



UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA

**PROGRAMA DE
PÓS-GRADUAÇÃO
EM
GEOGRAFIA**

JOAQUIM DE OLIVEIRA NETO

**NOVÍSSIMA DEPENDÊNCIA, INVESTIMENTOS DIRETOS CHINESES NO
BRASIL NO SETOR DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA E UM BREVE
ESTUDO DE CASO: A GREAT WALL MOTORS EM IRACEMÁPOLIS - SP**

INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS E CIÊNCIAS EXATAS

RIO CLARO
2025

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA
“Júlio de Mesquita Filho”
Instituto de Geociências e Ciências Exatas
Câmpus de Rio Claro

JOAQUIM DE OLIVEIRA NETO

**NOVÍSSIMA DEPENDÊNCIA, INVESTIMENTOS DIRETOS CHINESES NO BRASIL
NO SETOR DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA E UM BREVE ESTUDO DE CASO:
A GREAT WALL MOTORS EM IRACEMÁPOLIS - SP**

Dissertação de Mestrado apresentada ao Instituto de Geociências e Ciências Exatas do Câmpus de Rio Claro, da Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, como parte dos requisitos para obtenção do título de Mestre em Geografia.

Orientador: Angelita Matos Souza

Rio Claro - SP
2025

N469n Neto, Joaquim de Oliveira

 Novíssima dependência, investimentos diretos chineses no Brasil
no setor da indústria automobilística e um breve estudo de caso: a
Great Wall Motors em Iracemápolis – SP / Joaquim de Oliveira Neto. --
Rio Claro, 2025

 105 p. : il., tabs., fotos, mapas

 Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual Paulista (UNESP),
Instituto de Geociências e Ciências Exatas, Rio Claro

 Orientador: Angelita Matos Souza

 1. Dependência. 2. Descarbonização. 3. Indústria automobilística. 4.
IDE chinês. 5. Iracemápolis. I. Título.

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA
"Júlio de Mesquita Filho"
Instituto de Geociências e Ciências Exatas
Câmpus de Rio Claro

JOAQUIM DE OLIVEIRA NETO

**NOVÍSSIMA DEPENDÊNCIA, INVESTIMENTOS DIRETOS CHINESES NO BRASIL
NO SETOR DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA E UM BREVE ESTUDO DE CASO:
A GREAT WALL MOTORS EM IRACEMÁPOLIS - SP**

Dissertação de Mestrado
apresentada ao Instituto de
Geociências e Ciências Exatas do
Câmpus de Rio Claro, da
Universidade Estadual Paulista
"Júlio de Mesquita Filho", como
parte dos requisitos para obtenção
do título de Mestre em Geografia.

Comissão Examinadora

Profa. Dra. ANGELITA MATOS SOUZA
IGCE / UNESP/Rio Claro (SP)

Prof. Dr. LEANDRO BRUNO SANTOS
NEEPG / UFF/Campos dos Goytacazes (RJ)

Prof. Dr. LEONARDO GRANATO
NEPEC / UFRGS/Porto Alegre (RS)

Conceito: Aprovado.

Rio Claro (SP) 31 de janeiro de 2025.

À Joana, minha amada mãe, a mulher mais forte que já conheci, e a Juca, meu saudoso pai, cuja memória nunca deixa de me acompanhar.

AGRADECIMENTOS

O primeiro e mais importante agradecimento, como não poderia ser diferente, é para a Professora Angelita, primeiramente por ter aceitado como orientando alguém que estava distante da universidade, e por todo o profissionalismo, atenção e paciência demonstrados nessa empreitada.

Agradeço especialmente à minha companheira de vida, Lívia, pelo incentivo e suporte em todo o processo, à toda a minha família e em especial à Joana, minha amada Mãe, e ao meu irmão Jeferson, por toda a torcida e apoio.

Os agradecimentos se estendem também aos grandes amigos e amigas, de longa data, ou não, que de várias formas colaboraram com seu apoio durante este processo: Renato, José Calixto, Raquel, Victor, Layra, Geysa, Kena e Leandro.

Sem o apoio de vocês, nada teria acontecido.

“O que é insuportável é que dentro da sociedade (...) uns reservem para si todos os benefícios e outros carreguem apenas o fardo das privações e dos sofrimentos.”

Getúlio Vargas, em discurso no Dia do Trabalhador em 1º de Maio de 1951 no Estádio São Januário do Vasco da Gama no Rio de Janeiro.

RESUMO

Neste estudo discorreremos sobre a presença chinesa no setor automobilístico nacional, à luz da teoria da dependência, nossa base metodológica, com ênfase no período que se estende entre os anos de 2010 e 2024. Como objeto de estudo elencamos a fábrica da montadora chinesa Great Wall Motors, no município de Iracemápolis, no interior do Estado de São Paulo. Após breve apresentação do enfoque dependentista, caracterizaremos as relações entre Brasil e China na atualidade e nos voltaremos para a tendência global de descarbonização energética, que impacta diversos nichos, como a indústria automobilística. Nosso objetivo central é analisar o cenário nacional atual, que vive um processo de transição energética, ainda que tímido quando comparado a outras regiões do mundo, mas suficientemente importante para atrair a presença da gigante chinesa GWM, responsável por vultuosos investimentos na produção de automóveis elétricos e eletrificados em solo nacional, e forçando outras montadoras já tradicionais e consolidadas, como a General Motors e a Volkswagen, a seguirem o mesmo caminho. Tentaremos, ao final, reunir as condições necessárias para compreender os motivos da aposta chinesa em investimentos diretos no estrangeiro – no caso, no Brasil - na transição energética automobilística.

Palavras-chave: dependência, descarbonização, indústria automobilística, IDE chinês, Iracemápolis.

ABSTRACT

In this study we will discourse about the chinese presence in the national automobile sector, under the light of dependency theory, our methodological base, with emphasis in the period that extends between the years 2010 and 2024. As object of study, we list the installation of a factory belonging to the chinese automaker Great Wall Motors, in the city of Iracemápolis, in the State of São Paulo. After a brief presentation of the dependentist field, we will characterize current relations between Brazil and China and focus on the global trend of energy decarbonization, which impacts several niches, such as the automobile industry. Our central objective is to analyze the current national scenario, which is going through an energy transition process, although timid when compared to other regions of the world, but important enough to attract the presence of the chinese giant GWM, responsible for huge investments in the production of electric and electrified cars on national soil, and forcing other traditional and consolidated automakers, such as General Motors and Volkswagen, to follow the same path. In the end, we will try to gather the necessary conditions to understand the reasons for China's commitment to the national automotive energy transition.

Key-words: dependency, decarbonization, automobile industry, Chinese investments, Iracemápolis.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Diagrama das modalidades produtivas CKD, SKD e CBU.	37
Figura 2 – Linha de produção do Romi-Isetta em Santa Bárbara D'Oeste (SP).....	38
Figura 3 – Peugeot Type 3.	59
Figura 4 – Romi Isetta	59
Figura 5 – As versões E150 e E400 do Gurgel Itaipu.....	61
Figura 6 – As marcas de propriedade da Great Wall Motors.....	75
Figura 7 – Unidades produtivas da GWM em 2023.....	76
Figura 8 – Centros de pesquisa e desenvolvimento da GWM em 2020.....	77
Figura 9 – Fábrica da Great Wall Motors em Iracemápolis.....	85
Figura 10 – Modelos de veículos comercializados pela GWM no Brasil.	87

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Total de Remessas do Brasil ao exterior em milhões de dólares	42
Gráfico 2 – Remessas do Brasil ao exterior em milhões de dólares - 5 maiores receptores	43
Gráfico 3 – Remessas de lucros e dividendos ao exterior, entre janeiro e junho de 2024, por participação de setor	44
Gráfico 4 – Média histórica das remessas de lucros e dividendos por setor	42
Gráfico 5 – Exportações do Brasil para a China e Parceiros Comerciais Selecionados entre janeiro e setembro de 2024 (em US\$ F.O.B.)	47
Gráfico 6 – Média das exportações brasileiras por categoria entre 2017 e 2020 e projeções até 2030	47
Gráfico 7 – Investimentos chineses no mundo entre 2008 e 2023 em bilhões de dólares, por área	50
Gráfico 8 – Investimentos chineses no mundo entre 2008 e 2023 que resultaram na construção de estruturas físicas novas, em bilhões de dólares	51
Gráfico 09 – Investimentos chineses no mundo em 2023, em bilhões de dólares ..	51
Gráfico 10 – Investimentos chineses concretizados no Brasil entre 2007 e 2020 por setor	53
Gráfico 11 – Acumulado dos investimentos dos cinco maiores receptores chineses entre 2007 e 2023	53
Gráfico 12 – Investimentos chineses no Brasil entre 2007 e 2020 em valores totais por categoria	55
Gráfico 13 – Investimentos chineses no Brasil entre 2007 e 2020 em números de projetos	55
Gráfico 14 – Evolução do Mercado Mundial de Fusões e Aquisições entre 2000 e 2021, em trilhões de dólares	56
Gráfico 15 – Produção total de autoveículos x Produção de veículos leves no Brasil, em unidades	62
Gráfico 16 – Produção x Exportação autoveículos em unidades	64
Gráfico 17 – Exportação de veículos totais x leves, em unidades	64
Gráfico 18 – Produção x exportação de veículos leves	65
Gráfico 19 – Evolução histórica das taxas de juros praticadas no Brasil entre 2000 e 2023	66

Gráfico 20 – Exportações para os países do Mercosul – Exceto Argentina	67
Gráfico 21 – Exportações para Argentina.....	67
Gráfico 22 – Metas de eficiência energética no Inovar-Auto para 2017, e no Rota 30, para 2022.....	70
Gráfico 23 – Licenciamentos Elétricos e Eletrificados	71
Gráfico 24 – Licenciamentos de veículos totalmente elétricos e híbridos no Brasil entre 2021 e 2024.....	72
Gráfico 25 – Vendas globais de carros de passeio por unidade.....	79
Gráfico 26 – Evolução da participação de veículos elétricos e eletrificados no mercado nacional.....	88
Gráfico 27 – Estoque de empregos por setor	90
Gráfico 28 – Empregos na Fabricação de Veículos e na Indústria de Transformação.	91
Gráfico 29 – Empregos nos setores da Indústria de Transformação de Veículos Automotores em Iracemápolis em 2022 e 2023.....	92
Gráfico 30 – Remuneração mensal média, por setor	92
Gráfico 31 – Remuneração mensal média no setor da Indústria de transformação .	93

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 – Região Administrativa do Estado de São Paulo, com destaque para o município de Iracemápolis.	80
Mapa 2 – Região administrativa do município de Iracemápolis, no interior do Estado de São Paulo	81
Mapa 3 – Localização da fábrica da GWM Brasil e do Centro de Testes Veiculares em Iracemápolis.....	81

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – 10 principais produtos na pauta exportadora do Brasil para a China entre janeiro e setembro de 2024	48
Tabela 2 – 10 primeiros produtos na pauta importadora do Brasil para a China entre janeiro e setembro de 2024	49
Tabela 3 – Caracterização dos setores e atividades dos investimentos chineses na área de Energia.	52
Tabela 4 – Alíquotas.....	88

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	16
2. HISTORICIZANDO O CAPITALISMO	21
2.1 O Neoliberalismo	25
2.2 A Novíssima Dependência e as Redes Globais de Produção	29
2.3 O Brasil e a novíssima dependência	38
2.3.1 Breve análise das remessas de lucros e dividendos ao exterior	41
2.4 As relações econômicas entre Brasil e China	45
3. A INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA NACIONAL E A TRANSIÇÃO	
ENERGÉTICA	58
3.1. Breve histórico da Indústria Automobilística Nacional	58
3.2 A transição energética na indústria automobilística global	68
4. A GREAT WALL MOTORS	75
4.1. Breve Histórico da GWM	75
4.2 A chegada ao Brasil.....	77
4.3 A Mercedes-Benz em Iracemápolis	81
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS	95
6. BIBLIOGRAFIA	98

1. INTRODUÇÃO

Nosso objetivo nesta dissertação é partir de uma breve abordagem das relações econômicas entre Brasil e China, à luz da teoria da dependência, para, em seguida, analisar o objeto de estudo: a instalação da montadora chinesa Great Wall Motors (GWM) na cidade de Iracemápolis, no interior do Estado de São Paulo. Tal escolha se deu por entendermos que o desenvolvimento da indústria automobilística nacional, além dos inerentes fatores de geração de emprego e renda, é um setor importante de atratividade de investimentos diretos estrangeiros, bem como de inserção do Brasil nas redes globais de produção, e pode ser utilizado como indicador das relações de dependência que envolvem os dois países. Isto posto, cabe frisar que a indústria automobilística mundial atualmente passa por um processo de transição de matriz energética, com a gradativa implantação de veículos movidos por motores cuja alimentação se dá por meio de baterias elétricas, em vez dos tradicionais motores à base de combustíveis fósseis ou biocombustíveis. O fenômeno, que tem a China como protagonista, será abordado no presente trabalho, organizado em três capítulos além desta Introdução.

No segundo capítulo, buscamos compreender o desenvolvimento histórico do capitalismo e, para tanto, após recorrer à Marx; Fraser e Jagger, para definir o conceito de capitalismo, bem como o desenvolvimento histórico de seus distintos regimes de acumulação, trataremos da problemática das relações de dependência e suas fases: a dependência tradicional, a nova dependência e a novíssima dependência. Recorreremos a autores como Cardoso e Faletto, Fiori, Harvey, Paulani, Saes e Souza. O objetivo é apresentar a perspectiva da dependência como ferramenta analítica para a compreensão das relações entre as economias centrais, países desenvolvidos economicamente e tecnologicamente- segundo Fiori (1995), representados pelos Estados Unidos, países da Europa e Japão -, e as economias periféricas, em países cujos processos de desenvolvimento tecnológico e econômico, historicamente, se deram de modo subordinado com relação às nações centrais. Isto é, devido a determinantes externos, como o monopólio tecnológico e informacional, restrições ou sanções econômicas e até ações militares da parte dos países centrais, seja por fatores endógenos, como a consolidação de Estados dependentes, cujas estruturas de governança se alinham aos interesses estrangeiros no sentido de reproduzir as relações de dependência.

Esperamos reunir elementos suficientes para a compreensão do enfoque dependentista, em conexão com a etapa atual do capitalismo, conhecida por neoliberal, marcada por uma evidente preponderância do capital financeiro sobre o capital produtivo e pela maior mundialização do capital. Isto posto, analisaremos a inserção do Brasil no contexto apresentado, buscando evidenciar o desenvolvimento das relações de dependência e a gradual consolidação da agenda neoliberal no país.

Ao final do segundo capítulo, ainda analisaremos as relações econômicas entre Brasil e China, esta que atualmente é a maior parceira comercial do Brasil, sendo o principal destino das exportações e origem das importações nacionais. De acordo com dados divulgados pelo Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, dos US\$ 339,67 bilhões alcançados pelas exportações nacionais em 2023, US\$ 105,75 bilhões tiveram como destino a economia chinesa, representando impressionantes 31% do total, e configurando um marco recorde, no qual pela primeira vez as exportações para um único parceiro comercial ultrapassaram a cifra de US\$ 100 bilhões. Além das relações comerciais, o Brasil também é um dos principais destinos de investimentos diretos chineses, tendo atraído, entre 2007 e 2020, US\$ 66 bilhões, o maior montante dentre os países da América Latina. Os relevantes números expressam o desenvolvimento de uma sólida relação, dotada da resiliência necessária para superar o contexto da Pandemia Global da SARS Covid-19, bem como o quadriênio entre 2018 e 2022, que no Brasil, foi marcado por um panorama político em muitos momentos desfavorável à aproximação entre as nações.

Como embasamento de nossa análise, utilizaremos bases de dados como o Banco Central do Brasil (BACEN), o Comex Stat, o China Global Investment Tracker (CGIT), além de relatórios anuais do Conselho Empresarial Brasil-China (CEBC). Analisaremos os dados obtidos à luz do referencial teórico anteriormente citado, a fim de refletir sobre as relações sino-brasileiras como de dependência. Também analisaremos brevemente o conceito das Redes Globais de Produção, que busca compreender o atual estágio de desenvolvimento industrial global, marcado pela descentralização produtiva e, em grande monta, útil para a compreensão da internacionalização da indústria automobilística nacional, bem como o papel do Brasil na atual divisão internacional do trabalho. Após finalizar as ponderações necessárias, nosso foco se voltará ao desenvolvimento da indústria automobilística nacional, tema do terceiro capítulo.

Hoje, a indústria automobilística nacional é a 8ª maior do mundo, e, de acordo com dados da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA) e Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores (Fenabrave), foi responsável por 2,5% do Produto Interno Bruto nacional, e 20% do faturamento do setor da indústria de transformação no ano de 2022. No terceiro capítulo, analisaremos brevemente seu desenvolvimento, tomando como recorte histórico o início do século XX com os primeiros veículos produzidos em solo nacional, passando pela consolidação da indústria, nas décadas de 1950 e 1960, até a atualidade, com especial destaque às mais recentes ações governamentais de incentivo ao setor, expressas na forma de planos de desenvolvimento específicos, como o Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores (Inovar-Auto), estabelecido em 2012 através da Lei 12.715, o Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística (Rota 2030), estabelecido em 2018 pela Lei 13.755, e mais recentemente o Nova Indústria Brasil (NIB), estabelecido da Resolução nº1 do Conselho Nacional de Desenvolvimento Industrial (CNDI), de 2023, sendo este último um projeto mais amplo, que versa sobre a indústria de transformação nacional como um todo e conseqüentemente engloba a produção de veículos, além de um claro enfoque em metas de eficiência energética e descarbonização no setor.

Fatores fundamentais na análise do desenvolvimento da indústria automobilística, como não poderiam deixar de ser, são os destinos da produção (mercados doméstico ou internacional), tema que também será abordado no terceiro capítulo. Por meio da análise comparativa entre as séries históricas de exportação e de produção de veículos pelo Brasil, desde a década de 1950 até o os primeiros anos da década de 2020, poderemos identificar os períodos de expansão do mercado interno, fenômeno que pode ser relacionado a diversas variáveis, como a taxa de juros e o acesso ao crédito. Tal estudo evidencia também a participação das exportações de automóveis na balança comercial nacional. Aqui, focaremos especificamente nos países integrantes do Mercosul, principais destinos das exportações brasileiras de veículos, com destaque para a Argentina, maior parceira comercial do Brasil na América do Sul.

