursos, as potências capitalistas da época promoviam uma forma agressiva de expansão econômica que envolvia a exploração de nações mais fracas, por meios capitalistas ou extra-capitalistas, conjugados com os monopólios capitalistas que se estabeleciam nestes locais. Essa

exploração, segundo Lênin, era central para a acumulação de capital nessa fase do desenvolvimento capitalista.

Rosa Luxemburgo, por sua vez, expandiu e aprofundou a discussão sobre a acumulação por espoliação em sua obra *A acumulação do capital*. Luxemburgo (2013) explica como o capitalismo, para manter sua dinâmica de crescimento, busca constantemente mercados externos e apropriação de recursos em regiões não capitalistas. Ela destaca como essa expansão para além das fronteiras nacionais estava vinculada à superprodução dentro do sistema capitalista. No entanto, restringe a acumulação por espoliação ao processo de expansão horizontal do capitalismo para regiões não capitalistas, tomando territórios que estavam "ociosos", ou não aproveitados para o sistema geral de acumulação. Hoje, com o capitalismo presente em quase todas as partes do mundo, é possível observar que o mecanismo de acumulação identificado pela autora está correto, mas pode coexistir - e coexiste - com o modo de produção capitalista já estabelecido e maduro.

Já David Harvey (2004), ao observar a dinâmica atual do capitalismo sistematizou em *O Novo Imperialismo*, a maneira como as estratégias capitalistas de acumulação por espoliação evoluíram, incorporando não apenas a exploração territorial, mas também a apropriação de recursos naturais, privatização e formas modernas de despossessão, introduzindo espaços ociosos *de países capitalistas* no sistema geral de acumulação capitalista. Estas contribuições tornam-se importantes para compreender a situação atual do capitalismo brasileiro, uma vez que como desdobramento do *imperialismo total* estadunidense, os países imperialistas deixam de "aproveitar-se" de situações de instabilidade em diferentes países para espoliar seus recursos, empresas e obter superlucros, e passam a promover golpes de Estado e desestabilizações na busca pela centralização de empresas, monopólio de matérias primas, mercados e tecnologias.

Na busca por acentuar a participação da acumulação por espoliação dentro do quadro geral do sistema, o sistema mundial passa por um processo de desindustrialização e recentralização das indústrias, com predominância do setor de serviços nos países e ampliação da participação de setores que tenham potencial ocioso, e que não seja necessário investir grandes montantes de capital para produção de valores de troca e gerar acumulação de capital. Portanto, buscam setores que permitam promover acumulação por espoliação, como novos espaços para

extração e exportação de *commodities*, novas terras públicas para a ampliação do agronegócio, empresas públicas que possam ser privatizadas...

Nos últimos anos, o grande capital se internacionalizou, incentivado por políticas neoliberais que, por meio da privatização dos bens públicos, ou “bens comuns” (definição de Harvey), gerou “espaços” para sua acumulação. (Silva, 2021, p. 15)

Esta tendência à desindustrialização, no entanto, ocorre de forma desigual entre países dentro da divisão internacional do trabalho, e é alvo amplo debate e controvérsia.

De uma maneira geral, o debate sobre a desindustrialização no Brasil, realizado pelos economistas citados, costuma ser feito a partir de três elementos centrais de interpretação. São categorias que procuram indicar o desempenho da indústria de transformação face à geração de riquezas, à criação de empregos e ao desempenho comercial e produtivo da economia, considerando sempre a divisão setorial das atividades econômicas (Sampaio, 2015; Bacha; De Bolle, 2013; Morceiro, 2012). Podemos dividi-los da seguinte maneira: a) a desindustrialização por perdas sentidas no valor adicionado manufatureiro no Produto Interno Bruto (PIB) nacional; b) a desindustrialização por aumento das importações e diminuição das exportações de manufaturados; e c) a desindustrialização ocorrida em função de uma constante queda da participação da indústria no emprego total. (Pereira Júnior, 2019 p. 5)

Anterior a Pereira Júnior (2019), Gorender (1997) também apresenta uma crítica a concepção de um capitalismo desindustrializado ou de serviços como característica central do modo de produção capitalista ao falar da transição do capitalismo financeiro/industrial para o dito capitalismo informacional.

Como é sabido, muitas operações de P&D podem ser externalizadas sob a forma de serviços contratados com terceiros, ou seja, podem ser terceirizadas ou subcontratadas, o que barateia seu custo para a empresa contratante. Somado a outros fenômenos, tal fato veio reforçar a ideia corrente de que saímos da sociedade industrial para a sociedade de serviços, ou de que hoje teria vigência a economia pós-industrial.

Ideia que recebeu contestação fundamentada de Castells (1993), observando que a categoria serviços vem sendo empregada como categoria residual, na qual cabe quase tudo: desde a operação de um computador ao trabalho corriqueiro de faxina. Cohen (1993), por sua vez, salienta que muitos serviços de alta tecnologia são extensões ou complementos da atividade industrial. No entanto, erroneamente, a estatística convencional os distingue e separa. Na verdade, o setor de serviços depende da indústria. Serve a ela. Quanto mais desenvolvida uma indústria, mais requer serviços, como design e marketing. Assim o que temos à frente não é uma economia pós-industrial, mas um novo tipo de economia industrial ou, como prefere Castells, uma economia informacional. (Gorender, 1997, p. 310)

Portanto, analisar o processo de desindustrialização no Brasil não pode ser feito de forma simplista ou apenas nos marcos da economia clássica, é necessário territorializar o debate, tratando de um caso específico de um país específico, fugindo de tipos ideais. Dessa forma, é possível circunscrevê-lo a um processo mais amplo, de rearranjo do imperialismo no mercado mundial, onde os monopólios buscam, desesperadamente, contratendências que permitam conter a queda tendencial da taxa de lucros.

