



Os impactos da abertura comercial na década de 1990 no setor industrial automobilístico

João Victor da Silva Peixoto¹

RESUMO

Com a instauração de uma nova ordem internacional mais globalizada nos anos 90, o Brasil, sob o comando do presidente Fernando Collor, encabeçou um dos maiores planos de abertura comercial da América Latina. A inserção do Brasil no mercado internacional trouxe diversos avanços para o setor automobilístico, aumentando a produção e qualidade dos carros no Brasil, contudo, para isso foram necessárias diversas mudanças na estrutura econômica do país. Além dos impactos na indústria automobilística, houveram diversos fatores da abertura comercial que influenciaram a política externa brasileira dali em diante, consagrando o plano de abertura como um dos marcos da PEB.

Palavras-chave: Abertura comercial; Indústria automobilística; Liberalismo; Política externa.

Após anos em um governo militar, surge o primeiro presidente eleito diretamente no Brasil desde a renúncia de João Figueiredo, último presidente militar. Marco da redemocratização, Fernando Collor de Melo era um símbolo democrático para o país e uma esperança de mudança na política brasileira. Sendo assim, o presente artigo busca elucidar os impactos da abertura comercial proposta pelo presidente Collor no setor automobilístico, trazendo uma estrutura que busca contextualizar a situação brasileira e os principais pontos da política externa do Governo Collor, depois apresentar os efeitos desses pontos na indústria automobilística e, por último, sintetizar os principais aspectos da abertura comercial e o que ela proporcionou ao mercado.

A política externa no Governo Collor tinha como foco a área econômica e industrial, tentando alcançar o estado de industrialização dos países mais ricos, e para isso o presidente Collor buscou realizar uma abertura comercial abrupta no mercado brasileiro (MAGNOLI, 2007). A economia brasileira era extremamente fechada e protegida, as indústrias necessitavam de auxílios governamentais para seus projetos, logo, quando a abertura comercial e os planos de liberalização da economia

foram implantados, o impacto inicial foi sentido por todos setores industriais do país. Porém, o mais afetado entre todos foi o automobilístico, que será abordado mais adiante.

A Política Externa Brasileira (PEB) nos governos anteriores, buscava uma abertura linear e gradativa, bem como uma integração com a Argentina, como forma de amenizar o clima conflituoso entre os dois países. A abertura imediata proporcionada por Collor acabou impactando bastante a relação com os argentinos, pois eles estavam procurando continuar com o plano de uma abertura linear e não abrupta, e essa mudança repentina acabou alterando a linha de relação diplomática entre os dois países. Entretanto, este empecilho foi contornado pela criação do Mercosul, citada por Magnoli (2007, p.49) em seu livro Política Externa, como sendo primeiramente um instrumento de pacificação e desmilitarização, e secundariamente como um acordo de integração comercial.

Em suma, a política externa teve mudanças significativas nas áreas comerciais e econômicas, dando espaço para outro fator que foi de grande importância para o processo de abertura comercial, a globalização. No início da década de 90, o globo se deparava com grandes mudanças, devido ao fim da Guerra Fria e a vitória

do capitalismo, o mundo se via muito mais interligado e conseqüentemente globalizado, fazendo com que a noção de um país que fosse fechado e intervencionista não fizesse sentido. Todas essas percepções foram influenciadas em grande parte pelo sucesso que o modelo neoliberal estava tendo nos países mais ricos e regionalmente no Chile, o que acabou resultando em uma adoção do presidente Collor pelo método neoliberal em sua agenda de política externa (GENNARI, 2001).

Toda essa mudança no cenário internacional proporcionou uma mudança paradigmática na política externa brasileira, o que acabou servindo de base para a ruptura com os bloqueios brasileiros ao mercado externo. Um exemplo destes bloqueios pode ser observado na antiga Lei de Informática, que proibia a importação de bens de informática sob o pretexto de defender a indústria nacional, porém, essa lei acabou prejudicando vários setores da indústria que precisavam de tecnologia para continuarem com seus projetos, e a indústria automobilística era uma dessas (O GLOBO, 2010). O mercado de carros estava defasado devido à falta de recursos de produção e as altas taxas tributárias impostas sobre seus produtos, o que fez com que houvesse uma baixa no crescimento percentual do setor.