No terceiro capítulo, ainda abordaremos o fenômeno da transição energética que, gradualmente, toma força em nível global e, inevitavelmente, afeta o mercado de automóveis. Relatórios da Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e

Desenvolvimento (UNCTAD), entidade vinculada à Organização das Nações Unidas (ONU), do Laboratório de Observação Climática (Climate Watch), entidade vinculada ao Instituto Mundial de Recursos (WRI) e da Agência Internacional de Energia (IEA), apontam para um cenário preocupante: em 2023 as emissões globais de Dióxido de Carbono (CO₂), um dos principais gases responsáveis pelo Efeito Estufa, ultrapassaram a marca de 37 bilhões de toneladas. Cifra expressiva e que preocupa especialistas de todo o mundo quanto aos possíveis impactos ambientais, especialmente diante das projeções de aumento nas emissões (as mais otimistas apontam para a casa dos 42 bilhões de toneladas em 2030). Neste cenário, encontramos a China como maior emissora da atualidade, responsável por aproximadamente 12 bilhões de toneladas de CO₂ em 2023, aproximadamente 31% do total. Apenas a título de comparação, o país emitiu mais que o dobro do que os Estados Unidos no mesmo período, que foram responsáveis por aproximadamente 5 bilhões de toneladas, ou 13% do total. No que tange ao setor de nosso trabalho, estima-se que 17% das emissões totais são originárias do setor de transportes, o que traz à tona o debate acerca da transição energética, temática que impacta diretamente a indústria automobilística nacional e internacional.

O quarto e último capítulo é dedicado ao nosso objeto de estudo: a fábrica da montadora chinesa Great Wall Motors (GWM) no município de Iracemápolis, no interior do Estado de São Paulo. A planta produtiva foi originalmente inaugurada pela Mercedes-Benz, em 2016, e operou até meados de 2020 produzindo os modelos Classe C, um sedã, e GLS, um SUV compacto. Após o anúncio do encerramento das atividades da fábrica, muito se especulou acerca de seu futuro, afinal, o investimento da marca alemã em sua construção ultrapassou os 600 milhões de reais e impactou profundamente a dinâmica do município de Iracemápolis que, à época, com uma população de pouco mais de 20 mil habitantes, viu-se inserido numa rede global de produção de grande monta, além de ocupar lugar de destaque em manchetes em diversos meios de comunicação.

A questão foi resolvida somente em 2021, quando GWM e Mercedes-Benz anunciaram a concretização da aquisição da planta industrial pela gigante chinesa. Abordaremos aqui, brevemente, a instalação da marca alemã no município em questão, pontuando, inclusive, os programas governamentais de incentivo usufruídos pela empresa no processo. No entanto, antes de nos voltarmos à compra da unidade produtiva alemã pela GWM, bem como às perspectivas e consequências da

consolidação da marca no Brasil, realizaremos um breve histórico acerca da presença chinesa na indústria automobilística nacional, desde as pioneiras, como Lifan, Haina, Shuanghuan, Changan, JAC e Cherry, até as três grandes que atualmente se destacam no nicho: as já citadas GWM e Cherry, esta que em 2017 teve grande parte de suas operações adquiridas pelo conglomerado empresarial Carlos Alberto de Oliveira Andrade (CAOA), e a Build Your Dreams (BYD).

Ao final do capítulo 4 analisaremos a presença da Great Wall Motors em solo nacional, baseando-nos em dados obtidos junto ao Relatório Anual de Informações Sociais (RAIS) e ao Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), além de relatórios trimestrais e anuais divulgados pela empresa, voltados ao mercado financeiro. Contudo, por se tratar de um evento recente e ainda em implantação, os dados obtidos junto às fontes citadas podem parecer insuficientes para uma análise satisfatória do fenômeno, tanto no que tange aos impactos socioeconômicos na região do município de Iracemápolis, quanto no que se refere ao contexto mais amplo da transição energética na indústria automobilística nacional. Para contornar a questão levantada, discorreremos acerca das expectativas geradas pelo empreendimento chinês, bem como aos investimentos anunciados, recorrendo a entrevistas veiculadas pela mídia com figuras centrais na cadeia de comando da GWM, como Liu Xiangshang, que ocupou a presidência da empresa à época da concretização da compra da fábrica da Mercedes-Benz em Iracemápolis, Pedro Bentancourt, Diretor de Relações Externas e Governamentais, e Anderson Suzuki representante da empresa no Brasil.

A última seção será dedicada às ponderações e conclusões obtidas após todo o desenvolvimento do presente trabalho, e esperamos ter reunido elementos suficientes para começar a compreender melhor: 1) a atual conjuntura global de desenvolvimento do capitalismo em sua fase neoliberal, com a crescente preponderância do capital financeiro sobre o capital produtivo; 2) o enfoque dependentista como importante ferramenta de análise e compreensão das relações entre as nações centrais e periféricas no capitalismo; 3) as relações econômicas entre Brasil e China sob o prisma da teoria da dependência; 4) o desenvolvimento da indústria automobilística nacional e a transição energética; 5) os interesses chineses na transição energética da indústria automobilística nacional; 6) a presença da Great Wall Motors no município de Iracemápolis, interior de São Paulo e, por fim, 7) as expectativas criadas pelo investimento chinês a partir dos anúncios realizados.

2. HISTORICIZANDO O CAPITALISMO

Neste primeiro capítulo, nosso objetivo é compreender a denominada fase da novíssima dependência, a fim de enquadrar as relações de domínio e de dependência entre nações na atual etapa do capitalismo, além disso, como parte do aporte teórico, recorreremos ao conceito das Redes Globais de Produção (RGPs). Esperamos, portanto, reunir elementos para abordar as relações econômicas entre Brasil e China na atualidade, sob a ótica da dependência (análise que será realizada ainda neste capítulo), bem como o papel dos investimentos chineses na transição energética do setor automobilístico nacional, no que tange ao papel do Brasil na atual divisão internacional do trabalho.

O campo dependentista busca compreender as relações entre as nações economicamente e tecnologicamente desenvolvidas, chamadas de centrais, e as menos desenvolvidas, chamadas de periféricas. A análise foca tanto no âmbito econômico, quanto em seus intrínsecos desdobramentos políticos, sejam estes endógenos ou não. Como ponto de partida na compreensão do tema, cabe realizarmos uma breve caracterização do sistema capitalista, assim, adotamos a definição baseada em Marx: um modo de produção ancorado nas relações sociais de produção baseadas no mercado de trabalho livre, identificado ao advento da grande indústria (nível das forças produtivas) e contínua revolução dos meios de produção, caracterizado pelo movimento constante de busca da valorização do valor. Em sua obra *O Capital* (livro 1), Marx sublinha o caráter histórico do sistema, além de evidenciar que seu desenvolvimento está atrelado ao avanço das forças produtivas.

(...) a natureza não produz possuidores de dinheiro e de mercadorias, de um lado, e simples possuidores de suas próprias forças de trabalho, de outro. Essa não é uma relação histórico-natural [naturgeschichtliches], tampouco uma relação social comum a todos os períodos históricos, mas é claramente o resultado de um desenvolvimento histórico anterior, o produto de muitas revoluções econômicas, da destruição de toda uma série de formas anteriores de produção social. (Marx, 2017. P.181)

Este ponto é central em nossa análise: a constatação de que o capitalismo não é uma formação engessada no tempo, mas sim, um modo de produção que se desenvolve historicamente. Portanto, se o capitalismo apresenta constantes mudanças, é natural concluirmos que ele apresentará características distintas

segundo os recortes temporais e espaciais analisados, bem como especificidades em sua dinâmica de funcionamento. No entanto, como poderemos observar, a expansão e o desenvolvimento capitalista em âmbito global não se deram de forma homogênea, resultando em um quadro de desigualdade entre países e suas economias, marcado pela concentração dos avanços técnicos e informacionais em certas regiões, em detrimento de outras.

Diversos estudiosos se dedicaram ao tema, buscando delimitar as diferentes etapas no desenvolvimento do capitalismo em âmbito global, como Fraser e Jaeggi (2020). As autoras apontam a existência de *regimes de acumulação* na história do capitalismo, identificados a períodos relativamente estáveis que apresentam singularidades relacionadas às formas de articulação entre as esferas que compõem a totalidade social, em especial no que tange à articulação entre as esferas econômica e política. Os regimes propostos pelas autoras, e amplamente difundidos entre estudiosos diversos, são: o mercantil (que Marx denomina de pré-história do capitalismo); o concorrencial-liberal; o capitalismo organizado pelo Estado; o capitalismo neoliberal ou capitalismo financeirizado.

Portanto, marcando o início da história do capitalismo, há a fase mercantil, cuja existência se deu entre os séculos XVI e XVIII. Também conhecido por *Mercantilismo*, esta etapa foi marcada pelo processo de esfacelamento das relações feudais na Europa, num contexto de crise econômica e social, com guerras religiosas e territoriais fomentadas pela cristandade europeia contra povos não cristãos, em especial os de origem árabe muçulmana, e, mais importante, pela retomada das atividades comerciais na Europa, com epicentro na região norte da atual Itália e sul da França. Sua característica fundamental foi a conformação de Estados nacionais, reguladores das relações econômicas internas das nações, enquanto, externamente, lucravam com pilhagens, com o mercado mundial de artigos de luxo em consolidação e com a exploração colonial – com especial destaque para o Continente Americano, no qual países como Espanha, Inglaterra e Portugal estabeleceram colônias de exploração ou de ocupação.

O desenvolvimento comercial e urbano ocorrido na Europa, fomentado pelos lucros externos, no entanto, foi responsável pela criação de terreno fértil no qual floresceram novos atores, relações sociais e, conseqüentemente, novos modos de pensar, que posteriormente protagonizaram uma verdadeira Era de Revoluções Eric (Hobsbawm, 2015), dentre as quais, as Revoluções Inglesas (a Puritana, ocorrida em

1640, e a Gloriosa, em 1688), e a Revolução Francesa, ocorrida em 1789, merecem especial destaque no processo que marcou o fim da Idade Moderna e o início da Era Contemporânea, com o solapamento das relações mercantis dominantes. O conturbado período foi responsável por lançar as bases para um novo regime de acumulação: o capitalismo concorrencial/liberal.

O regime de acumulação liberal se inicia cronologicamente a partir do século XIX, sob a hegemonia britânica, período no qual podemos observar um movimento em certa medida distinto com relação ao período anterior no que diz respeito à atuação do Estado, que agora interferiria menos nas relações comerciais internas e buscaria estabelecer uma relação de separação entre a esfera pública e a esfera privada. Esta leitura, em alguma medida, valeria para o caso britânico, porém não para os países de capitalismo atrasado, que fizeram revoluções industriais no século XIX, sob o comando do Estado. Com efeito, por toda parte, em todos os períodos, o Estado sempre utiliza o seu aparelho burocrático e repressivo para garantir a integridade das colunas que sustentavam a suposta *livre economia*, como a defesa da propriedade privada e a supremacia dos contratos, operando como articulador central no processo de massificação da exploração do trabalho assalariado.

No âmbito das relações internacionais, a fase concorrencial/liberal foi marcada pela dominação neocolonial, processo de expansão capitalista marcado pelo estabelecimento e exploração de mercados fornecedores de matérias primas e consumidores de manufaturados (Hobsbawm, 1988) na periferia capitalista. Neste cenário, as nações europeias exerceram seu domínio sobre as nações da África e da Ásia, ao passo em que os Estados Unidos consolidaram sua política de dominação regional sobre as nações latino-americanas. O fenômeno evidencia o contraditório fato de o conceito de livre mercado se aplicar somente às nações europeias, mas não às periféricas. A exploração massificada dos trabalhadores e os constantes atritos internacionais ocasionados pelas disputas neocoloniais resultaram na eclosão de diversas revoltas, conflitos de classe e guerras, como a Primeira Guerra Mundial, ocorrida entre 1914 e 1918, a Revolução Russa de outubro de 1917, e a Segunda Guerra Mundial, ocorrida entre 1939 e 1945. Foi somente ao final desta que o modelo liberal foi posto em xeque e tivemos a ascensão de um novo regime de acumulação, que viria a modificar a relação entre as esferas política e econômica, ou entre Estado e economia.

Fortemente influenciados pelo pensamento do economista norte americano John Maynard Keynes, os Estados centrais desenvolveram práticas de controle econômico em suas nações, buscando evitar e abrandar eventuais crises. Em vários países centrais se avançou no estabelecimento do *Estado de bem-estar social*, com investimentos públicos em infraestrutura, garantia do pleno emprego, criação de legislações trabalhistas etc. (Paulani, 2006) e, em alguns países da periferia foi possível, na segunda metade do século XX, a adoção de políticas desenvolvimentistas.

A forte atuação dos Estados nos países do Centro tinha um objetivo claro: disciplinar o crescimento econômico e evitar crises agudas, como a ocasionada pela quebra da bolsa de Nova Iorque em 1929 nos Estados Unidos, ou revoluções de trabalhadores como a ocorrida na Rússia em 1917. No entanto, o controle estatal sobre a economia seria enfrentado pelos capitalistas, e o capitalismo administrado pelo Estado seria enfraquecido por meio de um processo de rompimento dos acordos de Bretton Woods e do gradual abandono das práticas keynesianas (Harvey, 2012). Era o capital, mais uma vez, em seu incessante movimento de valorização, impondo uma nova fase de liberalismo. O regime de acumulação que se seguiu, o neoliberal, será abordado no próximo tópico deste capítulo.

Obviamente, apesar das especificidades observadas nos diferentes estágios de acumulação, o capitalismo possui um *núcleo duro* composto por algumas características que não se alteram e o definem, a saber:

(1) a propriedade privada dos meios de produção e a divisão de classe entre proprietários e produtores; (2) a instituição de um mercado de trabalho livre; (3) a dinâmica de acumulação de capital, que se ancora numa orientação à valorização do capital em oposição ao consumo, acoplada a uma orientação ao lucro, não à satisfação de necessidades. (Fraser e Jaeggi, 2020, p. 29).

As autoras partem de Marx e o último elemento incluído por elas é a existência de um mercado voltado à alocação dos insumos produtivos e à destinação dos excedentes sociais, em detrimento da distribuição de bens de consumo.

São apenas certos tipos ou usos de mercado, e não mercado em geral, que são específicos ao capitalismo. A questão não é o uso dos mercados para distribuir bens de consumo, mas para alocar os principais insumos da produção – incluindo, entre outras coisas, a

força de trabalho – e a disposição do excedente social. (Fraser e Jaeggi, 2020, p. 43)

O mercado, que para autores liberais, definiria o capitalismo, portanto, é aquele que direciona “o uso dos recursos gerais da sociedade para projetos intrinsecamente transindividuais ou coletivos, como produção, acumulação de excedente, pesquisa e desenvolvimento e/ou investimento e infraestrutura.” (Fraser e Jaeggi, 2020, p. 38), visto que historicamente a existência de diferentes tipos de mercado precede o próprio capitalismo.

Podemos, portanto, compreender o capitalismo a partir de um conceito de modo de produção capitalista (o de Marx), que para Fraser e Jaeggi (2020) constitui o núcleo conceitual que permitiria diferenciar o capitalismo do não capitalismo, porém apresentando variações, o que nos permite falar em *vários* capitalisms, com historicidades engendradas pelas formas de seu desenvolvimento nas formações sociais concretamente existentes (Saes, 1985; Souza, 2024).

Apenas para fins didáticos, imaginemos o conceito de capitalismo similar à representação de um átomo: o modelo atômico de Rutherford-Bohr, atualmente o mais difundido no campo da Química, define a existência de um núcleo estático, composto por prótons (partículas positivas) e nêutrons (partículas negativas), que define o átomo, cercado por uma eletrosfera dinâmica, na qual as reações químicas se concretizam através da doação ou captação de elétrons (partículas negativas) de outros átomos, sem, no entanto, alterarem o núcleo. As características definidoras do capitalismo, nesta analogia, representariam o núcleo do átomo, estático, enquanto as diferentes etapas de acumulação que se desenvolvem historicamente, representariam a eletrosfera em sua constante dinâmica. Na mesma linha, podemos acrescentar que a variedade de capitalisms seria perpassada/determinada pelas relações entre países do Centro e países da Periferia.

2.1 O Neoliberalismo

O capitalismo neoliberal, ou capitalismo financeirizado, tem suas origens relacionadas às mudanças que levaram ao abandono do denominado pacto de Bretton Woods, movimento protagonizado pelos Estados Unidos a partir da segunda metade da década de 1970. A mudança implicou um duro golpe nas práticas

keynesianas em voga no pós-guerra, período conhecido como os anos dourados do capitalismo, com Estado de Bem-Estar Social nos países centrais e desenvolvimentismo em alguns países periféricos. Do ponto de vista político, a transição do capitalismo administrado pelo Estado para o neoliberal foi marcada pela ascensão de governos conservadores, como o de Margareth Thatcher no Reino Unido e o de Ronald Reagan nos Estados Unidos, decisivos à consolidação de um novo regime de acumulação, com base nos receituários neoliberais. Segundo Fiori:

Como é sabido, os países capitalistas ocidentais responderam a estes novos desafios, em sua quase totalidade, seguindo o modelo proposto pela gestão econômica neoliberal dos governos conservadores de Thatcher e Reagan. *Estabilizar, desregular e privatizar* passaram a ser as palavras chaves de quase todas as suas políticas econômicas. (...) estas ideias contaram com o apoio da comunidade financeira internacional, levando a mensagem do *mercado como único mecanismo competente de auto-regulação econômica e social* (...) (Fiori, 1993, p. 8 – grifo nosso)

Os *novos desafios* pontuados por Fiori (1993) consistem no fim do padrão ouro/dólar, na crise econômica internacional ocorrida na década de 1970, notadamente após o primeiro choque do petróleo em 1973, e no choque dos juros perpetrado pelos Estados Unidos em 1979. Ante a essa situação econômica adversa, a capacidade dos Estados nacionais de conduzir o desenvolvimento capitalista foi posta em xeque, sobretudo nos países periféricos. Estes, pressionados pelos constrangimentos impostos pela crise da dívida externa nos anos 1980, passaram a seguir a cartilha neoliberal encampada pelos EUA e Reino Unido, implementando as reformas necessárias para a abertura econômica e desregulamentação do mercado.