Em primeiro lugar, ao analisar as ideias apresentadas por Gorender (1997 e 1997b), é preciso fazer uma ressalva. Ao estudar o capitalismo contemporâneo, a partir dos estudos de Castells (1993) o autor faz uma análise do *processo geral*, e identifica que há tendência de ampliação do setor de serviços vinculados à indústria, compondo a produção industrial com P&D e personalização. Dessa forma afirma que não há perda de importância da indústria no capitalismo atual. Esta tese está correta enquanto análise global, recolocando a centralidade do setor produtivo - mais ou menos moderno - nos debates acadêmicos, confrontando a tese de uma suposta financeirização e digitalização do capitalismo, onde o produtivo e concreto deixaria de ser central e a economia se desindustrializa.

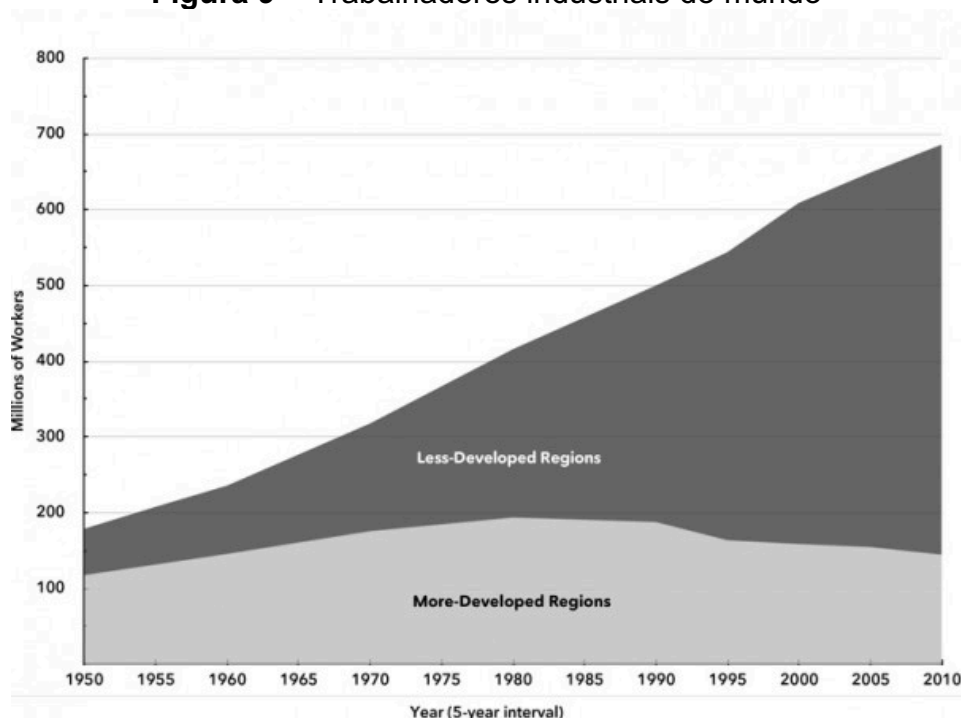
No entanto, ao analisar países de capitalismo dependente, essa tese complexifica-se. O Brasil possui de fato um capitalismo maduro e desenvolvido, com pujante indústria e utilização de alta tecnologia, características que podem aproximá-lo da indústria mundial e dos casos estudados pelos autores. Mas ao contrário dos países imperialistas, o capitalismo brasileiro depende das inovações tecnológicas, investimentos e patentes de terceiros, onde sua modernização e/ou desenvolvimento acontece subordinado a interesses transnacionais. Dessa forma, as indústrias localizadas nos países matrizes tendem a estar tecnologicamente mais avançadas que os países dependentes, permitindo superlucros de monopólio tecnológico para estes.

Nos países imperialistas, ao modernizar a sua indústria, parte do setor de serviços se torna inserido dentro do processo industrial aumentando sua produtividade. Apesar disso, a simples análise econométrica demonstra uma redução estatística da contribuição da indústria, fortalecendo a posição de autores que defendem a tese da desindustrialização enquanto *processo geral* e global. No entanto, o que deve ser feito, é ampliar as bases conceituais que classificam os setores da economia, absorvendo parte dos serviços relacionados à indústria.

Há, portanto, uma distinção a ser feita. O "Norte global" absorve setores de serviços para a indústria, concentra os principais empregos sofisticados na elaboração das tecnologias com P&D, e absorve a mais-valia extraída dos países de capitalismo dependente, incluídos no chamado "Sul Global". O "Sul" é o grande produtor do mundo, com a maior massa de proletários e segue crescendo seu proletariado. Dessa forma, descartamos a hipótese de que o mundo viva uma era "pós industrial", e analisar o fenômeno da desindustrialização na América Latina significa analisar uma redistribuição das indústrias entre países de passado colonial entre os continentes, e compreender a política que hoje tem os monopólios imperialistas para o continente latino-americano.