Enquanto em outros países, os carros eram produzidos com alta tecnologia e baixas taxas tributárias, o Brasil sofria com problemas de infraestrutura, logística, falta de capacitação dos trabalhadores e impostos muito complexos e altos. Foi então que o presidente Collor deu início a uma característica muito presente nos outros governos, a diplomacia presidencial, que consiste na participação do presidente por meio de viagens e intervenção na política externa do país. O presidente ficou insatisfeito com o rendimento do mercado automobilístico após ver como eram os carros no exterior, e enviou um decreto revogando a Lei da Informática para o Congresso, além de reduzir as alíquotas de 37% para 20% (FOLHA DE SÃO PAULO, 2010). Tudo isso cooperou para o amplo crescimento que a indústria automobilística teve durante o período, aumentando a venda de carros no país, além de colaborar com outros setores que eram prejudicados com a proibição de importações imposta pela Lei da Informática (SILVA, 2002).

A agenda internacional do governo Collor buscava sair do status de país de terceiro mundo e aprimorar sua capacidade de produção e industrialização, portanto, as medidas tomadas por Collor auxiliaram tanto internamente quanto externamente

em seu propósito. Outro ponto almejado pela PEB do presidente era a estabilização dos laços com os Estados Unidos, pois a relação com a potência vinha sendo deteriorada há muitos governos atrás, então o governo buscou aproximar-se novamente por meio de viagens e estreitamento dos laços, e a abertura comercial foi um bom ponto de apoio, pois os EUA aumentaram sua participação no mercado brasileiro, melhorando o relacionamento entre os países.

Internamente, o governo estava instaurando uma nova política para a agenda internacional e de comércio, chamada de Política Industrial e de Comércio Exterior (PICE), esta nova abordagem buscava abrir o comércio e liberalizar o mercado. As atitudes tomadas dentro desse plano estavam baseadas na abolição de auxílios ao mercado interno, eliminação de tarifas, diminuição das reservas de mercado de alguns produtos e facilitação na captação de investimento estrangeiro (SANTOS, 2009). Todos esses pontos serviram como base para a adoção de políticas semelhantes que seriam adotadas no futuro por FHC, como as privatizações e diminuição das taxas, juntamente com a pouca participação do Estado nos assuntos econômicos, dando ao Brasil uma face mais liberal.

O governo também trabalhava para harmonizar a política de indústria e desenvolvimento, e, paralelo a isto, os

estados estavam em uma corrida por captação de recursos, pois a taxa de desemprego estava caindo como consequência dos investimentos externos no Brasil. Ocorreu então, a chamada territorialização da indústria automobilística (SANTOS, 2009), uma vez que os estados procuravam fornecer as melhores condições para a instauração das indústrias em seu território, oferecendo taxas tributárias menores como atrativo para as empresas.

Em suma, a abertura comercial proporcionou um grande avanço internacional para o país, uma vez que o Brasil conseguiu se modernizar mais e participar de um segmento de mercado que era restrito a países com condições mais elevadas, fazendo com que a intenção de Collor, de deixar o status de terceiro mundo, fosse em partes concretizada. Toda esta situação serviu, também, para aumentar a competitividade brasileira em um setor que era muito defasado, pois a inserção internacional da indústria cooperou diretamente para a autonomia e competitividade das fábricas brasileiras. Um ponto que vale ser ressaltado, o afastamento brasileiro com o plano linear de abertura encabeçado pela Argentina, fazendo com que a abertura comercial viesse a ocasionar um atrito diplomático entre os dois países, uma das únicas ressalvas em todo o plano.