Em resumo, para Harvey, o neoliberalismo é um projeto político, que se difunde paulatinamente, para desgastar o modelo de capitalismo administrado pelo Estado (Harvey, 2012), visto como obstáculo ao processo de valorização do valor em nível global. Com as reformas pró-mercado, os Estados vão sendo subordinados a interesses econômico-financeiros internacionais, tornando-se em larga medida *agentes* a serviço da manutenção de condições propícias ao desenvolvimento do *livre mercado*. O processo de derrubada das barreiras nacionais e conseqüente internacionalização da economia, no entanto, é acompanhado por um crescente predomínio do capital financeiro sobre o capital produtivo. Sobre o primeiro, Paulani (2016) afirma

Volátil por natureza, logicamente desconectado da produção efetiva de riqueza material da sociedade, 'curto-prazista' e rentista, o capital financeiro só funciona adequadamente se tiver liberdade de ir e vir, se não tiver de enfrentar, a cada passo de sua peregrinação em busca de valorização, regulamentos, normas e regras que limitem seus movimentos. (Paulani, 2016, p. 75).

Corroborando o argumento de Paulani (2016) e evidenciando a atualidade do debate sobre tal tendência, de acordo com o FMI (Fundo Monetário Internacional), o PIB (Produto Interno Bruto, valor que representa a totalidade dos valores dos bens e serviços produzidos por um país ou região num determinado recorte temporal) global em 2023 ultrapassou os 96 trilhões de dólares¹, ao passo em que, no mesmo período, o mercado de títulos derivativos (ativos derivados de operações financeiras, incluindo o mercado de ações e o mercado de títulos de renda fixa, por exemplo) ultrapassou os 700 trilhões de dólares², de acordo com o BIS (*Bank for International Settlements* – Banco de Compensações Internacionais). O fenômeno chama a atenção e evidencia o avançado processo de financeirização da economia global, característica central da agenda neoliberal.

Resumido o contexto da transição do capitalismo organizado pelo Estado ao neoliberal, retomemos o texto de Fiori (1995) a fim de delimitar o núcleo duro do neoliberalismo, recorrendo também a Harvey (2005; 2012) e traçando paralelos entre as ideias de ambos. Harvey (2005; 2012) aponta a extração de valor, alicerçada nas privatizações, desregulamentações econômicas e na financeirização das economias nacionais, como elemento central à compreensão da atual etapa do capitalismo, num fluxo que vai das periferias capitalistas em favor dos capitalistas dos países centrais. O processo, por ele chamado de *acumulação por espoliação*, é constituído por quatro eixos:

1. *Privatização e mercadificação*. (...) a mercadificação e a privatização de ativos até então públicos têm sido uma marca registrada do projeto neoliberal. Seu objetivo primordial tem sido abrir à acumulação do capital novos campos até então considerados fora do alcance do cálculo da lucratividade.

¹ Disponível em <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2023/10/10/world-economic-outlook-october-2023>

² Disponível em https://www.bis.org/publ/otc_hy2311.htm

2. *Financeirização*. (...) A desregulação permitiu que o sistema financeiro se tornasse um dos principais centros de atividade redistributiva por meio da especulação, da predação, da fraude e da roubalheira. Operações fraudulentas com ações, esquemas Ponzi, a destruição planejada de ativos por meio da inflação, a dilapidação de ativos por meio de fusões e aquisições agressivas, a promoção de níveis de endividamento que reduziram populações inteiras (...) à escravidão creditícia, para não falar das fraudes corporativas, da espoliação de ativos (...) por manipuladores de crédito e de títulos de ações.

3. *Administração e manipulação de crises*. (...) A criação, a administração e a manipulação de crises no cenário mundial evoluíram para uma sofisticada arte de redistribuição deliberada de riqueza de países pobres para países ricos. (...)

4. *Redistribuições via Estado*. O Estado, uma vez neoliberalizado, passa a ser o principal agente de políticas redistributivas, revertendo o fluxo que vai das classes altas para as baixas (...) promovendo esquemas de privatização e cortes de gastos públicos que sustentam o salário social. (Harvey, 2005, p. 172-174)

Podemos relacionar as definições de Harvey (2005) com as de Fiori (1993), que também enumera as principais características do neoliberalismo. Para o autor, “Estabilizar, desregular e privatizar passaram a ser as palavras-chave” da agenda neoliberal (Fiori, 1993, p. 8). Neste sentido, a criação e a manutenção de ambientes econômicos propícios e considerados saudáveis pelos mercados, que forneçam a segurança necessária à atração de investidores, ou seja, *estabilizar* cenários econômicos em que constantemente afloram crises, mesmo que para isso o Estado tenha de implementar medidas francamente impopulares de austeridade econômica³, suplantando derradeiramente sua vocação social e assumindo definitivamente o papel de agente do capital. Além disso, há forte tendência no sentido de *desregular* economias nacionais, removendo entraves burocráticos e minando a ingerência do Estado. O objetivo é livrar o mercado da herança de políticas econômicas derivadas do keynesianismo, relacionadas ao pacto de Breton Woods; e nas periferias, destruir Estados desenvolvimentistas.

Livre das amarras estatais, portanto, o mercado pode finalmente avançar rumo à internacionalização. Por fim, Fiori (1993) define o termo *privatizar* como fundamental na cartilha neoliberal, representando o desmonte do aparato estatal anteriormente construído na busca do estabelecimento do estado de bem-estar social e/ou

³ Segundo Fraser e Jaeggi (2020, p.93) “é em geral por meio da dívida que o capital expropria populações no centro e na periferia, e impõe austeridade sobre os cidadãos.

desenvolvimentistas, e sua transferência para o setor privado, no caso dos países periféricos, em boa medida para o capital estrangeiro. Na América Latina, por exemplo, cada vez mais, saúde, educação, segurança, energia, previdência etc. passaram para as mãos de investidores privados cujo principal interesse é a obtenção de lucro, e não a qualidade na prestação de serviços. Neste sentido, Paulani (2016), define como objetivos das políticas neoliberais:

(...) limitar o tamanho do Estado ao mínimo necessário para garantir as regras do jogo capitalista, evitando regulações desnecessárias, segurar com mão de ferro os gastos do Estado, aumentando seu controle e impedindo problemas inflacionários, privatizar todas as empresas estatais porventura existentes, impedindo o Estado de desempenhar o papel de produtor, por mais que se considerasse essencial e/ou estratégico um determinado setor, e abrir completamente a economia, produzindo a concorrência necessária para que os produtores internos ganhassem em eficiência e competitividade (Paulani, 2016, p. 77).

Após a breve exposição acima, podemos depreender o neoliberalismo como um regime de acumulação marcado pela: 1. internacionalização da economia em proporções nunca vistas; 2. pela submissão de Estados e indivíduos ao movimento de expansão do capital; 3. pelo movimento de extração de riquezas das nações periféricas em favor das centrais; e 4. pelo predomínio do capital financeiro sobre o capital produtivo.

2.2 A Novíssima Dependência e as Redes Globais de Produção

Intenso e sólido debate contempla a chamada teoria da dependência e seus desdobramentos: seja no que tange ao método, à existência de um corpo teórico, às nomenclaturas, ao peso dado na análise de fatores internos *versus* fatores externos etc. A nós interessa sua versão mais atual, a reflexão sobre a assim chamada novíssima dependência, que buscaremos definir nos próximos parágrafos, recorrendo aos autores Fiori (1995), Saes (2007) e Souza (2021). Interessa-nos também, ainda que brevemente e a fim de estabelecer uma cronologia coerente, discorrer sobre as formas tradicional e da nova dependência.

Em nossa pesquisa não abordaremos a teoria marxista da dependência, campo representado por grandes nomes, como Ruy Mauro Marini e Theotonio dos Santos,

por entendermos que sua análise centrada nos fatores externos como definidores das relações de dependência e exploração entre países centrais e periféricos confere menor atenção à importância dos fatores internos às nações dependentes, como questões políticas e de classes. O que justifica nossa aproximação às ideias de Cardoso e Faletto (2004), que conferem especial destaque a tais dinâmicas endógenas. Também não nos aprofundaremos no debate sobre imperialismo, muito embora a temática seja indissociável do conceito de dependência. Segundo Souza:

É possível afirmar que o ponto de partida de todo dependentista é a teoria do imperialismo - do desenvolvimento desigual e combinado do capitalismo em escala global -, o que resulta na dominação política e na exploração e expropriação econômicas dos países dependentes pelos Estados e capitalistas dos países imperialistas. (Souza, 2021, p. 32)

A intenção é identificar uma fase nova nas relações de dependência, que emergiu a partir do final dos anos 1970, nitidamente desfavorável ao desenvolvimento industrial nos países dependentes (Souza, 2021), em contraste com o período anterior, no qual as relações de dependência criavam condições, ainda que limitadas, para o desenvolvimento industrial em alguns países dependentes.

Premissa central da teoria da dependência é o desenvolvimento capitalista desigual e combinado em âmbito global, ou seja, a ideia de que o capitalismo, em seu movimento de expansão internacional, tornou-se hegemônico, mas isso não significa que ele atingiu todas as regiões do planeta de maneira isonômica ou homogênea, mas sim, de forma desigual. O fenômeno, portanto, foi responsável por gerar diferenças econômicas, tecnológicas e sociais entre nações, que a partir de determinado momento histórico se viram conectadas por uma série de laços (ou grilhões) econômicos e políticos. Ideia que se enquadra no conceito de imperialismo proposto por Lênin e definido como:

1) a concentração da produção e do capital elevada a um patamar tão elevado de desenvolvimento que criou os monopólios, os quais desempenham um papel decisivo na vida econômica; 2) a fusão do capital bancário com o capital industrial e a criação, baseada nesse “capital financeiro”, da oligarquia financeira; 3) a exportação de capital, diferente da exportação de mercadorias, adquire um significado particularmente importante; 4) a formação de associações internacionais monopolistas de capitalistas, que dividem o mundo entre si, e 5) o término da partilha territorial do mundo entre as grandes potências capitalistas. (Lênin, 2021. p. 114)

O desenvolvimento capitalista, portanto, é desigual, hierárquico e combinado, pois resulta em diferenças econômicas e tecnológicas entre regiões, Segundo Fiori, ao discorrer sobre a fase da nova dependência do pós-guerra, salienta:

(...) a desigual distribuição dos frutos do progresso técnico entre os centros cíclicos do capitalismo e sua periferia (...) um capitalismo que se desenvolvia em países que não dispunham, além do mais, de moeda conversível e, tampouco, de capacidade endógena de progresso tecnológico. (1995, p. 6)

Além disso, também é combinado, já que, independentemente do nível de desenvolvimento tecnológico e econômico, engloba e submete nações a um jogo em que poucas possuem muitas vantagens em detrimento das demais (Fiori, 1995). Com base na análise dessas relações desiguais e em seus eventuais desdobramentos é que temos o campo dependentista, cujo principal foco, conforme Souza seria:

(...) refletir sobre a problemática do desenvolvimento na periferia do capitalismo, a partir da situação (“condicionante”) de dependência e o entendimento dos entraves ao desenvolvimento passa invariavelmente pela transferência de riqueza dos países dependentes para os países dominantes. (2021, p. 32)

A análise dependentista, em suma, busca evidenciar o caráter exploratório das relações entre as nações desenvolvidas, os centros do capitalismo, sobre as menos desenvolvidas ou nada desenvolvidas, a periferia capitalista. Obviamente, as relações entre as nações se alteram por uma sorte de fatores, assim como o próprio sistema capitalista se altera conforme se desenvolve. Todavia, mesmo em certas conjunturas históricas que se mostraram favoráveis e acabaram por proporcionar certo grau de desenvolvimento às nações periféricas, a dinâmica é sempre marcada pela exploração dos países dependentes pelos dominantes.

Do ponto de vista da periodização, Fiori (1995), Saes (2007) e Souza (2018) elencam a chamada *dependência tradicional*, como predominante de meados do século XIX até a década de 1930, cuja característica central residia na exportação de produtos primários pelos países dependentes, que importavam manufaturados dos países centrais e recebiam capitais na forma de investimentos diretos e financiamentos Souza (2018). A relação era claramente desigual e não propícia desenvolvimento industrial nas periferias, que ficavam relegadas à simples função de

fornecedores de matérias-primas. Já a fase da *nova dependência*, segundo os autores, desenhou-se após a segunda guerra mundial, num contexto de rearranjo das relações capitalistas, e foi marcada por um movimento de expansão de filiais estrangeiras do setor industrial em países dependentes, notadamente de bens de consumo duráveis. Conforme Fiori, são:

(...) perfeitamente distinguíveis, por exemplo, a etapa em que as periferias integraram-se à economia internacional trocando seus produtos primários, explorados, em geral, pelos capitais forâneos, por produtos manufaturados provenientes dos países centrais, de quando esta mesma produção manufatureira se transferiu, na forma de filiais, para os países periféricos. (Fiori, 1995, p. 13)

O desenvolvimento em algumas nações periféricas no período da denominada nova dependência, se deu com forte atuação dos Estados no sentido de criar infraestrutura necessária ao crescimento industrial, que vai desde a elaboração de projetos para a capacitação de mão-de-obra até a implementação de malhas ferroviária e rodoviária, sistemas de abastecimento de água e esgoto, rede de energia etc., enquanto o capital privado nacional desenvolveu toda uma rede de fornecedores locais para suprir as demandas do Estado e das recém chegadas indústrias estrangeiras.

Esta forma de desenvolvimento com dependência (Cardoso e Falleto, 2004) em alguns países periféricos, com destaque para o Brasil, foi possível graças à ação conjunta do tripé formado pelo capital estrangeiro, pelo capital privado nacional e pelo Estado. No entanto, a janela que tornara possível o desenvolvimento industrial teria curta duração e novamente as relações econômicas entre as nações, bem como o próprio sistema capitalista, redesenharam-se, resultando na novíssima dependência Saes (2007).

A fase da novíssima dependência, intimamente ligada à ascensão do neoliberalismo, é marcada pela maior concentração do domínio econômico e tecnológico pela tríade formada por Estados Unidos, países da Europa e Japão (Saes, 2005), que controlam e restringem o acesso e o desenvolvimento tecnológico dos países menos desenvolvidos. Para Fiori (1995, p. 22): "(...) só cabe aos países periféricos – e só aos mais bem-sucedidos – ‘consumir’ de maneira parcial o progresso da “terceira revolução tecnológica.”

Este monopólio tecnológico somado à abertura dos mercados nacionais e à desregulamentação financeira, característicos da agenda neoliberal, constituem um cenário inóspito ao desenvolvimento periférico. Agora, os investimentos estrangeiros oriundos dos centros capitalistas visam a maior obtenção de lucro possível, principalmente através 1) de transações no mercado financeiro em países com elevadas taxas de juros e conseqüente elevada rentabilidade no setor, e 2) investimentos com clara preferência pela aquisição de ativos já existentes, sejam de capital privado ou estatal, em detrimento daqueles que poderiam lograr algum desenvolvimento aos países receptores. Conforme aponta Saes:

O capital financeiro e o capital monopolista industrial do Primeiro Mundo, bem como os governos – como o dos Estados Unidos – e as entidades que os representam – como o Fundo Monetário Internacional (FMI), a Organização Mundial do Comércio (OMC) e o Banco Mundial -, querem, não mais realizar novos investimentos no aparelho produtivo para fazer avançar a industrialização associada nos países periféricos, e sim obter ganhos fáceis, apoderando-se de todos os setores econômicos já existentes que possam propiciar ganhos reais e imediatos. Mais especificamente: o capital estrangeiro e seus representantes pressionam os Estados latino-americanos para que implementem uma política econômica liberal. A implementação de tal política implica, hoje, assumir três orientações fundamentais: 1) privatizar o setor público (...); 2) promover abertura comercial (...); 3) internacionalizar o sistema financeiro. (2007, p. 160)

Como conseqüência, investimentos que poderiam fomentar o desenvolvimento econômico se tornaram limitadíssimos e as nações periféricas, então, lançam-se numa espécie de *competição de vida ou morte* (Fiori, 1995) para criar condições necessárias para atrair investimentos estrangeiros escassos, seja por meio de privatizações, isenções ou benefícios fiscais, para vislumbrar alguma possibilidade de desenvolvimento no horizonte. Segundo Souza (2021, p. 30): “políticas estatais são traçadas *dentro* do mundo periférico-dependente e justificadas como necessárias à atração de investimentos estrangeiros e condição de competitividade para empresas locais.”. Este fenômeno também pode ser observado, em nível endógeno, nas verdadeiras guerras fiscais entre localidades, quando diferentes regiões de um país competem entre si para atrair investimentos externos. Neste sentido, justificamos a opção pela teoria da dependência principalmente pelo método por ela proposto, que se baseia na “(...) elucidação da articulação entre fatores internos e fatores externos

como uma totalidade complexa e contraditória, sendo a dimensão política interna tão importante quanto os condicionantes estruturais externos.” (Souza, 2021. p. 33).

Nesta seara, elemento fundamental no estudo das relações econômicas entre as nações capitalistas centrais e periféricas em âmbito global, reside na análise da dinâmica das cadeias produtivas geograficamente especializadas, isto é, compreender o funcionamento dos processos produtivos na atualidade, bem como os papéis desempenhados pelas nações na atual configuração da divisão internacional do trabalho. Ora, se num estágio anterior os capitalistas das nações centrais buscaram criar duplicatas de suas plantas industriais em alguns países periféricos, o que significou a possibilidade de desenvolvimento econômico, limitado, porém real (Cardoso e Falleto, 2004 e Saes, 2007), nos países receptores, agora, a situação se altera. Em um contexto de desenvolvimento tecnológico em áreas como comunicação e transporte, e de avanço do processo de derrubada das fronteiras nacionais rumo à internacionalização econômica, o que podemos observar é uma nova dinâmica de funcionamento da produção capitalista, que passa a se reconfigurar através da segmentação de cadeias produtivas ao redor do mundo. Ou seja, neste panorama que se consolida, grandes empresas segmentaram suas cadeias produtivas ao redor do globo, criando verdadeiras redes compostas por agentes econômicos diversos, hierarquizados e geograficamente descentralizados.

Neste sentido, Chesnais (1996) entende que os avanços tecnológicos, em especial no campo da comunicação, somados ao processo de quebra das barreiras nacionais e internacionalização econômica, propiciaram, a partir dos anos finais da década de 1970, uma maior mobilidade do capital produtivo, abrindo novas possibilidades de exploração e domínio aos capitalistas das nações centrais, através da fragmentação de partes do processo produtivo de uma mercadoria ou serviço em países periféricos. A análise deste novo panorama deu origem ao conceito das *Redes Globais de Produção* (RGPs), que busca compreender não apenas a espacialização geográfica dos agentes econômicos envolvidos em um determinado processo produtivo, mas também, as hierarquias organizacionais e econômicas a estes inerentes. Rico debate se formou em torno da temática, no entanto, adotaremos aqui o conceito lapidado por autores como Gereffi e Korzeniewicz (1994), Coe e Yeung (2015) e Bezerra (2021), que definem uma RGP como um arranjo composto por agentes econômicos (trabalhadores, consumidores, empresas privadas e Estados) em torno de um serviço ou produto, formando uma rede dotada de espacialidade,

hierarquia e dinâmica próprias, que acabam por inserir regiões, direta ou indiretamente, em maior ou menor grau, no processo de internacionalização econômica. Conforme Bezerra (2021), uma RGP consiste em um processo

(...) globalmente organizado de funções interligadas e operações de empresas e instituições não empresariais por meio das quais bens e serviços são produzidos, distribuídos e consumidos. As redes de produção contemporâneas caracterizam-se por sua maior complexidade e extensão geográfica. Elas têm a capacidade de cruzar as fronteiras nacionais e criar descontinuidades territoriais, ao mesmo tempo em que refletem especificidades locais como formas de enraizamento. (2021, p. 06).