Hoje, mais de 80% dos trabalhadores industriais estão localizados no Sul global, enquanto essa proporção diminui consistentemente no Norte (ver Gráfico 1). Podemos estar vivendo em sociedades pós-industriais no Norte, mas o mundo como um todo está mais industrializado que nunca.²³ (Lauesen; Cope, 2021)

Figura 9 – Trabalhadores industriais do mundo



Fonte: LavraPalavra, 2021

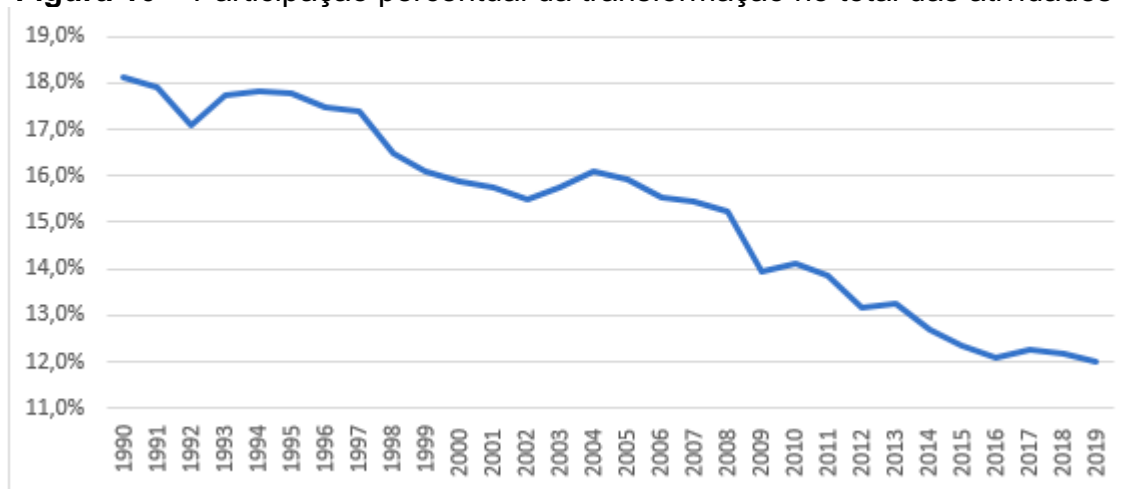
²³ Disponível em: <<https://lavrpalavra.com/2021/03/04/imperialismo-e-a-transformacao-de-valores-em-precos/>>. Acesso em: 22 jan. 2024.

Enquanto segue crescendo o proletariado dos países de passado colonial, puxado principalmente pelo continente asiático e africano, na América Latina e principalmente no Brasil o processo é distinto ocorrendo de fato uma forma de desindustrialização: enquanto um processo para ampliação da participação de outros mecanismos na acumulação e lucros da burguesia imperialista. Os gráficos abaixo ilustram o processo descrito -enquanto o primeiro faz uma análise clássica da macroeconomia, o segundo nos permite qualificá-lo-. Há queda no setor têxtil e vestuário com a entrada da China no mercado mundial; crescimento do refino durante o crescimento da Petrobrás nos primeiros governos petistas, e queda somada no período de mudança da política econômica após o golpe de 2016; Queda vertiginosa na metalurgia após a década de privatizações, que incluíram Vale e CSN...

Foi consolidada uma estrutura produtiva cujo capital estrangeiro fixou-se no setor de bens de produção e parte de bens de consumo, principalmente os de maior intensidade de capital. Surgiram empresas de propriedade reservada a capitalistas brasileiros que se inseriram tanto no setor de bens de produção como bens de consumo, porém, sempre condicionadas ao movimento de acumulação das grandes empresas estrangeiras. (Silva, 2021, p. 3)

Dessa forma, no caso brasileiro, observamos que a queda "natural" da participação da indústria na economia é associada à perda de mercado, privatizações e centralização das empresas - não o avanço tecnológico ou social, como nos países centrais.