O plano de abertura encabeçado pelo governo Collor, acabou dando uma receita liberal para que governos futuros pudessem seguir. Sendo o mais emblemático deles, o de Fernando Henrique Cardoso, que protagonizou uma das maiores ondas de privatização e diminuição de tarifas da política brasileira. Todo este movimento acabou atraindo um capital estrangeiro histórico, com alíquotas expressivamente menores do que eram na década anterior e uma participação muito mais ativa no comércio internacional, o Brasil conseguiu captar muito recurso estrangeiro, o que acabou aumentando drasticamente o chamado Investimento Direto Estrangeiro (IDE) (GENNARI, 2001). Houve quem se preocupasse com tamanho aporte estrangeiro, com medo de uma desnacionalização da indústria e da economia nacional, levantando um acalorado debate nos campos políticos e econômicos.

A herança desta abertura comercial nos anos 90 para as agendas de política externa de governos posteriores foi essencial, pois inseriu o país no setor industrial em uma dimensão ainda não explorada até então. Com essa aproximação das agendas econômicas internacionais mais liberais, o país conseguiu se inserir em um círculo internacional mais desenvolvido, atraindo recursos e

acelerando as agendas de desenvolvimento. Porém, como o país realizou essa abertura de forma muito acelerada e com pouco controle do que era cedido ao mercado estrangeiro, conseqüentemente houve uma onda de preocupação nos nacionalistas (GENNARI, 2001).

Por fim, a abertura comercial proporcionou uma base para planejamentos econômicos futuros, dando uma noção de como a agenda liberal poderia ser tocada no Brasil. A abertura dos portos, a diminuição de tarifas e o desbloqueio das importações, foram passos importantes para a consolidação da indústria brasileira como é conhecida atualmente. Caso esta atitude não tivesse sido tomada, talvez o país não houvesse se estabelecido e fortalecido sua competitividade, pois a era da globalização pedia isso aos países, uma maior capacidade de lidar com mercados externos e fazer seus produtos e serviços mais competitivos, ou seja, o Brasil precisava ter passado por este choque com a realidade internacional, para dar mais experiência e capacitar as empresas e até mesmo o Estado.

Notas

1. Discente em Relações Internacionais na Universidade Católica de Brasília
Email: peixoto.jvs@gmail.com

Referências

ESTADÃO. **Abertura comercial e indústria.** Disponível em: https://economia.estadao.com.br/noticias/geral,abertura-comercial-e-industria-imp-,1_089857. Acesso em: 01/11/2019.

FOLHA DE SÃO PAULO. **ANÁLISE 20 ANOS A MIL: Collor tinha razão; o carro brasileiro era uma carroça.** Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/fsp/veiculos/cv2908201002.htm>. Acesso em: 01/11/2019.

GENNARI, Adilson Marques. **Globalização, neoliberalismo e abertura econômica no Brasil nos anos 90.** Revista Pesquisa & Debate, v. 13, n. 1, p. 30-45, 2001.

MAGNOLI, Demétrio. Política Externa. In: PINSKY, Jaime (Eng.). **O Brasil no Contexto: 1987 - 2007.** São Paulo: Contexto, 2007, p. 47 - 61.

O GLOBO. **Há 20 anos, o Brasil reabria os portos aos carros importados. Começava uma revolução.** Disponível em: <https://oglobo.globo.com/economia/ha-20-anos-brasil-reabria-os-portos-aos-carros-importados-comecava-uma-revolucao-3031668>. Acesso em: 01/11/2019.

SANTOS, Arthur Tranzola. **Abertura comercial na década de 1990 e os impactos na indústria automobilística.** Fronteira, Belo Horizonte, v. 8, n. 16, p. 107 - 129. 2° semana. 2009.

SILVA, Reinaldo da. **Indústria automobilística brasileira nos anos 90: uma nova territorialização.** Boletim Goiano de Geografia, v. 23, n. 1, p. 59-81, 2002.