Vale a pena destacar que o conceito de *valor* utilizado na análise em questão se baseia em Marx, ou seja, no conceito de *mais-valia*, segundo o qual a força de trabalho convertida em produtos ou serviços sempre é remunerada por um valor menor do que o que efetivamente é produzido pelo trabalhador, o que gera uma margem de apropriação ao capitalista. Neste sentido, tanto a criação quanto a apropriação do valor se dão em diversos nodos das RGPs, ou seja, nos diversos níveis e entes que a compõe. Além disso, há um esforço no desenvolvimento científico buscando inovações tecnológicas a fim de aumentar a eficiência do processo de criação de valor, ou, em termos marxistas, o aprimoramento da *mais-valia relativa*.


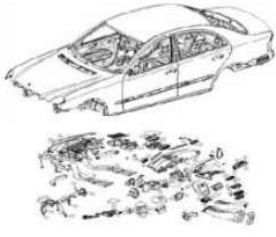

Por fim, encabeçando as RGPs estão as chamadas *empresas líderes*, aquelas que efetivamente desempenham o controle sobre determinado nicho de mercado, ou segundo Bezerra, uma empresa líder é aquela que "(...) por seu poder específico e sua capacidade organizacional, consegue exercer o controle de mercado pela definição do produto e por sua comercialização." (2021, p. 07). Tais empresas possuem altos níveis de comando nas hierarquias estabelecidas e, geograficamente, tendem a localizar-se nas nações centrais. Além disso, como característica de tal dinâmica, as empresas líderes monopolizam as iniciativas de inovação tecnológica, concentrando os processos de Pesquisa & Desenvolvimento em suas sedes, tendência que endossa a análise de Fiori (1995) que, conforme anteriormente exposto, aponta para o monopólio do desenvolvimento tecnológico-informacional na tríade composta por Estados Unidos, países da Europa e Japão, ao passo em que aos países periféricos são relegados os elos menos nobres das cadeias produtivas globais.

Portanto, o conceito das RGP nos auxilia na compreensão do papel do Brasil na atual divisão internacional do trabalho, com especial destaque conferido à indústria automobilística global, mote do presente trabalho. Vale ainda ressaltar que a inserção de uma determinada região numa RGP depende de uma série de fatores, como rede de fornecedores, rede logística de apoio, abundância de mão-de-obra etc., além, é claro, das políticas públicas de atratividade e fomento à atividade industrial. Neste sentido, Scholvin (2020) aponta que

(...)as autoridades públicas asseguram que os ativos regionais sejam moldados e formados para atender às necessidades dos investidores estrangeiros através, por exemplo, da oferta de infraestrutura mais avançada ou de programas de educação e formação que aumentem as capacidades das redes de fornecedores locais. (Scholvin, 2020, p.91)

No que tange à indústria automobilística nacional, temática central de nossa análise, vale frisar que processo de fabricação de um automóvel possui uma quantidade de etapas que pode variar de acordo com o modelo a ser produzido e, neste sentido, no caso de empresas estrangeiras, o processo é espacialmente segmentado, ou seja, parte das etapas são realizadas em solo nacional, e parte, não. Com base nas etapas de produção, nacionalizadas ou não, criaram-se nomenclaturas específicas para descrever o processo de fabricação de um automóvel, a saber: o *Completely Knocked-Down* (CKD, ou Completamente Desmontado, em tradução livre) ocorre quando as peças do veículo são em sua maioria importadas, e apenas o processo de montagem é realizado em solo nacional; o *Semi Knocked-Down* (SKD, Semi Desmontado, em tradução livre) ocorre quando partes do veículo, geralmente relacionadas à motorização, já vem montadas nos chamados *kits*, que são finalizados em solo nacional; e, por fim, o *Completely Built Unit* (CBU, ou Unidade Completamente Produzida, em tradução livre) quando o veículo é totalmente produzido fora do país, e ingressa no mercado via exportação.

Figura 01 – Diagrama das modalidades produtivas CKD, SKD e CBU.

		
<p>Completely Knocked-Down - CKD</p> <p>As peças do veículo são importadas separadamente e apenas a montagem é realizada na unidade receptora.</p>	<p>Semi Knocked-Down - SKD</p> <p>O veículo é importado na forma de kits, isto é, partes maiores, como carroceria e motor, já montados, e apenas as etapas finais são realizadas na unidade receptora.</p>	<p>Completely Built Unit - CBU</p> <p>O veículo é importado totalmente montado. Nesta modalidade, os custos de importação geralmente são elevados.</p>

Fonte: Oliveira, 2007. Elaboração Própria.

Nesta análise, a categoria e CKD é a que menos possui potencial indutor de desenvolvimento econômico nos países receptores de filiais de multinacionais do setor, já que tanto os processos de Pesquisa & Desenvolvimento, quanto o de produção de peças, ocorrem nas sedes das empresas ou em filiais geralmente localizadas em países desenvolvidos, relegando aos países periféricos a montagem dos veículos. A prática constitui uma forma de burlar as taxas alfandegárias sobre a importação de veículos prontos, os CBUs, já que a importação das peças avulsas de um automóvel é significativamente menos custosa.

No caso específico da indústria automobilística do Brasil, nos anos anteriores a 1945, predominou a produção de veículos nos moldes CDK, cenário que só começou a se alterar a partir da década de 1950. Na época, ganhou destaque o modelo Romi-Isetta, cuja produção teve cerca de 70% de suas etapas nacionalizadas.

Figura 02 – Linha de produção do Romi-Isetta em Santa Bárbara D'Oeste (SP).



Fonte: Jornal do Carro.

Por fim, o debate até aqui desenvolvido teve como objetivo embasar teoricamente as análises que serão realizadas nos próximos capítulos, e que versarão, dentre outros, mas, principalmente sobre: 1 - a compreensão do desenvolvimento histórico das relações de dependência nas quais o Brasil está inserido; 2 - a caracterização das relações econômicas entre Brasil e China, bem como do perfil dos investimentos diretos chineses no país; e 3 - os interesses chineses na indústria automobilística nacional num contexto de transição energética.

2.3 O Brasil e a novíssima dependência

Ao nos voltarmos à análise do caso brasileiro, tomaremos como base o trabalho de Souza (2021), a fim de delimitarmos melhor a cronologia das fases das relações de dependência no país. Desde sua independência, na primeira metade do século XIX, até a década de 1930, predominaram no Brasil as relações da *dependência tradicional*, com exportações de produtos primários principalmente agrícolas, e importações de manufaturados, com um desenvolvimento industrial ainda incipiente (havia indústrias e crescimento industrial, mas não processo de industrialização). Este panorama foi sucedido por práticas associadas à fase da *nova dependência*, com a montagem do tripé (capital estrangeiro, capital nacional privado e Estado), com forte presença do Estado como mediador e condutor do processo de industrialização. O

movimento foi significativo e, somados os investimentos vultosos do próprio Estado aos investimentos estrangeiros, foi responsável pela criação de uma janela de oportunidades para o desenvolvimento econômico, que favoreceu diversos setores, em especial, e central em nossa análise, o da indústria automobilística, tema que também será abordado nos próximos capítulos deste trabalho.

Por fim, temos a fase da *novíssima dependência*, gestada a partir do final dos anos 1970 e consolidada com as reformas neoliberais dos anos 1990, processo sobre o qual cabe uma breve reflexão. Souza (2021) aponta dois momentos no desenvolvimento da *novíssima dependência* no Brasil, tendo o primeiro ocorrido durante os governos militares, mais precisamente na segunda metade dos anos 1970, nos governos Geisel e Figueiredo. No primeiro, com o recurso ao financiamento externo do IIPND, a dívida externa cresceu, e também o poder do setor financeiro:

(...) o governo Geisel marca o ponto de “viragem” em que foi gestado o capitalismo financeiro no Brasil, não no sentido da fusão entre capital bancário e capital produtivo, e sim no da consolidação da influência dos banqueiros sobre os rumos da política econômica estatal que, desvinculada da atividade financeira produtiva, levaria ao predomínio da atividade financeira meramente especulativa. (Souza, 2009, p. 67)

No período, o cenário mundial tendia a um rearranjo nas relações econômicas que passam a ser marcados pela financeirização e internacionalização das economias. Uma maior liquidez internacional e, conseqüentemente, maior oferta de crédito, resultou no endividamento de países periféricos, Souza (2009). No caso do Brasil, além do lançamento do II Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND) ao final de 1974 que, independentemente dos resultados obtidos, carecia de uma estrutura de financiamento nacional robusta o suficiente para suprir a grandeza de seus objetivos, o iminente esvaziamento do chamado *milagre econômico* se anunciava ao passo que uma vultuosa dívida pública se desenvolvia.

A convergência entre uma situação de grande liquidez internacional com um ciclo expansivo interno, em que a demanda por crédito crescia a taxas elevadas, conjugada às características institucionais do sistema financeiro local favoreceram a captação externa como forma de suprir a parcela crescente dessa demanda. (Souza, 2009, p. 79)

Souza (2009) destaca ainda a importância de dois dispositivos no processo de colagem da economia brasileira ao capital financeiro internacional: a lei nº 4.131, de

setembro de 1962, e a Resolução 63, emitida pelo Banco Central em agosto de 1967, instrumentos cuja função era permitir e facilitar a captação de capital estrangeiro pelo sistema econômico nacional, tendo em vista o cenário de liquidez internacional.

O sistema financeiro nacional permaneceu “subdesenvolvido”, a articulação com o mercado financeiro mundial continuou inalterada, e, colada à expansão da dívida pública interna, detonaria a expansão da especulação financeira em prejuízo de investimentos produtivos e das finanças públicas. A inflação dobrou, saindo de 34% em 1974 para 77% em 1979, e a dívida externa saltou, no mesmo período, de US\$ 20 bilhões para US\$ 55 bilhões, assumindo um caráter cada vez mais eminentemente financeiro. (Souza, 2009, p. 65)

Expansão, posterior crise da dívida pública, e juros elevados foram os elementos centrais no cenário herdado pelos governos estabelecidos após 1985, ano da redemocratização, em consonância com o cenário externo, marcado por uma forte tendência à internacionalização financeira. Era a *gestação* (Souza, 2021) da fase da novíssima dependência no Brasil.

A política de juros altos – como instrumento de captação e atração do capital estrangeiro – e o endividamento público interno não deixam de corresponder, portanto, aos interesses imediatos do capital financeiro internacional, articulados aos do capital bancário local. Interesses estes, alojados nos órgãos estatais responsáveis pela elaboração da política econômica do Estado brasileiro, garantindo que o país dessa sua contribuição ao processo de globalização financeira. (Souza, 2009, p. 90)

O segundo momento apontado por Souza (2021) como decisivo à consolidação da novíssima dependência no Brasil ocorreu na década de 1990 durante os governos de Fernando Henrique Cardoso (FHC). No período, o panorama global foi marcado por crises em países da periferia capitalista pelo endividamento externo, quadro no qual se inseria o Brasil e cujo mais emblemático sintoma foi a hiperinflação. Neste contexto, os Estados Unidos iniciaram o que ficou conhecido por Plano Brady: uma proposta de negociação das dívidas com os países em crise, por meio de descontos e prolongamento dos prazos para o pagamento. A proposta, sob olhar não criterioso, pode parecer interessante, contudo, as contrapartidas exigidas mostram o contrário: os benefícios exigiam medidas decisivas no processo de internacionalização financeira. Como condição à adesão ao Plano, os países deveriam providenciar reformas *sugeridas* pelas instituições financeiras internacionais, como:

(...) abertura comercial, desregulamentação financeira, medidas que facilitassem a entrada e saída de capitais especulativos, derrubada de protecionismos para setores estratégicos, juros atrativos em termos internacionais, cortes de gastos/investimentos, privatizações de empresas públicas, reformas trabalhistas e previdenciárias, redução de impostos para o grande capital, nacional e estrangeiro. (Souza, 2021, p. 75)

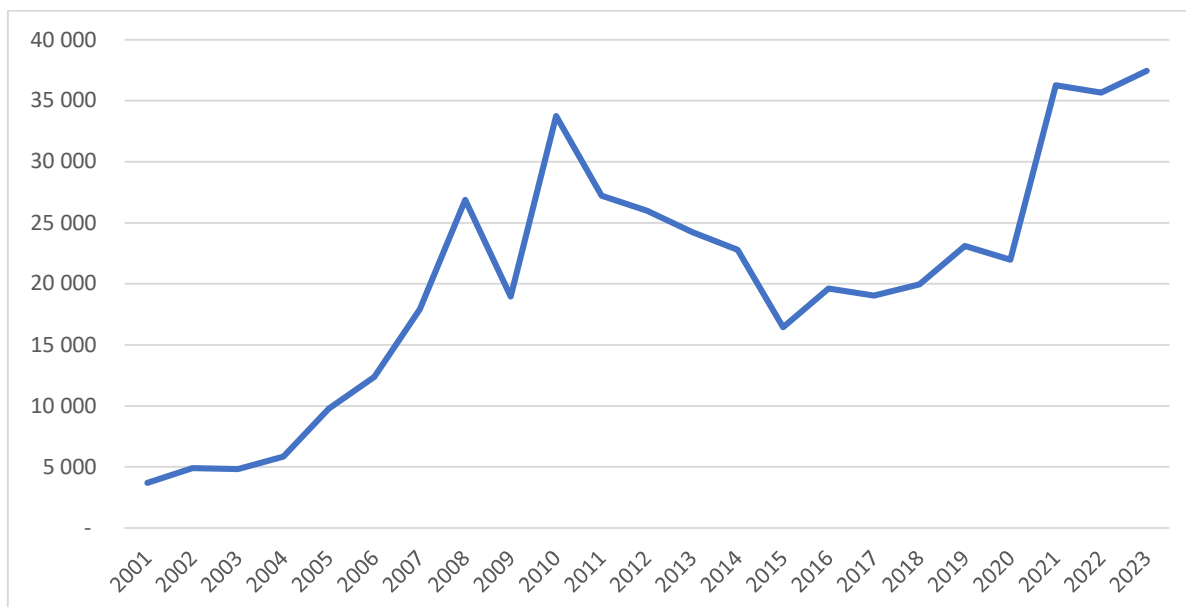
Ou seja, um verdadeiro *combo* neoliberal que consolidou a internacionalização financeira. No Brasil, a adesão ao Plano ocorreu em 1994, ao final do governo de Itamar Franco (1992 a 1994), e segundo Souza (2021) representou a entrada derradeira do país na fase da novíssima dependência. Como resultado podemos observar nos anos seguintes a edificação de um tripé macroeconômico composto por *metas de inflação* estabelecidas, *superávit fiscal* primário e *câmbio flutuante*, tudo em consonância com as recomendações do capital financeiro internacional, via instituições financeiras internacionais. Concordamos com o balanço realizado por Souza (2021) ao afirmar que:

O Brasil, que realizou a maior revolução industrial da América Latina, no contexto da novíssima dependência estaria sendo relegado à condição, primeiramente, de espaço de valorização financeira, voltado sobretudo à produção de capital fictício, público (títulos públicos) e privado (mercado acionário). No tocante aos investimentos produtivos, a preferência agora é pela posse do que já existe, e não pelos investimentos produtivos novos. (Souza, 2021, p. 78)

2.3.1 Breve análise das remessas de lucros e dividendos ao exterior

Aqui abriremos um breve tópico acerca das remessas de lucros e dividendos ao exterior desde o início dos anos 2000 até 2024. A ideia é constatar a gradual consolidação do Brasil como plataforma de valorização financeira internacional. A atualidade do debate aqui proposto, mais uma vez se mostra evidente: de acordo com dados obtidos junto ao Banco Central do Brasil (BACEN), as remessas de lucros e dividendos ao exterior, oriundas de investimentos estrangeiros, ou seja, aqueles que não tem como alvo os setores produtivos ou infraestruturais, ultrapassaram a cifra dos 37 bilhões de dólares em 2023, e até junho de 2024 já somam mais de 16 bilhões de dólares, com perspectivas para ultrapassar o ano anterior.

Gráfico 1 - Total de Remessas do Brasil ao exterior em bilhões de dólares.



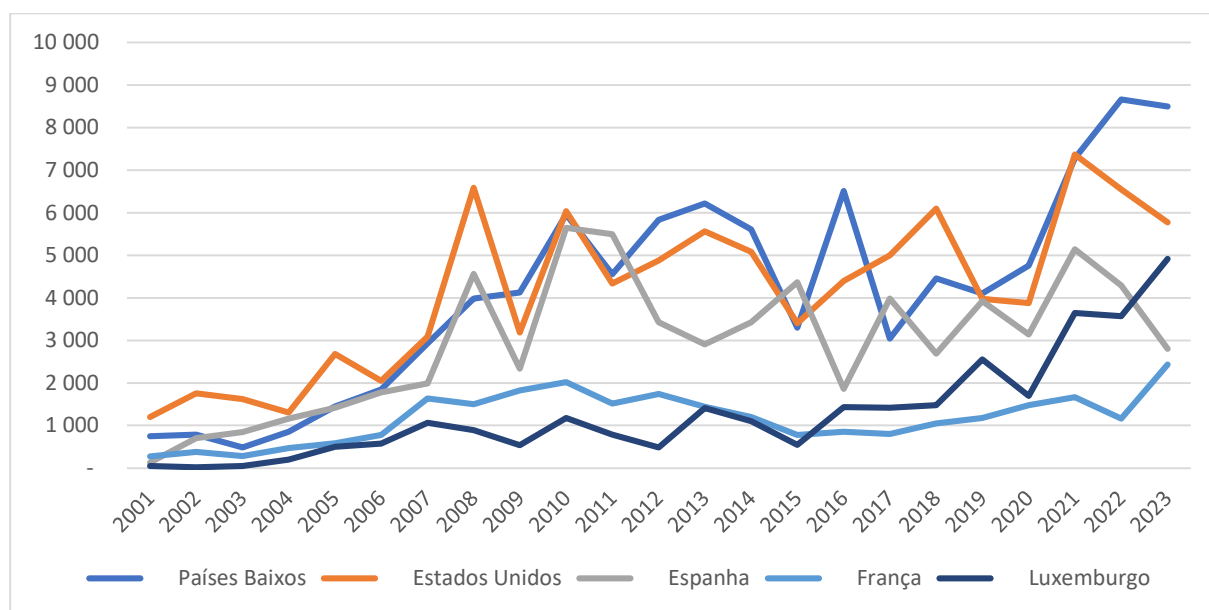
Fonte BACEN. Elaboração Própria.