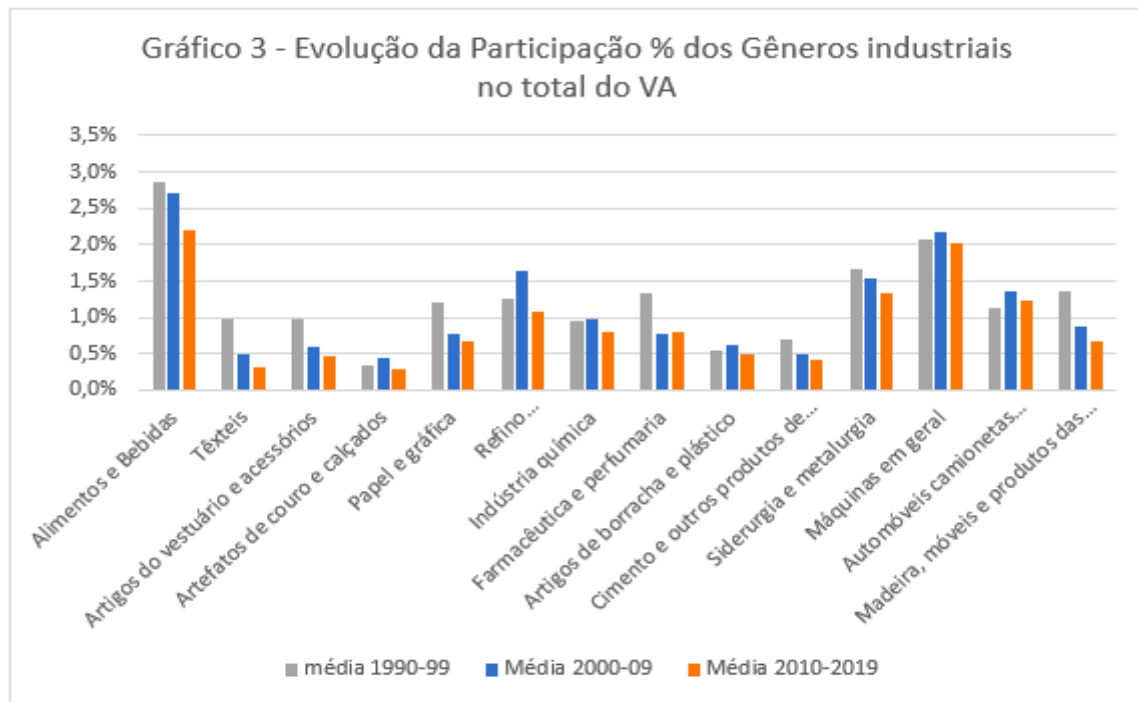
Figura 10 – Participação percentual da transformação no total das atividades²⁴



Fonte: Blog do IBRE FGV, 2022

²⁴ Disponível em: <https://blogdoibre.fgv.br/posts/o-declinio-da-industria-brasileira-de-1990-2019-produtividade-por-genero-da-industria-e-por#_ftn2>. Acesso em: 22 jan. 2024.

Figura 11 – Evolução na participação percentual dos gêneros industriais no total do Valor Adicionado Bruto



Fonte: Blog do IBRE FGV, 2022

Esta redução na participação da indústria no valor agregado bruto, em benefício do aumento das *commodities*, da renda da terra e até mesmo da recessão da economia nacional, fazem parte de um rearranjo entre frações da burguesia nativa e imperialista no Brasil, alicerçado nas tentativas de criar contratendências para conter a queda tendencial da taxa de lucros e a crise estrutural do capital. A dominação estadunidense da economia brasileira, nesta fase de imperialismo total, faz com que as disputas interburguesas não ponham em risco a hegemonia imperialista dos EUA, mas promovam cada vez mais a concentração de mercados sob poucas companhias através da destruição de empresas menores, buscando superlucros de monopólio/oligopólio.

Enquanto isso, a saída de algumas empresas do Brasil como a Ford, parece resultado de uma crise econômica a quente, mas na verdade é parte deste rearranjo de mercados e frações burguesas, que acumulam mais rapidamente através do mercado financeiro e atividades financeiras, e reduzem a concorrência entre si, melhor dividindo o mercado.

Como visto, ao longo dos anos a indústria no Brasil como um todo reduziu sua participação no PIB, reduziu postos de trabalho, e ainda convive com o fechamento de diversas plantas. Mas distinto dos relatórios que as empresas apresentam, não é deficitária a operação da indústria no Brasil, nem é alto demais o chamado "custo Brasil".

A política implementada após o golpe de 2016 no Brasil, como resposta à crise de 2008, é na verdade o ponto culminante da urgente e desesperada necessidade da burguesia imperialista conter a queda tendencial da taxa de lucros. Essa política é a manifestação mais extremada de uma política econômica que vinha sendo tensionada pela burguesia imperialista no Brasil desde 2005. É possível observar uma mudança substantiva das remessas ao exterior de lucros e dividendos, que cresce de forma alarmante até alcançar uma média estável dentro da casa de 20 bilhões de dólares de saldo em direção às matrizes, como visto na tabela abaixo. Dessa forma, a perda de competitividade, e alguns índices de lucros reduzidos reclamados pelo setor industrial nos governos do PT, e principalmente após a crise de 2008, são muito mais relacionados à descapitalização das filiais no Brasil, e consequente desfalque tecnológico, do que pelo chamado "custo Brasil".

Tabela 19 – Balanço de lucros e dividendos

Ano	Recebido (Milhões U\$)	Remetido (Milhões U\$)	Balanço final (Milhões U\$)
1995	763,4	2.581,10	- 1.817,70
1996	1.409,40	2.704,80	-1.295,40
1997	862,5	4.707,00	-3.844,50
1998	420,8	5.093,30	-4.672,50
1999	1.389,30	4.221,20	-2.831,90
2000	931,9	3.104,70	-2.172,80
2001	264,5	3.702,20	-3.437,70
2002	857,4	4.891,20	-4.033,80
2003	759,6	4.835,60	-4.076,00
2004	915,7	5.852,90	-4.937,20