Refletindo sobre os dados tendo como norte o processo global de expansão e consolidação da agenda neoliberal, podemos depreender algumas relações interessantes. Num primeiro recorte, entre os anos de 2001 e 2008, observamos uma tendência crescente nas remessas de lucros e dividendos ao exterior, movimento que coincide com os anos finais do governo de Fernando Henrique Cardoso (que ocupou a Presidência da República durante dois mandatos, no período de 1995 a 2002), e início e dos governos de Luís Inácio Lula da Silva (que também exerceu dois mandatos entre 2003 e 2010). Não aprofundaremos aqui o debate acerca especificamente das políticas econômicas de cada governo no que tange ao aprofundamento das práticas neoliberais, no entanto, podemos perceber a progressiva consolidação do Brasil como plataforma de valorização financeira internacional. A crescente tendência, contudo, é interrompida pela crise econômica global de 2008, que teve seu epicentro nos Estados Unidos, e ocasionou impactos diretos no mercado financeiro. No entanto, o período também foi marcado por um estreitamento nas relações comerciais entre Brasil e China, tendo em vista a retração das economias centrais – tema que será debatido ainda neste trabalho.

A retomada da tendência só foi perceptível a partir do ano de 2010, no entanto, apresentando queda gradual até meados de 2015, coincidindo cronologicamente com o governo de Dilma Rousseff (2011 a 2016). Após o impeachment de Dilma em 2016,

e nos posteriores governos de Michel Temer (2016 a 2018) e Jair Bolsonaro (2019 a 2022) as remessas de lucros e dividendos ao exterior apresentaram gradual incremento. Interessante notar, por fim, o expressivo aumento no envio de remessas ao exterior no contexto da Pandemia Global do SARS – COVID 19, evidenciando um panorama de predomínio do capital financeiro sobre o produtivo, este impactado em diversos níveis durante a Pandemia.

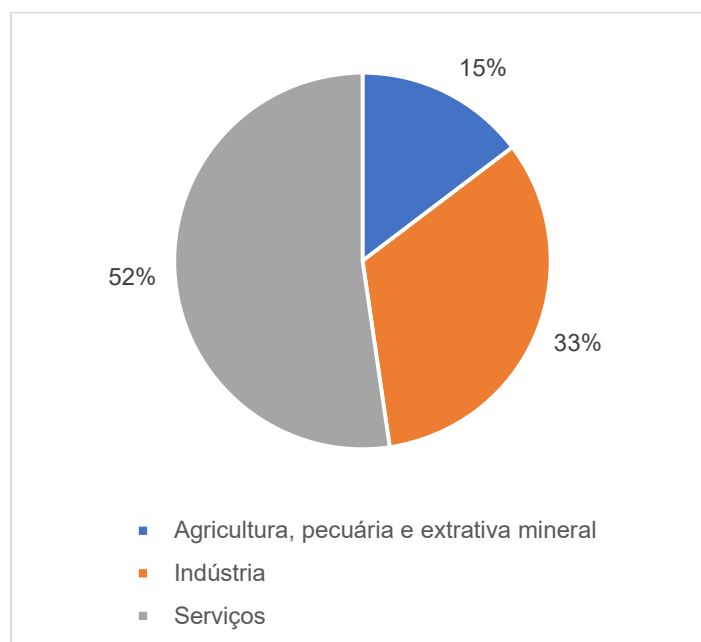
Gráfico 2 - Remessas do Brasil ao exterior em bilhões de dólares - 5 maiores receptores.



Fonte BACEN. Elaboração Própria.

Os cinco principais destinos das remessas brasileiras são, em ordem decrescente, os Países Baixos, os Estados Unidos da América, a Espanha, o Japão e a França, com destaque para o crescimento da participação dos Países Baixos, que superaram os Estados Unidos, e da Espanha.

Gráfico 3 - Remessas de lucros e dividendos ao exterior, entre janeiro e junho de 2024, por participação de setor.



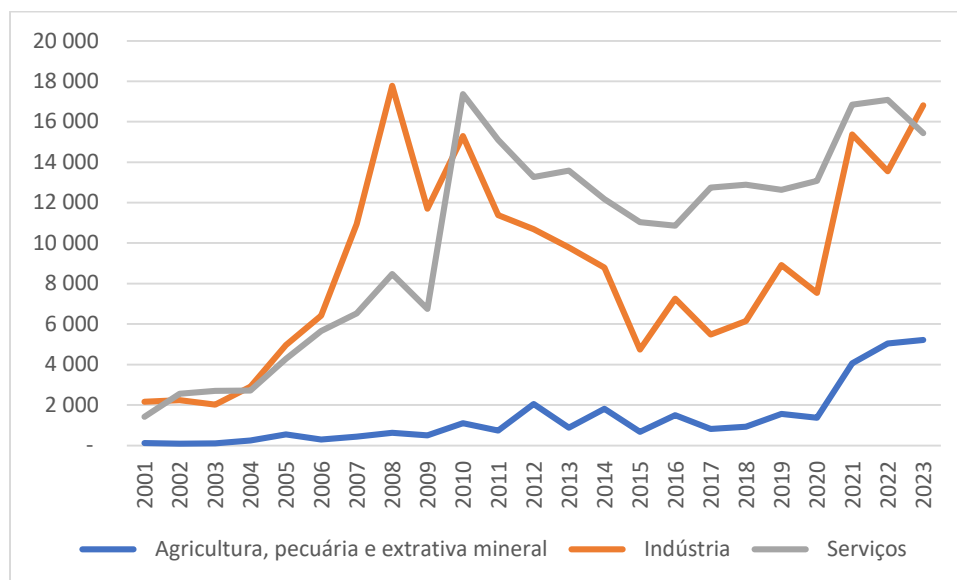
Fonte BACEN. Elaboração Própria.

Os setores-alvo dos investimentos estrangeiros e, conseqüentemente, as origens das remessas de lucro, são divididos em três categorias pelo BACEN: o *setor de serviços*, que inclui, com especial destaque, Serviços financeiros e atividades auxiliares, Comércio (exceto veículos), Eletricidade, gás e outras utilidades, Telecomunicações, Serviços de escritório e outros serviços prestados a empresas e Seguros, resseguros, previdência complementar e planos de saúde; o *setor da indústria*, com destaque para as áreas de Bebidas, Veículos automotores, reboques e carrocerias, Produtos químicos, Produtos minerais não-metálicos, Metalurgia; e, por fim, o *setor da agricultura*, que engloba Extração de minerais metálicos, Extração de petróleo e gás natural, Atividades de apoio à extração de minerais, Agricultura, pecuária e serviços relacionados e Produção florestal. Entre janeiro e junho de 2024, de um montante de aproximadamente 14 milhões de dólares, perto de 2 milhões foram oriundos do setor agrícola, 4.5 milhões, do setor da indústria, e pouco mais de 7 milhões, do setor de serviços, representando, respectivamente, 15%, 33% e 52% do total.

Ao traçarmos a série histórica dos dados por setor, percebemos uma clara preponderância dos setores da indústria e de serviços sobre o agrícola. Interessante

notar o fato de que cada nicho apresentou reações particulares aos eventos anteriormente citados (a Crise Financeira global em 2008, o Impeachment presidencial em 2016 no Brasil e a Pandemia do SARS-COVID 19 em 2020).

Gráfico 4 – Média histórica das remessas de lucros e dividendos por setor, em bilhões de dólares.



Fonte BACEN. Elaboração Própria.

Por fim, vale frisar ainda que os índices em questão dizem respeito aos valores transferidos aos investidores estrangeiros como fruto de aplicações no mercado financeiro, o que corrobora com o argumento de Souza (2021) de que o Brasil se consolida como espaço de valorização financeira internacional, especialmente quando constatamos a atualidade do debate, já que, ao final do ano de 2024, o país figura com a terceira maior taxa de juros do mundo, 11,25%, ficando atrás apenas da Turquia, com uma taxa de 15,18%, e da Rússia, com 12,19%.

2.4 As relações econômicas entre Brasil e China

Nosso primeiro olhar sobre as relações entre Brasil e China é orientado pelos seguintes questionamentos: as relações entre as duas nações podem ser compreendidas à luz da teoria da dependência? Se sim, de quais dos estágios de dependência (tradicional, nova e novíssima) elas podem ser aproximadas? Para responder ao questionamento, analisaremos o recorte temporal que se estende do

início dos anos 2000 até 2024, e recorreremos à Souza (2017, 2022) que realiza relevante análise sobre o assunto. A autora pontua a existência de múltiplas facetas nas relações entre Brasil e China, o que dificulta – ou até impossibilita – uma caracterização definitiva. Neste sentido, vale ressaltar o fato de as relações de dependência entre nações estarem sujeitas a uma série de fatores variáveis, internos e externos aos países envolvidos, sejam estes de ordem política, econômica, social, tecnológica etc.

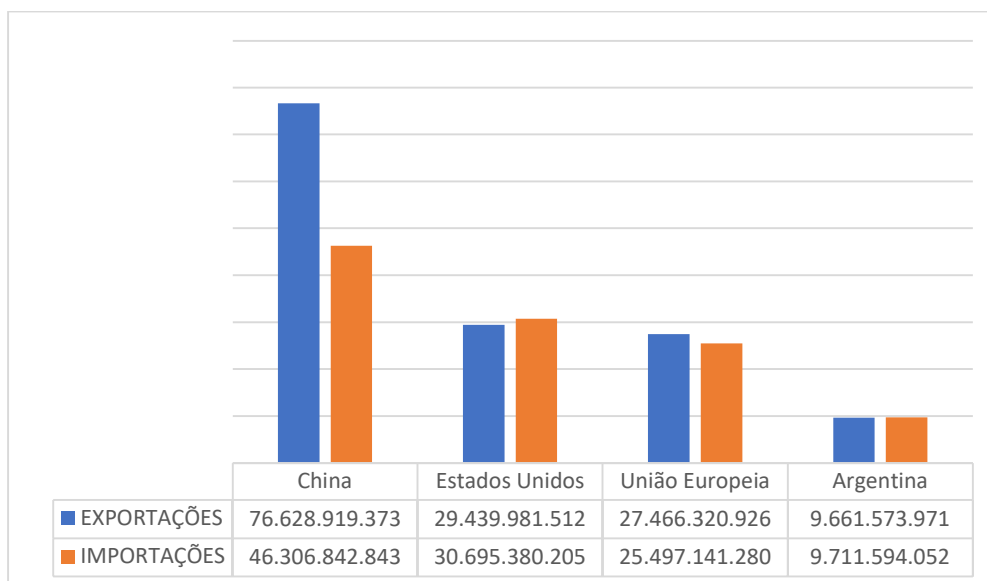
Ou seja, embora possamos observar a consolidação de relações de exploração das nações periféricas em favor das centrais, o modo como cada relação é construída pode variar, por exemplo, por fatores endógenos das nações exploradas, como políticas domésticas, ou movimentos trabalhistas e sociais. Portanto, a delimitação entre as três fases da dependência nem sempre é claramente distinguível, podendo ocorrer imbricações (Souza, 2022), isto é, permanências e continuidades entre os estágios propostos. Finalmente, como já exposto neste trabalho, partimos nossos estudos dos três desdobramentos da teoria da dependência: a dependência tradicional, a nova dependência e a novíssima dependência. As relações entre Brasil e China, contudo, mesclariam, segundo a autora, elementos da dependência tradicional e da novíssima dependência.

A forma tradicional da dependência é marcada pela exportação de matérias-primas e pela importação de manufaturados pelo país dependente (Souza, 2022), fenômeno marcante no caso estudado. As relações econômicas entre Brasil e China se intensificam a partir de 2008, num contexto de crise global, e atualmente o país asiático é o principal parceiro comercial do Brasil.

De acordo com o ComexStat (sistema que reúne os dados sobre importações e exportações nacionais, e é mantido pelo Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços) as exportações para a China se aproximaram dos 77 bilhões de dólares entre janeiro e setembro de 2024, expressivo valor, que representa mais do que o dobro das exportações realizadas aos Estados Unidos, segundo maior parceiro comercial do Brasil, no mesmo período, que se aproximaram dos 30 bilhões de dólares. A tendência se altera quando analisamos os dados referentes às importações, sem, no entanto, afetar o protagonismo chinês: no recorte temporal proposto, as importações oriundas da China ultrapassaram os 46 bilhões, enquanto as de originárias dos Estados Unidos ultrapassaram os 30 bilhões.

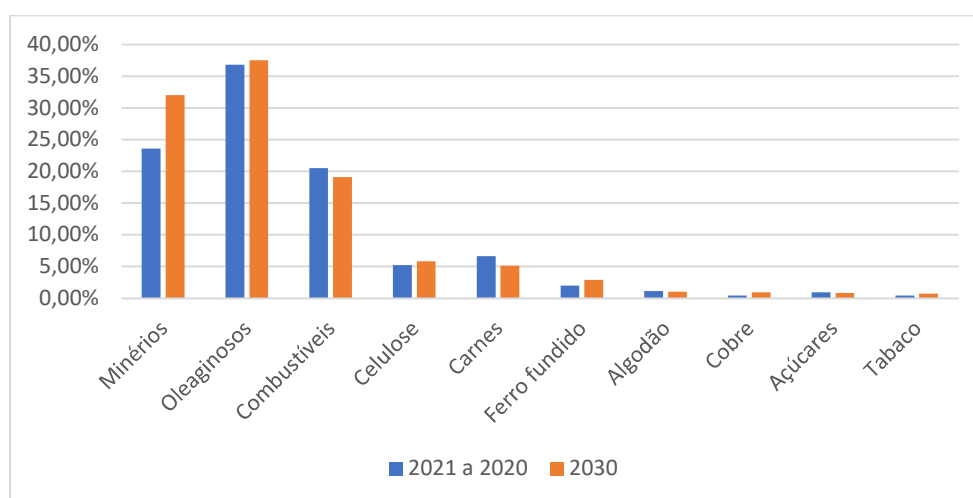
O panorama apresentado é fortemente marcado pelo predomínio das *commodities*, produtos com alta escala de produção, baixo preço unitário, simplificação tecnológica e rotinização das tarefas (Paulani, 2006), nas exportações nacionais.

Gráfico 5 – Exportações do Brasil para a China e Parceiros Comerciais Selecionados entre janeiro e setembro de 2024 (em US\$ F.O.B.⁴).



Fonte: Comexstat. Elaboração Própria.

Gráfico 6 – Média das exportações brasileiras por categoria entre 2017 e 2020 e projeções até 2030.



Fonte: CEBC, 2023. Elaboração própria

⁴ FOB, sigla em inglês para Free on Board (Livre de Bordo, em tradução livre), refere-se aos custos de uma transação comercial sem se levar em conta os valores de fretes e eventuais tarifas alfandegárias.

Os dez primeiros lugares na pauta exportadora nacional para a China são ocupados por commodities, com destaque àqueles oriundos da indústria extrativista, como Óleos brutos de petróleo ou de minerais betuminosos, Minérios de ferro não aglomerados e seus concentrados e Ferronióbio Minérios de cobre e seus concentrados, e aos de origem agropecuária, como Carnes de bovino, desossadas, congeladas, Algodão, não cardado nem penteado, Outros açúcares de cana, e Pedacos e miudezas comestíveis de galos e galinhas da espécie doméstica, congelados.

Tabela 1 - 10 primeiras posições produtos na pauta exportadora do Brasil para a China entre janeiro e setembro de 2024.

POSIÇÃO	MERCADORIA	VALOR EM US\$ F.O.B.
1	Soja, mesmo triturada, exceto para semeadura	28.467.848.536
2	Óleos brutos de petróleo ou de minerais betuminosos	16.259.919.234
3	Minérios de ferro não aglomerados e seus concentrados	15.320.138.526
4	Carnes de bovino, desossadas, congeladas	4.112.839.422
5	Pasta química de madeira de não conífera, à soda ou sulfato, semibranqueada ou branqueada	2.708.118.067
6	Algodão, não cardado nem penteado	1.291.413.959
7	Outros açúcares de cana	1.127.972.342
8	Pedaços e miudezas comestíveis de galos e galinhas da espécie doméstica, congelados	921.517.778
9	Ferronióbio	758.027.169
10	Minérios de cobre e seus concentrados	552.995.377

Fonte: Comexstat. Elaboração Própria.

Contudo, apesar das commodities seguirem como carro-chefe nas exportações nacionais, quando analisamos o outro lado da balança, as importações de produtos chineses pelo Brasil, o que constatamos é o predomínio de produtos manufaturados. Ao analisarmos as dez primeiras posições na pauta de importações nacionais oriundas da China, entre janeiro e setembro de 2024, chamam a nossa atenção os seguintes itens: Células fotovoltaicas montadas em módulos ou compostas em painéis; Outros veículos, equipados para propulsão, simultaneamente, com um motor de pistão alternativo de ignição por centelha (faísca) e um motor elétrico, suscetíveis de serem carregados por conexão a uma fonte externa de energia elétrica; Outros

veículos, equipados unicamente com motor elétrico para propulsão; e Conversores elétricos estáticos. Os itens destacados que, respectivamente, ocupam as posições de números 1, 2, 3 e 6, ilustram a inserção do mercado nacional no contexto de transição energética global, tendência protagonizada pela China, e que terá maior destaque no presente trabalho – vale ainda destacar o fato de as três primeiras posições serem ocupadas por produtos diretamente ligados à indústria automobilística, mote de nossa pesquisa.

Tabela 2 - 10 primeiros produtos na pauta importadora do Brasil para a China entre janeiro e setembro de 2024.

POSIÇÃO	MERCADORIA	MONTANTE EM US\$ FOB
1	Células fotovoltaicas montadas em módulos ou compostas em painéis	2.049.328.010
2	Outros veículos, equipados para propulsão, simultaneamente, com um motor de pistão alternativo de ignição por centelha (faísca) e um motor elétrico, suscetíveis de serem carregados por conexão a uma fonte externa de energia elétrica	1.369.622.100
3	Outros veículos, equipados unicamente com motor elétrico para propulsão	1.279.049.006
4	Outros suportes gravados, para reprodução de fenômenos diferentes de som ou imagem	977.141.063
5	Outras partes de aparelhos telefônicos, incluindo os smartphones e outros telefones para redes celulares ou para outras redes sem fio;	970.925.242
6	Conversores elétricos estáticos	899.647.761
7	Herbicidas, inibidores de germinação e reguladores de crescimento para plantas	850.661.379
8	Processadores e controladores, mesmo combinados com memórias, conversores, circuitos lógicos, amplificadores, circuitos temporizadores e de sincronização, ou outros circuitos	659.130.053
9	Aparelhos de recepção, conversão e transmissão ou regeneração de voz, imagens ou outros dados, incluindo os aparelhos de comutação e roteamento	492.580.445
10	Sulfato de amônio	461.432.213

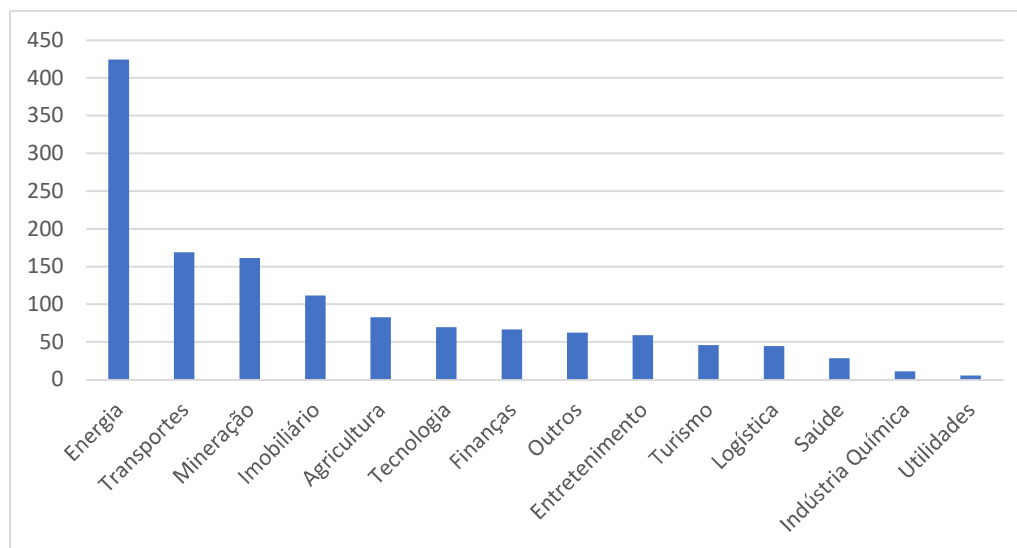
Fonte: Comexstat. Elaboração Própria.

A partir dos dados analisados, fica evidente o papel do Brasil de exportador de commodities ao mesmo tempo em que uma dependência de manufaturados chineses se consolida, o que torna natural a aproximação de tal cenário à forma de dependência tradicional.

Contudo, as relações entre os países possuem outras facetas, conforme argumenta Souza (2022), afinal, no que diz respeito aos investimentos diretos chineses no Brasil, a preferência do gigante asiático pode ser observada na tendência às fusões e aquisições de estruturas já existentes ou consolidadas. Cabe-nos agora, portanto, discorrer sobre as relações econômicas entre Brasil e China com o foco nos investimentos do país asiático, a fim de analisá-los sob o prisma da novíssima dependência, diferenciando da fase da nova dependência, marcada por investimentos estrangeiros novos no setor industrial. Focaremos nossos esforços no período que vai do ano de 2010, época na qual observamos um aumento considerável dos investimentos chineses no Brasil, até a atualidade, 2023.

No período, segundo o *China Global Investment Tracker* (CGIT), os investimentos chineses globais se aproximaram dos 1,3 trilhões de dólares, sendo que o setor de energia foi o que mais concentrou recursos, totalizando pouco mais de 400 bilhões, seguido pelos de transporte e de mineração, com 160 bilhões e 138 bilhões, respectivamente.

Gráfico 7 – Investimentos chineses no mundo entre 2008 e 2023 em bilhões de dólares, por área.

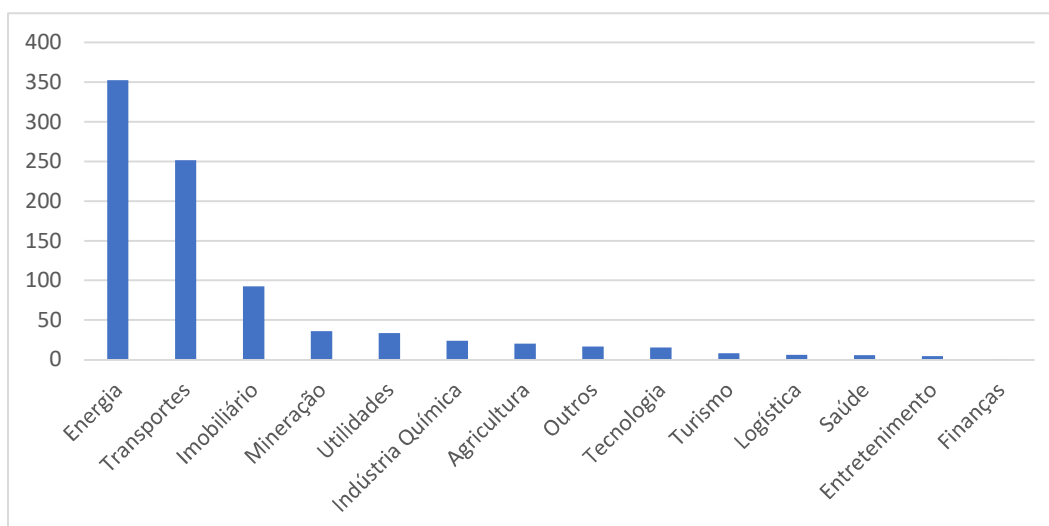


Fonte: CGIT. Elaboração própria.

Cabe ressaltar que a metodologia de análise da CGIT diferencia os investimentos que resultam na construção de estruturas físicas (obras em infraestrutura, fábricas etc.) dos demais. No entanto, ao analisar tais investimentos, constatamos que o protagonismo do setor energético se mantém, concentrando cerca

de 343 bilhões de dólares, seguido pelos de transporte e do setor imobiliário, com 240 bilhões e 86 bilhões, respectivamente.

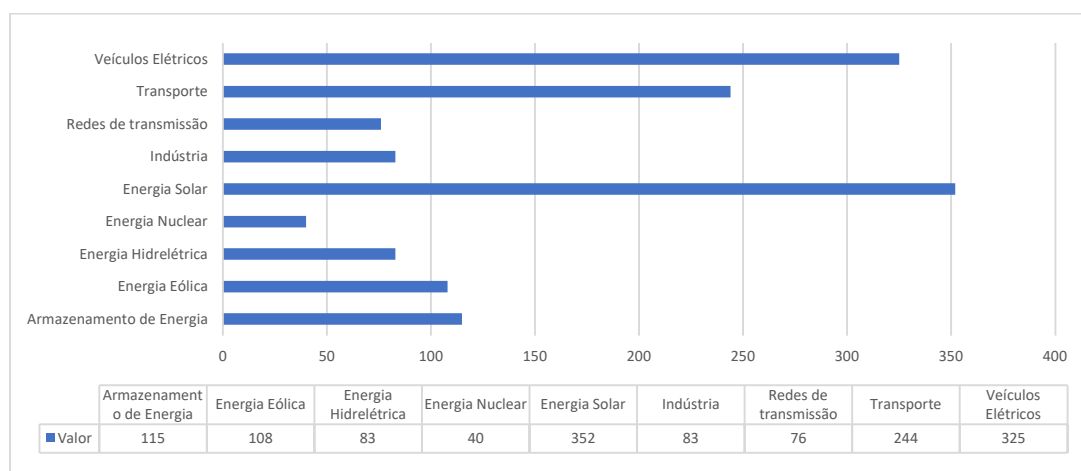
Gráfico 8 – Investimentos chineses no mundo entre 2008 e 2023 que resultaram na construção de estruturas físicas novas, em bilhões de dólares.



Fonte: CGIT. Elaboração própria.

Esmiuçando os investimentos na área de Energia, fica evidente o foco na transição energética, isto é, no fomento de tecnologias para a substituição de fontes de energia baseadas em combustíveis fósseis e com alta concentração de Carbono. Dados recentes do Carbon Brief corroboram tal afirmação.

Gráfico 09 – Investimentos chineses no mundo em 2023, em bilhões de dólares.



Fonte: Carbon Brief. Elaboração Própria.

Vale ressaltar que os setores analisados são compostos por categorias menores, a saber:

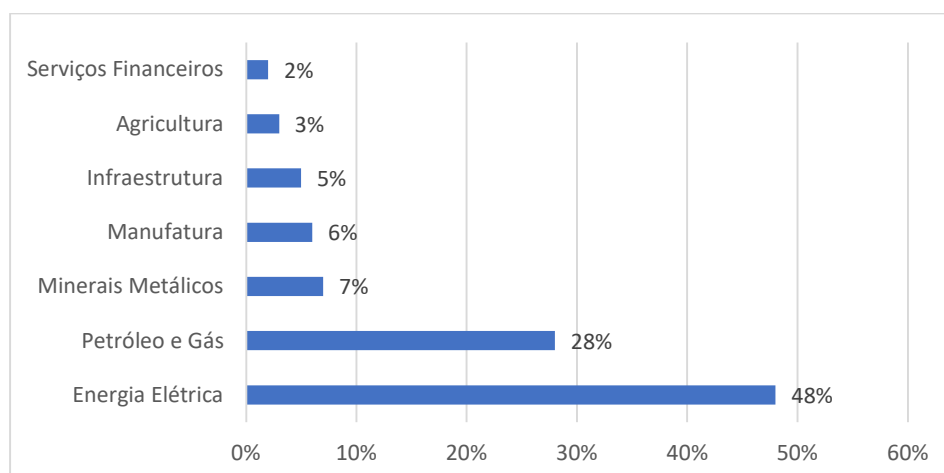
Tabela 03 – Caracterização dos setores e atividades dos investimentos chineses na área de Energia.

SETOR	ATIVIDADE
Armazenamento de Energia	Dínamos hidráulicos
	Indutores elétricos
	Fabricação de Baterias
	Fabricação de Baterias ligadas entre si em série
Energia Eólica	Capacidade de Geração <i>onshore</i>
	Capacidade de Geração <i>offshore</i>
	Geração de Energia
Energia Hidrelétrica	Capacidade de Geração
	Geração de Energia
Energia Nuclear	Capacidade de Geração
	Geração de Energia
Energia Solar	Capacidade de Geração
	Produção de equipamentos
	Geração de Energia
	Exportação de componentes
Indústria	Eficiência energética
Redes de transmissão	Capacidade de transmissão
Transporte	Transporte de passageiros e mercadorias
Veículos Elétricos	Capacidade de produção
	Infraestrutura de carregamento de veículos
	Produção de veículos

Fonte: Carbon Brief. Elaboração Própria.

Quando nos voltamos para o Brasil, a liderança do cenário também é ocupada pelos investimentos no setor de energia elétrica, seguido por petróleo e gás, e mineração. A expressiva quantidade de investimentos direcionados ao setor energético pode ser relacionada à tendência que cada vez mais se cristaliza no cenário mundial: a da diminuição da emissão de gases relacionados ao efeito estufa, em especial o CO₂, por meio da gradual substituição de combustíveis fósseis por outras fontes energéticas renováveis e com menores impactos ambientais.

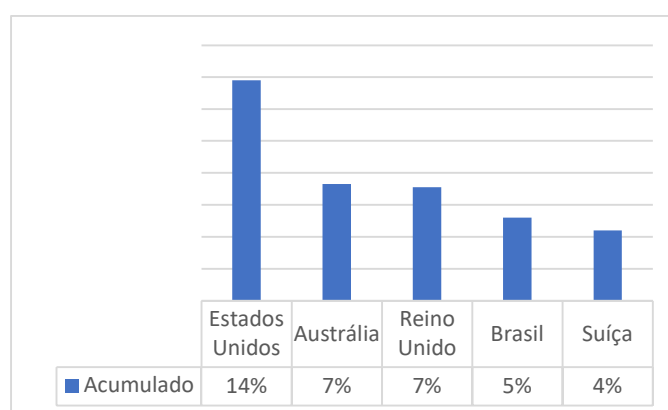
Gráfico 10 - Investimentos chineses concretizados no Brasil entre 2007 e 2020 por setor.



Fonte: CEBC, 2022. Elaboração própria.

O aumento dos investimentos chineses no Brasil também se relaciona à crise mundial eclodida em 2008 e revela uma tendência do gigante asiático a estreitar relações com países latino-americanos em busca, inicialmente de commodities para abastecer sua indústria, e de mercados consumidores para seus manufaturados, tendo em vista a retração das economias centrais. No entanto, os interesses chineses na América do Sul se manifestam também em um crescente número de investimentos diretos. Neste cenário, o Brasil foi o principal alvo da expansão chinesa.

Gráfico 11 – Acumulado dos investimentos dos cinco maiores receptores chineses entre 2007 e 2023.



Fonte: CEBC. Elaboração própria.

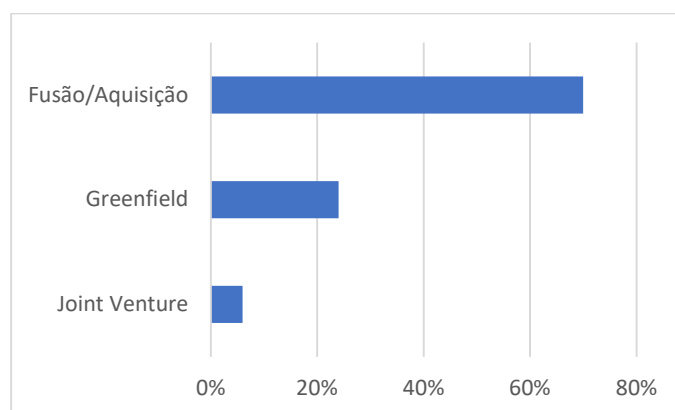
Segundo relatórios do CEBC, o país foi o destino de 5,2% dos investimentos chineses no mundo entre 2007 e 2023, totalizando mais de 247 empreendimentos concretizados e atingindo a expressiva casa dos 73 bilhões de dólares investidos.

Contudo, ao passo em que os investimentos chineses em países da América do Sul representam uma tendência de incremento, quando observamos outras regiões como Estados Unidos e Europa, o cenário é inverso, demonstrando evidente redução. A tendência atinge inclusive a *Belt and Road Initiative* (BRI), também conhecida como *Nova Rota da Seda*, um ambicioso projeto de integração protagonizado pelo governo chinês que visa a construção de infraestrutura física ligando o Ásia, Europa, África, Oceania e América do Sul. Uma mudança no perfil dos investimentos da China para o empreendimento, que passou a privilegiar contratos de construção, resultou numa significativa queda de 41% entre 2019 e 2021.

Os setores-alvo dos aportes chineses no Brasil variaram no período, seja por mudanças no perfil dos investidores, seja por alterações na economia global. O setor de energia elétrica, contudo, foi o que registrou mais investimentos concretizados em 2023, sendo seguido por outros setores, como o de extração petrolífera e manufatura. Neste sentido, a área de eletricidade, composta pelos setores de geração e transmissão de energia eólica, solar e hidrelétrica, concentrou 39% do total de investimentos, aproximando-se da cifra de 670 milhões de dólares. Vale frisar que o levantamento do CEBC aponta, ainda, o fato de que desde 2021 todos os projetos referentes ao setor automotivo, que em 2023 foi alvo de 33% dos investimentos chineses, foram diretamente relacionados ao fomento da produção de veículos elétricos e eletrificados.

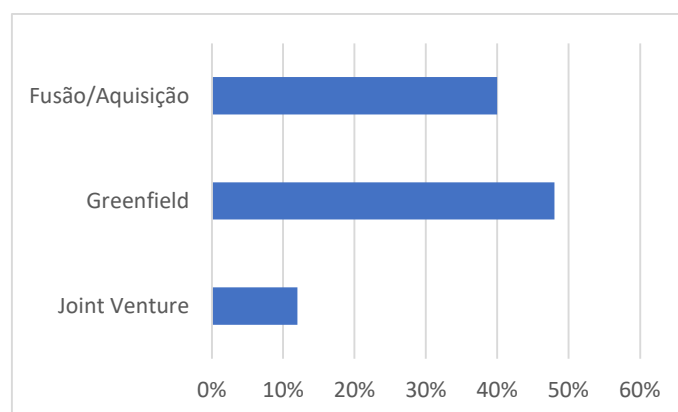
A forma de ingresso de tais investimentos concentra-se em três categorias: os *greenfields*, projetos ainda em fase de planejamento e ainda não estruturados, que carecem ou não de estruturas físicas; as *joint-ventures*, associações entre duas ou mais empresas, geralmente com o objetivo de explorar um novo nicho de mercado; e as *fusões/aquisições*, nas quais há a compra de ativos já existentes por investidores, sejam estes oriundos da esfera privada ou pública (no caso de privatizações). Aqui observamos um cenário interessante: quando tratamos em *número* de projetos concretizados, os *greenfields* se destacam quando nos referimos ao montante de *capital* investido, as *fusões/aquisições* tomam a dianteira. Podemos depreender, portanto, que apesar de em número inferior aos *greenfields*, a via de ingresso por *fusões/aquisições* é a que mais concentra capital.

Gráfico 12 – Investimentos chineses no Brasil entre 2007 e 2020 em valores totais por categoria.



Fonte: CEBC. Elaboração própria.

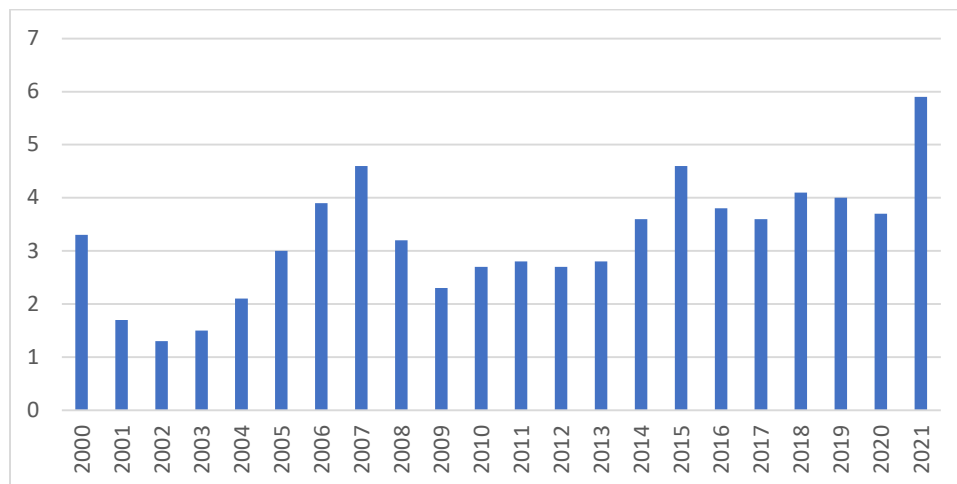
Gráfico 13 – Investimentos chineses no Brasil entre 2007 e 2020 em números de projetos concretizados por categoria.