2005	641	9.782,60	-9.141,60
2006	928,1	12.373,20	-11.445,10
2007	1.152,10	17.897,60	-16.745,50
2008	1.525,90	26.874,20	-25.348,30
2009	1.186,20	18.951,30	-17.765,10
2010	887,8	33.756,30	-32.868,50
2011	1.805,40	27.209,10	-25.403,70
2012	4.638,80	25.995,80	-21.357,00
2013	1.392,50	24.243,20	-22.850,70
2014	1.409,20	22.777,30	-21.368,10
2015	2.904,70	16.447,40	-13.542,70
2016	2.976,70	19.622,50	-16.645,80
2017	1.715,20	19.036,30	-17.321,10
2018	2.065,20	19.968,70	-17.903,50
2019	4.869,00	23.115,00	-18.246,00
2020	11.713,30	21.983,60	-10.270,30
2021	6.746,10	36.267,20	-29.521,10
2022	5.724,60	27.308,50	-21.583,90

Fonte: Banco Central do Brasil

O que se passa durante os governos do PT na verdade, é um grande investimento Estatal, com permissão e convite do governo para que estas empresas espoliem parte do recurso público, se apropriando de terras públicas gratuitamente com a promessa da geração de empregos, conjugada com a isenção de importantes impostos, para baratear o "custo Brasil". No entanto, independente do crescimento da produção, e dos balanços finais (tanto de crescimento dos lucros quanto de redução) é um aumento da drenagem de recursos acumulados no país, destinados aos países matrizes. E finalmente, frente ao quadro de dificuldade de conter os efeitos da crise, na antessala de outra maior ainda, a saída dessas companhias do Brasil, sem que

tenham conseguido produzir para o Estado nem mesmo os valores que lhes foram entregues.

Portanto, a centralização das empresas mundiais sob os monopólios americanos, e ao mesmo tempo crescimento da Toyota com sua entrada no mercado dos EUA, representam a ampliação da dominação imperialista na América Latina e a fusão do grupo Toyoda aos monopólios estadunidenses - e não uma crise americana, como é identificado quando observado cada monopólio ou mercado individualmente.

Isso se comprova ao analisar os nexos entre o grupo Toyoda, suposto maior concorrente do capital estadunidense no setor automobilístico. De acordo com os dados disponíveis no *website Market Screener*²⁵, o grupo tem como seus principais acionistas bancos ou grupos de investimento do Japão e dos EUA, como *JPMorgan Chase Bank* (~3% - EUA); *The Master Trust Bank of Japan, Ltd* (~11% Japão); *Mitsui Sumitomo Insurance Company, Limited* (~2% - Japão) e *State Street Bank and Trust Company* (~2% - EUA). Enquanto isso, *Mitsui Sumitomo Insurance Company* faz parte do grupo *Mitsui Holdings*, que tem como principais acionistas os bancos de investimento *Berkshire Hathaway, Inc* (~8% - EUA) e *The Vanguard Group, Inc.* (~3% - EUA); e *The Master Trust Bank of Japan, Ltd* faz parte do grupo *Mitsubishi Co* (Japão), que tem entre seus principais acionistas *Berkshire Hathaway, Inc* (~8% - EUA); *The Vanguard Group, Inc.* (~3% - EUA).

Ainda, além de comprovadamente o capital japonês estar profundamente associado ao capital estadunidense, nesta fase denominada por Florestan Fernandes de "imperialismo total", como já visto no primeiro capítulo os holdings permitem ampliar sua acumulação por meios distintos da simples transferência de valor na produção industrial, como mercado de ações que permite acelerada acumulação de derivados do processo industrial. Mas os monopólios imperialistas veem como justificada a redução da atividade industrial neste período de crise estrutural como alternativa à crise, e não manifestação aguda desta.

Os mesmos grupos acionários que se associam às montadoras de nosso país, são detentoras de companhias multinacionais que permitem superlucros de monopólio e a acumulação por espoliação através de recursos naturais e *commodities*. O grupo *Mitsubishi Co.* indiretamente maior acionista do grupo Toyoda, tem sua maior

²⁵ Disponível em: < www.marketscreener.com>. Acesso em: 22 jan. 2024.

lucratividade em outros ramos da indústria e da economia, principalmente extrativista e mineral.

Tabela 20 – Vendas por Setor²⁶

Vendas por setor

JPY em milhões	Porcentagem
Petróleo e químicos	18.2 %
Recursos minerais metálicos	17.1 %
Serviços, varejo e logística	15.8 %
<i>Comprehensive Material</i>	12.1 %
Comida	11.2 %
Gás Natural	9.3 %
Energia	7.8 %
Automotivo e mobilidade	4.8 %
Infraestrutura industrial	3.4 %

Fonte: *Market Screener*

Juntamente com *The Vanguard Group, Inc.*, (~3% - EUA), *Capital Research & Management Co.* (~4% - EUA) e *BlackRock Investment Management (UK) Ltd.* (~1% - Reino Unido) também é um dos principais acionistas da empresa de mineração brasileira Vale SA com mais de 6% da companhia, via *Mitsui & Co.*

O modelo econômico baseado em medidas liberalizantes permitiu mudanças quanto ao perfil e à destinação setorial do capital estrangeiro. A partir deste período, nos países citados, nota-se um processo de desnacionalização cuja abrangência e intensidade não se comprovam na história econômica (CEPAL, 2004), ou seja, depois de ter sido destinado aos setores da infraestrutura econômica e setores da indústria, de certo modo possibilitando a formação bruta de capital, agora, firma-se na centralização de capitais constituídos alguns de propriedades do Estado, outros de capitalistas. Vale ressaltar que em outros momentos do desenvolvimento dessas economias também fora observado a desnacionalização, porém, na atualidade, as aquisições e fusões se transformaram no mecanismo por meio do qual capitalistas estrangeiros tomaram posse de empresas estatais e privadas instaladas nesses países. A intensidade e abrangência do processo comprovam uma mudança no perfil das exportações de capitais. (Silva, 2021, p. 11)

²⁶ Disponível em: <<https://www.marketscreener.com/quote/stock/MITSUBISHI-CORPORATION-6493521/company/>>. Acesso em: 22 jan. 2024.

Dessa forma, clarifica-se os motivos para que as grandes montadoras, organizadas e associadas em grandes holdings financeiros, oscilem seus investimentos em nosso país, e nesse período de busca por acumulação acelerada, o capital financeiro reduza no Brasil seus investimentos do setor industrial de maior complexidade, e amplie outras atividades.

Esta retirada dos investimentos, com a quebra de várias companhias intermediárias nativas ou mistas por sua vez, permite que as multinacionais se apropriem por valores simbólicos de um grande aparato produtivo e terrenos onde estão localizadas as fábricas, além de contar com a possibilidade de dispensar parte da mão de obra, e manter um quadro novo de trabalhadores já treinados sob salários menores - sob o discurso de "não perderem seus empregos" - sem precisar negociar com os sindicatos. Este processo de expropriação de bens entre companhias menores-maiores, distingue-se dos demais, uma vez que acontece uma acumulação vertical entre as empresas, e não uma expansão horizontal de mercados ou da apropriação de recursos. Esse processo, acentuado na economia brasileira atual, é denominado por Cristiano Monteiro da Silva, (2021), como acumulação por centralização.

Os textos até aqui discutidos, no que toca o assunto em questão, explicam que as exportações de capitais destinam-se predominantemente à extração de mais-valia da classe trabalhadora e à expropriação de riquezas externas. Não se percebe análise preocupada com a contradição contemporânea: a intensa e abrangente expropriação de capitalistas por capitalistas. Nos trabalhos clássicos, talvez seja correto concluir que foram escritos em outra etapa histórica. (Silva, 2021, p. 16)

Em síntese, as economias capitalistas alcançaram certo nível de desenvolvimento que torna mais acirrada a luta entre os distintos capitalistas. Sendo assim, além da força empregada contra os trabalhadores e o controle sobre riquezas naturais que permitem elevação da taxa de lucro, agora também tem que excluir o capitalista instalado no setor para alcançar oportunidades de acumulação. Essa é a nova essência econômica que norteia as relações entre países imperialistas e os da América Latina. (Silva, 2021b, p. 11)

Em suma, a centralização de capital permite uma rápida acumulação dentro do processo de apropriação das empresas menores, e sobretudo, melhores condições para acumulação, reduzindo a concorrência e aumentando a parte do mais-valia apropriado pelos monopólios imperialistas, reduzindo o contingente de mais-valia retido em território brasileiro, e aprofundando os efeitos do chamado neoliberalismo,

com a desindustrialização, da compressão de salários e ampliação do poder decisório das multinacionais em território brasileiro.

Ao observar o quadro geral descrito no presente capítulo é identifica-se que o processo de desindustrialização e reprimarização da economia brasileira não é apenas um processo conjuntural, que pode ser sanado com novas pinceladas de políticas neodesenvolvimentistas, não é fruto de uma "crise" por conta do "custo Brasil", ou "baixos lucros" como repetidamente é noticiado e agitado na grande mídia e por professores de universidades do mercado. A desindustrialização brasileira é fruto de uma busca incessante por superlucros e contratendências que ajudem a conter uma crise profunda e prolongada do capitalismo, e estrutural do capital.

Dessa forma, a reprimarização da economia brasileira pode ser combatida apenas se deixar de depender dos grandes monopólios imperialistas, que são os verdadeiros responsáveis pelas crises econômicas e sociais, uma vez que é a sua reorganização para acumulação ampliada que vem conscientemente retirando suas fábricas do território brasileiro, gerando demissões em massa, grandes impactos nas dinâmicas das cidades onde estavam situadas anteriormente, e uma importância crise em toda a cadeia produtiva.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Analisar a indústria de um país de capitalismo dependente e associado como o Brasil não é uma tarefa simples. No presente trabalho optou-se por privilegiar o estudo dos mecanismos de transferência geográfica de valor e acumulação ampliada do sistema capitalista - elementos fundamentais para uma análise correta do capitalismo brasileiro.

No entanto, pelo caráter de trabalho de conclusão de curso e seu correspondente tamanho e complexidade, nuances importantes da realidade brasileira foram ofuscadas. A predominância, quase exclusiva, de montadoras estrangeiras na indústria automobilística faz com que o Estado brasileiro tenha pouquíssimo controle sobre sua produção e estratégia corporativa, sendo chantageado pelo "mercado", que constantemente reclama em seus anuários, relatórios e fiéis representantes na mídia do "custo Brasil" e de seus supostos déficits. Este fato ofusca também a importância da presença destas multinacionais em território nacional, que justifica também o desejo dos governos petistas em atraí-las.