Fonte: CEBC. Elaboração própria.

O fenômeno chama a atenção e, em nossa análise, ilustra uma das características centrais da novíssima dependência: a preferência dos investidores estrangeiros pela aquisição de ativos já existentes, buscando lucros mais fáceis e rápidos. Assim, diferente do período anterior, da fase da nova dependência, quando se pode lograr um desenvolvimento limitado, porém real (Saes, 2007), agora as chances de desenvolvimento industrial no Brasil (e América do Sul em geral) são muito menores – quando não, simplesmente inexistentes. Neste sentido, podemos observar uma tendência global cujo ápice ocorreu em 2021, ano em que as transações envolvendo compras e aquisições se aproximaram da casa dos 6 trilhões de dólares.

Gráfico 14 – Evolução do Mercado Mundial de Fusões e Aquisições entre 2000 e 2021, em trilhões de dólares.



Fonte: Consultancy. Elaboração própria.

Diante do exposto, caracterizar as relações econômicas entre Brasil e China sob a luz da teoria da dependência nos leva a uma posição dicotômica: se por um lado ficam claros elementos da dependência tradicional (exportação de matérias-primas e importação de manufaturados), por outro, a tendência pela aquisição da riqueza já existente, em detrimento de novos investimentos que resultariam em desenvolvimento real, revela a adequação do expansionismo econômico chinês nos quadros da novíssima dependência. Souza (2022) resume a questão ao afirmar que:

De maneira geral, o balanço (para o Brasil) é mais negativo que positivo: aumentou o peso das commodities na pauta exportadora; acentuou-se a dependência da demanda proveniente do país asiático; nos investimentos diretos sobressai a preferência pelas aquisições e fusões; da ótica das transferências de tecnologias e avanços tecnológicos, os investimentos diretos chineses não parecem animadores, sequer da perspectiva da geração de empregos se destacam muito; e grupos chineses ainda avançaram sobre mercados brasileiros, nacional e internacionalmente (Souza, 2022, p.11)

Por fim, cabe indagar se as relações entre Brasil e China cabem no conceito de imperialismo, com relação à China. Tendo em vista a formulação de Lênin (2021), que o define como etapa *superior do capitalismo*, marcado pela expansão dos monopólios capitalistas equivalente ao domínio do capital financeiro em nível global, como já pontuado no capítulo anterior deste trabalho. A questão é a dificuldade para se definir a economia chinesa e o seu expansionismo como sendo imperialista (ao

menos em relação ao Brasil), segundo Souza (2022, p.03), seguindo a obra de Jabbour e Gabriele (2021), a China seria uma “formação econômico-social de tipo nova, que combinaria modos de produção capitalista, não capitalista e socialista”, ainda não passível de ser definida como imperialista (Souza e Braga, 2023). Todavia, podemos observar traços imperialistas, no que diz respeito a práticas, nas relações chinesas com o Brasil, no sentido da exploração dos países menos desenvolvidos pelos mais desenvolvidos, muito embora, sem a ingerência política ou presença militar, características do imperialismo.

3. A INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA NACIONAL E A TRANSIÇÃO ENERGÉTICA

Neste capítulo, abordaremos o desenvolvimento da indústria automobilística nacional e a atual tendência global no sentido da transição energética, isto é, a gradual substituição de fontes de energia derivadas de combustíveis fósseis, em favor de alternativas menos poluentes, com menores impactos ambientais no que diz respeito ao nível de emissões de gases do Efeito Estufa, como o Dióxido de Carbono (CO₂). Neste sentido, realizaremos uma breve reconstrução histórica partindo do estabelecimento da indústria automobilística nacional, para ao final analisarmos dados mais recentes sobre o setor, com especial destaque ao processo de transição energética. Tal tendência, que no setor da indústria automobilística pode ser observado na difusão de veículos com motorização total ou parcial baseada em baterias elétricas de íons lítio, abarca setores como geração de energia, indústria, aquecimento residencial etc. e atualmente tem na China sua maior protagonista.

3.1. Breve histórico da Indústria Automobilística Nacional

Desde a invenção dos primeiros protótipos, que remontam à Europa, mais precisamente à França do século XVIII, até a massificação de sua produção e comercialização, os automóveis foram decisivos na história da humanidade, revolucionando o transporte ao encurtar distâncias e facilitar a logística em diversos setores, tanto civis, como militares, além de simbolizarem, em diversos momentos históricos, a vanguarda dos avanços tecnológicos da contemporaneidade, podendo estar ainda diretamente ligados à questões de status social e ascensão econômica.

No Brasil, o primeiro automóvel a trafegar foi um modelo *Type 3*, produzido pela francesa Peugeot que, no período entre 1891 e 1894, fabricou um total de 64 unidades, sendo que a importação da unidade pioneira em terras brasileiras, realizada em 1898, foi curiosamente de autoria de Santos Dumont, o inventor do *14 Bis* (o primeiro avião da história).

Figura 03 – Peugeot Type 3.



Fonte: Peugeot France.

Desde então, o automóvel se popularizou no mundo e em terras tupiniquins, primeiramente com a importação de veículos de pequeno e médio porte dos Estados Unidos e da Europa, até a instalação das primeiras fábricas (Ford, em 1919, General Motors, em 1925, e Volkswagen, em 1952), que operavam de forma artesanal, sendo que grande parte dos processos de fabricação não era nacionalizada. Contudo, somente anos mais tarde, na segunda metade da década de 1950, teve início a produção em série de um automóvel com aproximadamente 70% das etapas de fabricação realizadas em solo nacional, o modelo *Romi-Isetta*, modelo originalmente desenhado e produzido pela marca italiana Romi.

Figura 04 – Romi Isetta



Fonte: Folha do Povo.

O desenvolvimento da indústria automobilística nacional, portanto, iniciou-se no final da década de 1910, e teve como protagonistas marcas como, além da já citada Romi, as norte americanas Ford e General Motors, e a alemã Volkswagen, num contexto de expansão do capitalismo, partindo das nações centrais, através da criação de duplicatas de plantas industriais em nações periféricas, e, nacionalmente, do desenvolvimento via tripé (Estado, capital privado estrangeiro e capital privado nacional), com destaque ao período dos governos de Getúlio Vargas (1930 – 1945), responsável pela estruturação de sólidas bases para a indústria nacional, como a Fabrica Nacional de Motores (FNM). Anos mais tarde, à partir da década de 1970 e com mais intensidade na década de 1980, uma nova conjuntura econômica de fortalecimento da agenda neoliberal e o advento de novas tecnologias de comunicação e transporte, além da gradual transição ao Toyotismo (regime de produção atrelado à demanda, com tendências à descentralização produtiva, e com a manutenção de estoques mínimos) se desenhou e, neste contexto, instalou-se no Brasil a Fiat, que atualmente faz parte da Fiat Chrysler Automobiles (FCA) e possui a maior porcentagem do mercado nacional.

No entanto, foi somente a partir dos anos 1990, fruto de um processo de abertura econômica iniciado no governo de Fernando Collor de Mello (1990 a 1992) e consolidado nos governos subsequentes (Itamar Franco (1992 a 1994) e Fernando Henrique Cardoso (1993 a 2002)), que marcas japonesas, como Toyota e Nissan, e francesas, como Renault e Citroen, ingressaram no Brasil e, mais recentemente, firmaram-se a sul-coreana Hyundai e as chinesas Cherry (vinculada ao grupo Carlos Alberto de Oliveira Andrade - CAO), Great Wall Motors (GWM) e Build Your Dreams (BYD).

Ademais, a indústria nacional de veículos também foi marcada por iniciativas de vanguarda, como as empreitadas da Gurgel, fabricante nacional que, além dos modelos com tradicional motorização à combustão, aventurou-se no nicho dos veículos elétricos: num contexto muito diferente do atual, na década de 1970, a Gurgel introduziu o Itaipu E150, o primeiro veículo com motorização totalmente elétrica produzido na América Latina.

Figura 05 – As versões E150 e E400 do Gurgel Itaipu.



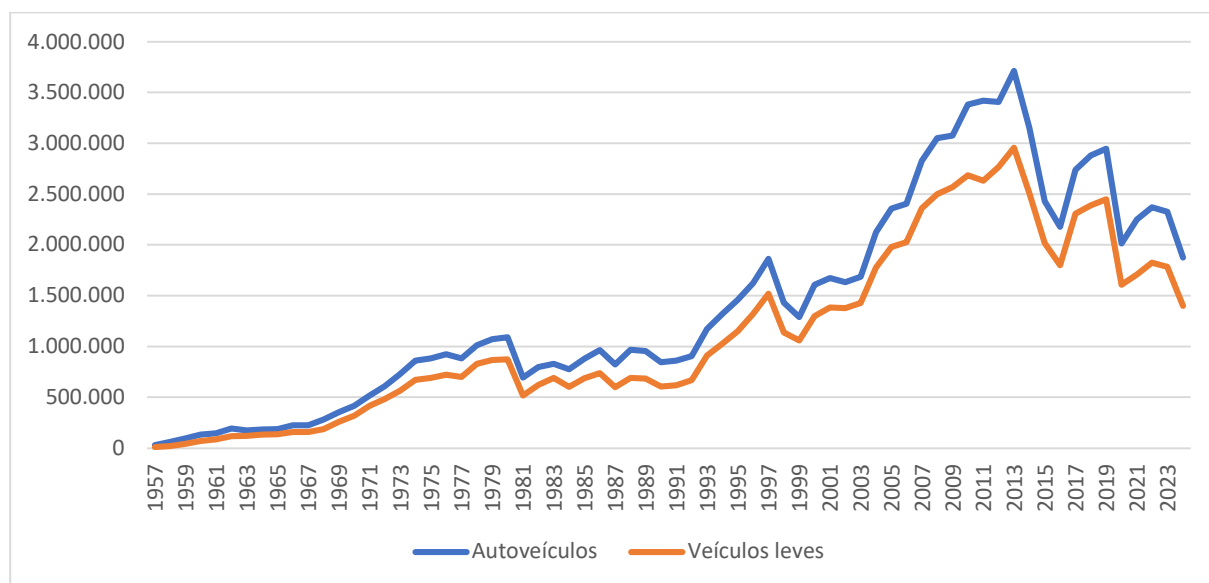
Fonte: Auto Esporte.

O audacioso projeto, no entanto, não vingou por questões técnicas, como a baixa autonomia do veículo, o elevado peso e o tempo de recarga, ficando restrito à produção de apenas 20 protótipos. Contudo, anos mais tarde, fruto da parceria da Gurgel junto à Universidade Estadual Paulista (Unesp), foi lançado o Itaipu E400, uma versão utilitária derivada do modelo E150. Novamente as limitações técnicas, em especial as relacionadas à vida útil e ao peso das baterias, foram responsáveis pela descontinuação da produção.

A fim de compreender o desenvolvimento indústria automobilística no Brasil, confeccionamos alguns gráficos a partir de dados obtidos junto à ANFAVEA (Associação Nacional dos Produtores de Veículos Automotores) e ao ComexStat. A ideia é visualizar, correlacionar e interpretar as séries históricas apresentadas a seguir, norteados pelo contexto histórico nacional, bem como pelas relações de dependência nas quais o Brasil se encontrava inserido em cada período. Os dados apresentados estão divididos em quatro categorias de automóveis, a saber: *veículos leves*, aqueles com peso abaixo dos 3.500kg e que não desempenham funções comerciais, ou seja, veículos de passeio em geral, como os modelos hatch, utilitários esportivos (SUVs) e sedans; *veículos comerciais leves*, aqueles com peso abaixo dos 3.500kg e que desempenham funções comerciais, como pequenas picapes e caminhonetes; *caminhões*, aqueles com peso acima dos 3.500kg e funções exclusivamente comerciais; e *ônibus*, aqueles com peso acima dos 3.500kg e função exclusivamente de transporte de passageiros. A fim de simplificar o estudo, não especificaremos alguns nichos menores, já inclusos nas categorias apresentadas,

como vans, reboques ou semirreboques, além disso, destacaremos do total de veículos fabricados no Brasil a subcategoria dos veículos leves, por representarem a maior parcela tanto na produção e comercialização nacional, quanto nas exportações.

Gráfico 15 - Produção total de autoveículos x Produção de veículos leves no Brasil, em unidades.



Fonte ANFAVEA. Elaboração própria.

Podemos depreender importantes conclusões a partir da análise do Gráfico 15, sendo a primeira e mais evidente, a participação dos veículos leves na produção nacional, em todo o período estudado. Dados mais recentes confirmam tal tendência: entre janeiro e setembro de 2024 foram produzidos um total de 1.874.204 veículos no Brasil, sendo que destes, 1.397.807, ou 74,5%, foram veículos leves. Por se tratar de um setor de grande monta, altamente especializado e que mobiliza recursos internos e externos, a indústria automobilística nacional teve seu desenvolvimento direta ou indiretamente influenciado por eventos históricos, tanto domésticos, quanto estrangeiros, como a Guerra Fria, que se estendeu desde a década de 1940, até o início da década de 1990, a Crise Mundial do Petróleo na década de 1970, a Ditadura Militar no Brasil, ocorrida entre 1964 e 1985, a grande crise econômica no início da Nova República, ocorrida na década de 1980, dentre outros. Não nos debruçaremos profundamente em todos os percalços enfrentados pela indústria automobilística nacional em seu desenvolvimento, por entendermos que encampar tal iniciativa, além

de demandar um esforço demasiado grande, levaria nosso trabalho a rumos diferentes daqueles que objetivamos.

Portanto, em uma análise mais simplificada, segmentaremos a série histórica apresentada, em dois períodos distintos, a saber: um primeiro que se estende desde a década de 1950 até o início da década de 1990, marcado por medidas de protecionismo econômico implementadas pelo Estado Brasileiro, com especial destaque às ações do governo de Juscelino Kubitschek (1956 a 1960); e um segundo período, com início nos primeiros anos da década de 1990, mais precisamente a partir de 1992, no qual, como resultado principalmente das políticas de abertura econômica implementadas pelos governos de Fernando Collor de Mello (cujo mandato foi concluído por Itamar Franco, após seu processo de impeachment), e de Fernando Henrique Cardoso, com especial destaque para este, uma onda de ingresso de novas montadoras na indústria nacional, mormente de origem asiática, impulsionou a produção.

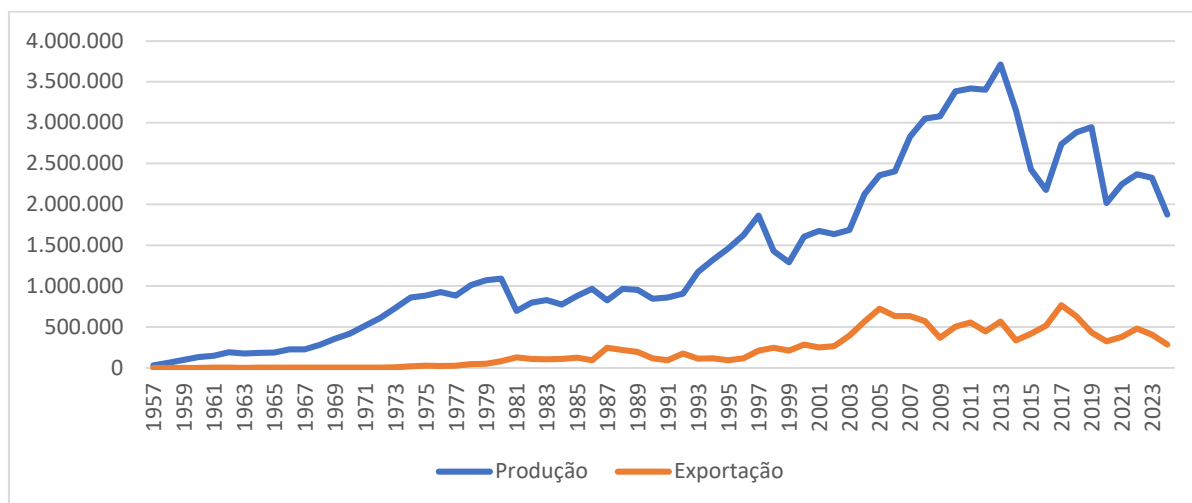
O recorte proposto converge com um período de reestruturação da indústria mundial num contexto de saturação dos mercados centrais e de ascensão do Toyotismo, conforme evidenciam Bahia e Domingues (2010):

A indústria automobilística mundial se reestruturou nas décadas de 1980 e 1990 em função, sobretudo, de dois fatores: a saturação dos mercados centrais (o que gerou grandes fluxos de investimento estrangeiro direto (IDE) aos países periféricos e também a intensa busca pela diferenciação de produtos) e o surgimento de um novo paradigma produtivo (a produção flexível própria do Toyotismo, puxada pelo produto final e com forte integração entre os elos da linha de montagem e fornecedores). (Bahia & Domingues, 2010, p.11)

Vale a pena, ainda, destacar a atual tendência ao declínio da produção de veículos, que se expressa a partir do ano de 2020, em consonância com o contexto da Pandemia do SARS Covid-19, e que se perpetua até 2024, ao passo em que, conforme exposto no item 1.4 do presente trabalho, no mesmo período, os lucros das operações financeiras remetidas ao exterior se intensificam.

A produção nacional de veículos tem como principal destino o mercado doméstico, no entanto, as exportações, em diversos momentos, desempenharam importante papel como indutoras à indústria, com especial destaque para os anos de 2005 e 2017.