Apesar de dilapidar o patrimônio nacional, geram milhares de empregos e fortalecem, em maior ou menor medida ao longo das décadas, a cadeia produtiva brasileira. A complexidade que uma indústria de ponta, interessada em nosso vasto mercado consumidor e nossa mais vasta ainda matéria prima, traz para a economia brasileira permite que o Brasil seja a maior economia da América Latina, e mesmo com a grande defasagem salarial em relação ao salário mínimo DIEESE, possua uma das menores taxas de desemprego, um Estado consolidado capaz de garantir para a população uma cobertura de serviços insuficiente, mas maior do que da maioria dos países do continente, e uma das condições de vida médias menos distantes do que alguns dos países europeus.

Não se trata, portanto, de minimizar a importância desta indústria e destes empregos para o país. Mas analisar os impactos de permitir que esta indústria exista nos moldes do sistema imperialista, que já dura mais de um século sem grandes inflexões em benefício dos trabalhadores, e quais os mecanismos e relações sistêmicas que devem ser modificadas em novos governos progressistas,

Com a pesquisa, percebemos que a grande "crise" vivenciada pela indústria automobilística, usada como justificativa pela Ford para se retirar do país, nada mais é que o resultado de um contínuo processo de desfalques, perda consciente de

competitividade, atraso tecnológico, subprodução para preservar margens de lucro e tantos outros sintomas de uma indústria subordinada aos interesses do capital monopolista internacional, promovidos pelas matrizes às suas filiais no Brasil durante várias décadas são os verdadeiros responsáveis pela desaceleração da indústria automobilística dos países estudados.

Comprovação deste fato é a grande expansão da indústria automobilística chinesa no continente, com nova entrada no Brasil - inclusive ocupando terreno e estruturas deixadas pelas companhias europeias e estadunidenses que deixaram o país. Apesar de recente, a entrada dos chineses na indústria automobilística está também documentada em notícias e novos trabalhos. Foi deixada de lado por opção do autor, uma vez que, analisar qualquer empresa chinesa necessitaria de uma revisão bibliográfica muito extensa.

Como poderia se analisar a acumulação ampliada de capital e os mecanismos de transferência de valor do sistema imperialista no caso chinês, onde as multinacionais todas possuem grande participação e influência de um Estado governado por um partido comunista? É possível chamar de imperialista, uma relação social e econômica promovida por um país que é alvo de grande polêmica, longe de algum consenso, acerca do modo de produção dominante? Há inclusive notícia de que em parte dos acordos comerciais de empresas chinesas em países africanos e centro-americanos está prevista a transferência de tecnologia para empresas do Estado das filiais.

Por fim, observamos que em 2024, ano de publicação deste trabalho, o país é novamente governado por uma frente neodesenvolvimentista liderada por Lula, mas sob uma conjuntura político-econômica muito distinta de seus governos anteriores.

O período descrito no último capítulo, onde intensifica-se a acumulação por espoliação e a opção pela intensificação do processo de desindustrialização é fruto de uma necessidade estrutural do imperialismo estadunidense e seus sócios menores, Japão e União Europeia. Com grandes esforços e otimismo econômico do mercado, o novo governo deve conquistar algumas vitórias - como uma nova promessa de aporte de 16 bilhões de reais da Volkswagen -, no entanto precisa criar instrumentos novos para reter uma maior parcela dos frutos da produção e das decisões empresariais no país, a custo de dar novos grandes incentivos e estes serem novamente drenados para fora, agora em um ritmo muito mais acelerado.

Ao analisar os dados e notícias presentes neste trabalho, consideramos que estes são provas suficientes para afirmar que a superação do caráter dependente e associado do capitalismo brasileiro não ocorrerá se mantidos os moldes atuais. É necessário que haja algum grande fato político novo na geopolítica mundial, para que o Brasil possa passar por um processo de desenvolvimento a convite - ou ainda, desenvolvimento permitido - como foi o caso de Coreia do Sul e Japão. Ou, o que parece mais provável como possibilidade para o futuro, a consolidação de parcerias estratégicas com a China, e os BRICS+, reduzindo a influência e hegemonia do dólar e do mercado financeiro estadunidense.

Os próximos anos serão decisivos para o futuro da indústria brasileira e latino-americana, e consequentemente, também para os EUA, UE e Japão.

REFERÊNCIAS

AARÃO, Jônatas da Silva Abreu. **Mercado mundial e transferências internacionais de valor no pensamento de marini**: notas preliminares. PPGE-UFF, [s. l.], 2018.

ARROYO, Mónica. “A América Latina numa encruzilhada: o caso do projeto de integração?”. **Geotextos**, v.13, n. 1, 2017

BAILBY, Eduard. **Que é o Imperialismo?**. [S. l.: s. n.], 1963.

BOITO JR, Armando. **Política neoliberal e sindicalismo no Brasil**. [S. l.: s. n.], 1999.

CASTELO, Rodrigo. Subdesenvolvimento, capitalismo dependente e revolução: Florestan Fernandes e a crítica da economia política desenvolvimentista. **Marxismo21**, [s. l.], 2012.

DA SILVA, Cristiano Monteiro. Acumulação por centralização: novos traços da fase imperialista na América Latina. In: **ACUMULAÇÃO por centralização**: novos traços da fase imperialista na América Latina. [S. l.: s. n.], 2021.

DIEESE, Departamento. Remessas de lucros e dividendos: setores e a dinâmica econômica brasileira. **Nota técnica DIEESE**, [s. l.], 2019.

FERNANDES, Florestan. Padrões da dominação externa na América Latina. In: **GERMINAL**. [S. l.: s. n.], 2019.

FERNANDES, Florestan. **Sociedade de Classes e Subdesenvolvimento**. [S. l.: s. n.], 1968.

FIRKOWSKI, Olga L. C. F. Tendências recentes da geografia industrial no Brasil. In: Encontro de Geógrafos da América Latina, 15. 2015, Havana. **Anais...** Havana, 2015. Disponível em: <http://observatoriogeograficoamericalatina/egal15/Geografiaindustrial>>. Acesso em: 22 jan. 2024.

FISCHER, A. A propósito da evolução da Geografia Industrial na França. In: FIRKOWSKI, O. L. C. de F e SPOSITO, E. S. (Org.) **Indústria, ordenamento do território e transportes**. A contribuição de André Fischer. São Paulo: Expressão Popular, 2008, p. 17-22.

GLOBALIZAÇÃO, tecnologia e relações de trabalho. In: GORENDER, Jacob. **Globalização, tecnologia e relações de trabalho**. [S. l.: s. n.], 1997.

GODOY, Paulo Roberto Teixeira. CONSIDERAÇÕES SOBRE O IMPERIALISMO NA TRADIÇÃO DA TEORIA MARXISTA DA GEOGRAFIA. **Revista Tamoios**, [s. l.], 2016.

GORENDER, Jacob. Estratégias dos Estados nacionais diante do processo de globalização. In: **DOSSIÊ Globalização**. [S. l.: s. n.], 1997.

GORENDER, Jacob. **O escravismo colonial**. [S. l.: s. n.], 2019

LAUESEN, Tokil; COPE, Zak. **Imperialismo e a transformação de valores em preços**. Lavrapalavra, [s. l.], 2021.

LÊNIN, Vladimir. **Imperialismo, estágio supremo do capitalismo**. [S. l.]: Coimbra, 1974.

LUEDEMANN, Marta. **Transformações na indústria automobilística mundial: o caso do complexo automotivo no Brasil - 1990-2002**. [S. l.: s. n.], 2003.

LUXEMBURGO, Rosa; BUKHARINE, Nikolai. **Imperialismo e acumulação de capital**. [S. l.: s. n.], 1972.

MAMIGONIAN, Armen. "Marxismo e globalização: as origens da internacionalização do capital". In: SOUZA, Álvaro José et.al. (org.). **Milton Santos: Cidadania e Globalização**. São Paulo: Saraiva/AGB-Bauru, 2000, pp. 95-100.

MARCELINO, P. Sindicalismo e neodesenvolvimentismo: analisando as greves entre 2003 e 2013 no Brasil. **Tempo Social**, 2017. 29(3), 201-227. Disponível em: <<https://doi.org/10.11606/0103-2070.ts.2017.125952>>. Acesso em: 22 jan. 2024.

MARCELINO, P. Sindicalismo e neodesenvolvimentismo: analisando as greves entre 2003 e 2013 no Brasil. **Tempo Social**, 2017. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/ts/article/view/167468/160158>>. Acesso em: 22 jan. 2024.

MARCELINO, P.; GALVÃO, A. **O sindicalismo brasileiro diante do golpe**. XXXV Congresso Internacional da Associação de Estudos Latino-Americanos, 2017.

MARCELINO, P.; GALVÃO, A. O sindicalismo brasileiro frente à ofensiva neoliberal restauradora. **Tempo Social**, 2020. 32(1), 157-182. Disponível em: <<https://doi.org/10.11606/0103-2070.ts.2020.167468>>. Acesso em: 22 jan. 2024.

MARINI, Ruy M. Subdesenvolvimento e Revolução. In: BARSOTTI, P. e PERICÁS, L. B. (org). **América Latina: história, idéias e revolução**. São Paulo: Editora Xamã, 1998

MÉSZÁROS, István. A crise estrutural do capital. **Outubrevista**, [s. l.], 1998.

MONTEIRO, Sylvio. **Como atua o imperialismo ianque**. [S. l.: s. n.], 1963

MORAES, Antonio Carlos Robert. "Dimensão Territorial nas Formações Latino-americanas". In: **Revista do Departamento de Geografia**, Universidade de São Paulo, São Paulo, v. 7, 1994

PEÑA, Débora; ALVES, Julia; GARCIA, Alejandro. **APONTAMENTOS PARA UMA DIALÉTICA DO TERRITÓRIO**. UFV, [S. l.], 16 jun. 2020.

PEREIRA JÚNIOR, Edilson. O debate sobre a desindustrialização no Brasil: abordagens concorrentes e um olhar a partir da geografia. **Boletim Goiano de Geografia**, [s. l.], 2019.

SACOMANO NETO, Mário; JOSÉ DO CARMO, Marcelo; DONADONE, Júlio César. Análise da financeirização no setor automotivo: o caso da Ford Motor Company. **Revista Nova Economia**, [s. l.], 2018.

SANTOS, Milton. "Sociedade e espaço. A formação social como teoria e como método". In **Boletim Paulista de Geografia**, no 54, junho, 1977

VARGAS, P. G., & Bunde, A. (2021). Indústria automobilística brasileira: uma análise das principais transformações tecnológicas no sistema produtivo e seu impacto sobre o emprego. Pegada - **A Revista Da Geografia Do Trabalho**, 22(2).