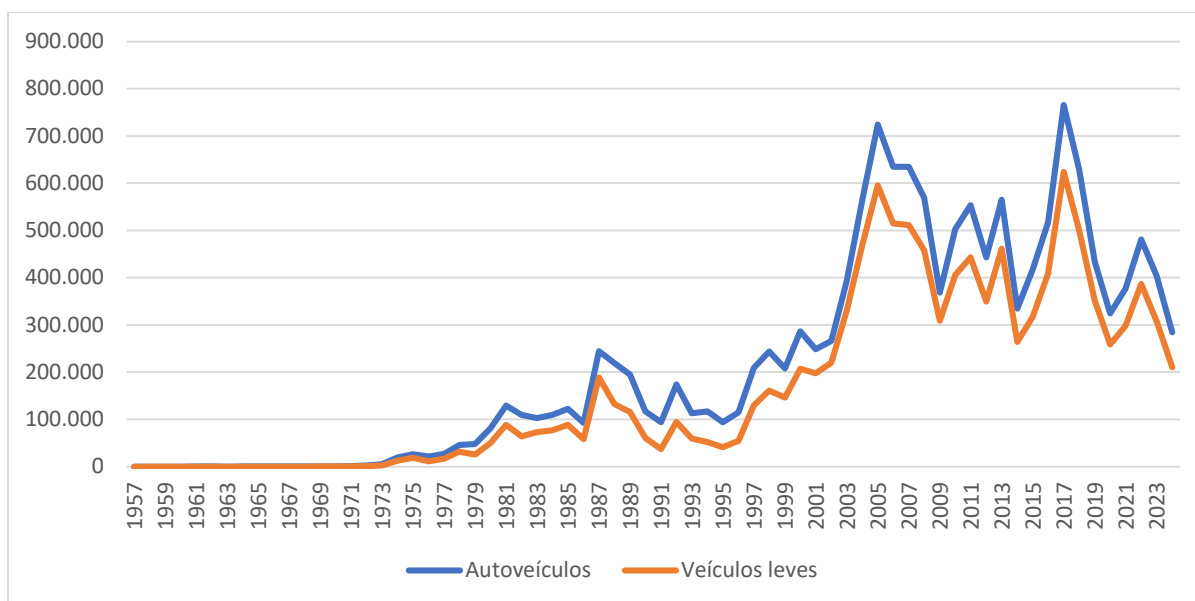
Gráfico 16 - Produção x Exportação autoveículos em unidades.



Fonte ANFAVEA. Elaboração própria.

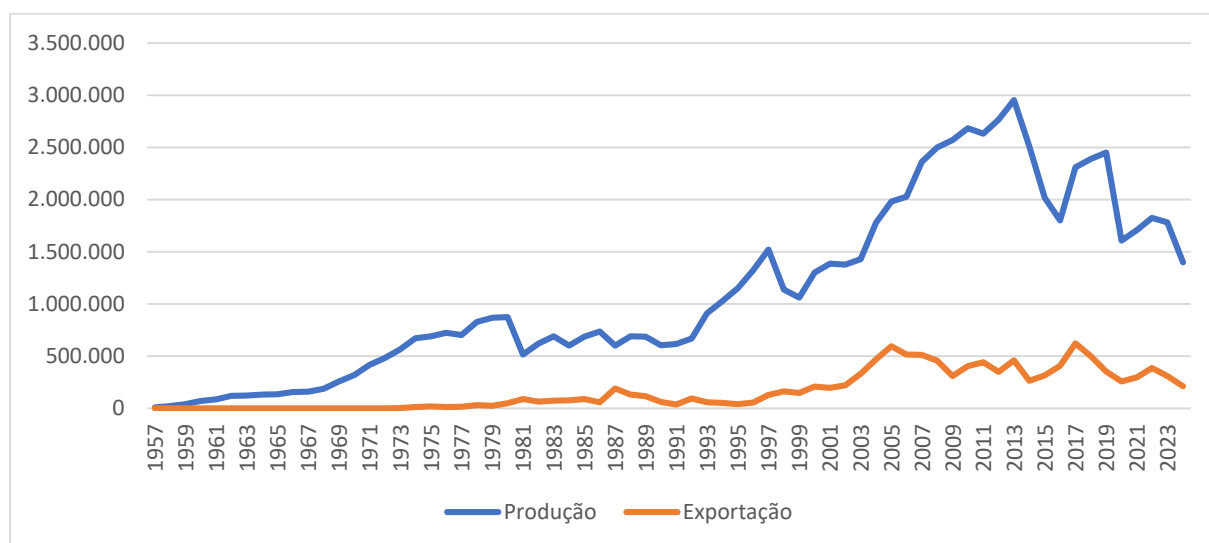
Assim como no cenário nacional, os veículos leves representam tendência predominante nas exportações, como fica evidente nos Gráficos 17 e 18. Interessante notar ainda o período entre os anos de 2005 e de 2013, marcado por um significativo incremento na produção de veículos leves, não acompanhado por um aumento relativo nas exportações, indicando uma expansão do mercado interno brasileiro.

Gráfico 17 - Exportação de veículos totais x leves, em unidades.



Fonte ANFAVEA. Elaboração própria.

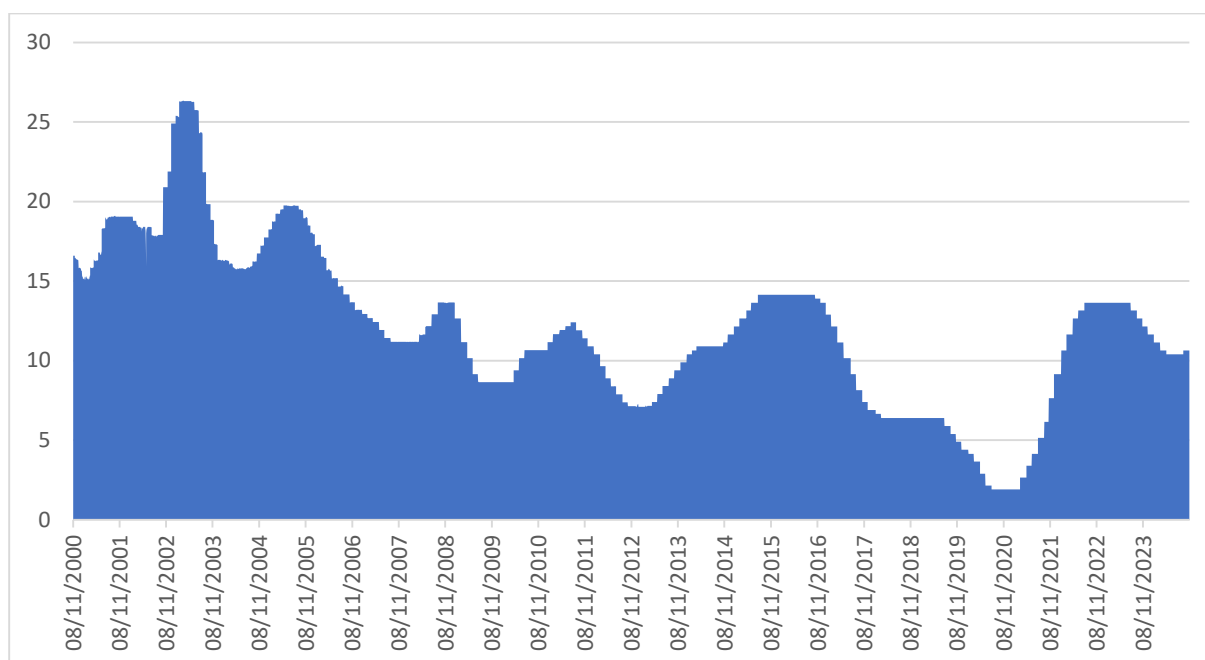
Gráfico 18 - Produção x exportação de veículos leves.



Fonte ANFAVEA. Elaboração própria.

A expansão do mercado automobilístico interno está vinculada a uma série de variáveis tanto de ordem doméstica, quanto externa. Segundo Pagani, Firme e Santos (2022), os determinantes para tal fenômeno são: Renda Interna, Preços dos veículos novos no Brasil, Preços dos veículos no exterior, Preços dos veículos usados no Brasil, Inflação, Preço da gasolina, Preço do etanol, Taxa de juros, Taxa de câmbio, Oferta de crédito ao consumidor, Índice de confiança do consumidor, Veículos em estoque, IPI reduzido, e o Índice Risco-Brasil. Dentre os fatores elencados, sejam os de ordem econômica interna ou externa, ou os subjetivos, como a confiança do consumidor em determinada marca, os autores chamam a atenção para a taxa de juros e à oferta de crédito ao consumidor, elementos diretamente relacionados, e, segundo os autores, decisivos para a aquisição de bens de consumo duráveis de elevado preço e que, na grande maioria dos casos, se dá através de sistemas de financiamento bancário. Portanto, ao analisarmos a série histórica das taxas de juros praticadas no Brasil, podemos associar a expansão do mercado interno de automóveis a períodos com juros mais baixos.

Gráfico 19 - Evolução histórica das taxas de juros praticadas no Brasil entre 2000 e 2023.



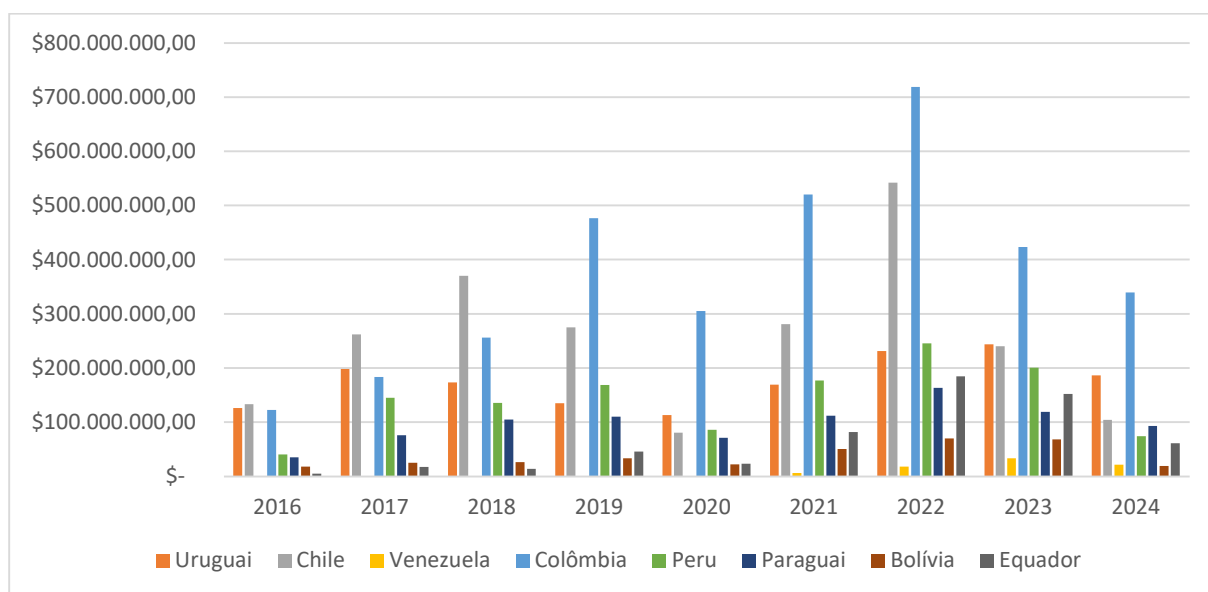
Fonte: BACEN. Elaboração própria.

Neste sentido, vale a pena correlacionar as séries históricas anteriormente apresentadas com a evolução das taxas de juros praticadas no Brasil, traçando paralelos entre a oferta de crédito, esta, diretamente relacionada à prática de taxas de juros mais baixas e a produção automobilística nacional.

A análise proposta, no entanto, deve ser realizada com cautela, afinal, as taxas de juros e o acesso ao crédito são centrais na expansão do mercado interno, mas não são os únicos determinantes: além daqueles já mencionados e apontados por Pagani, Firme e Santos (2022), eventos globais como a Pandemia do SARS Covid-19 impactam de maneira decisiva a dinâmica da produção e do desenvolvimento do mercado mundial.

Os principais destinos das exportações nacionais de veículos são os países-membros do Mercosul, o Mercado Comum do Sul, sendo a Argentina a maior parceira comercial brasileira. Organizamos os dados obtidos junto ao ComexStat em dois gráficos distintos: um com os principais mercados consumidores dos veículos nacionais na América Latina, e outro especificamente com as exportações de veículos para a Argentina.

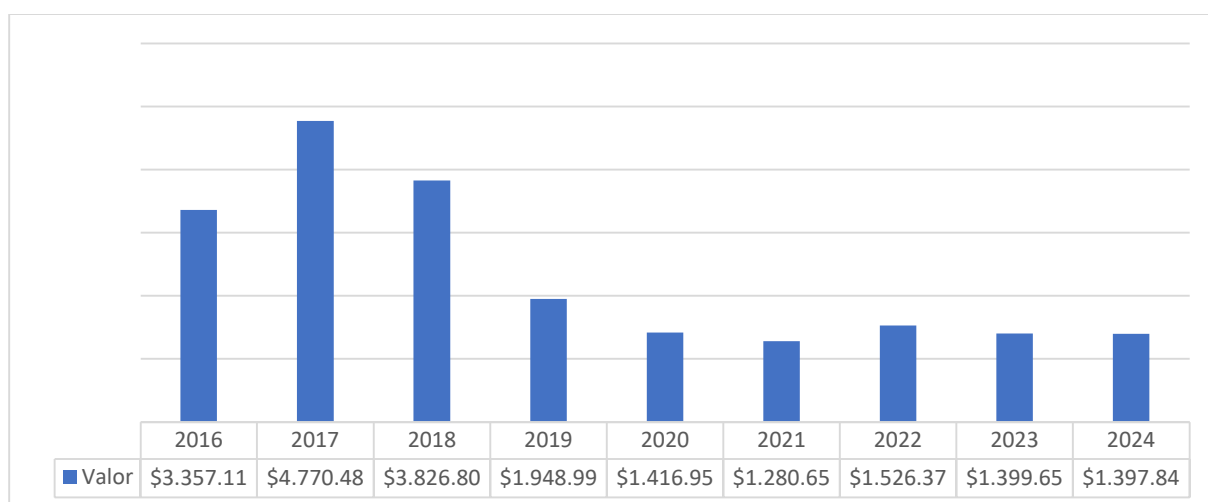
Gráfico 20 - Exportações para os países do Mercosul – Exceto Argentina.



Fonte: ComexStat. Elaboração própria.

A confecção de dois gráficos se dá pelo comportamento específico do mercado argentino: ao passo em que as exportações para outros países, como Chile e Colômbia, mesmo apresentando nuances, mantem-se em patamares consideráveis, as exportações para a Argentina, após apresentarem uma acentuada queda entre os anos de 2017 e 2019, mantem-se em baixos patamares. Tal cenário se dá, em grande parte, por questões econômicas e políticas internas do país.

Gráfico 21 – Valores das exportações de veículos do Brasil para a Argentina entre 2016 e 2024.



Fonte: Comex Stat. Elaboração própria.

A indústria automobilística nacional, que atualmente ocupa a 8ª posição no ranking mundial, gerou em 2022 um faturamento de aproximadamente 70 bilhões de dólares, o que representou aproximadamente 2,5% do Produto Interno Bruto nacional, e 20% do faturamento do setor da indústria de transformação, de acordo com o último anuário publicado pela ANFAVEA. O relatório esmiuça, ainda, o porte do setor no Brasil: estão instaladas atualmente 26 marcas, que possuem 52 fábricas espalhadas por 9 Estados, e empregam diretamente aproximadamente meio milhão de pessoas, sendo que, indiretamente, a estimativa é de 1.2 milhões. Fica evidente a importância do setor tanto na balança comercial nacional, quanto na geração de emprego e renda, além disso, tendo em vista o fato do Brasil possuir o 6º maior mercado automobilístico do mundo (de acordo com o Ministério dos Transportes a frota nacional atingiu em setembro de 2024 a expressiva marca dos 122.673.059 veículos, sendo destes, 62.851.999, ou 51,24%, veículos leves) e representar um importante ator econômico na América Latina, o setor também é decisivo na atração de investimentos estrangeiros.

3.2 A transição energética na indústria automobilística global

Em relatório recente, a United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD, Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento) publicou as projeções globais de produção energética até 2030, comparando dois modelos, o atual, sem intervenção e encabeçado principalmente pelas potências capitalistas do Norte global⁵, e outro, marcado por um incremento nas políticas de descarbonização, protagonizado por países do Sul global, com destaque para a China. Nas projeções do UNCTAD, o atual modelo de produção energética seria responsável pela emissão de pouco mais de 42 bilhões de toneladas de CO₂ em 2030, ao passo em que a tendência da consolidação das políticas de descarbonização no Sul global levaria à emissão de aproximadamente 30 bilhões. Os dados do estudo evidenciam ainda um *ponto de virada* no período que vai de 2022 a 2024, quando a produção de energia não baseada em carbono passa a se intensificar.

⁵ Norte Global e Sul Global são os termos utilizados pela UNCTAD na análise, correspondendo, respectivamente, às nações centrais, com destaque aos Estados Unidos e Europa, e às nações periféricas, com destaque para a China.

Importante frisar que a China atualmente figura como a maior emissora de gases do efeito estufa no mundo, ultrapassando a casa dos 12 bilhões de toneladas em 2020, representando aproximadamente 40% do total das emissões globais, praticamente o dobro do produzido pelos Estados Unidos, por exemplo, pouco mais de 6 bilhões de toneladas no mesmo ano, aproximadamente 20% do total das emissões globais.

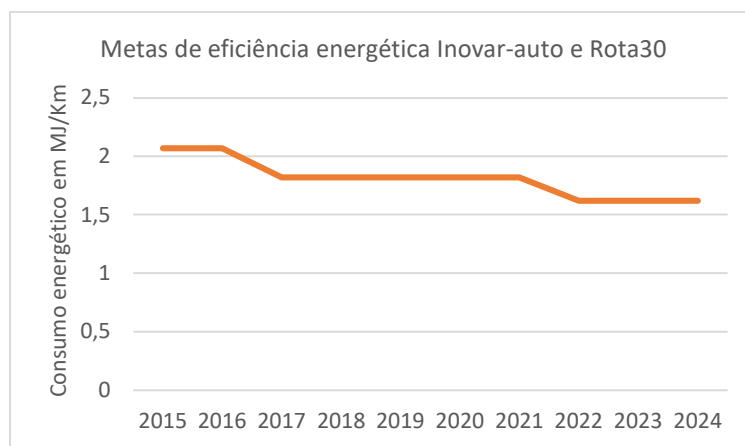
As origens das emissões de CO₂ se concentram principalmente no setor de geração de energia e aquecimento residencial, sempre ocupando a primeira posição nas médias históricas, tendo sido responsável por aproximadamente 44% das emissões em 2020, seguido pelos setores da construção, com 19%, o de transportes, com 17% (sendo que destes aproximadamente 14% são oriundos de veículos terrestres, como caminhões, tratores, ônibus, carros de passeio etc.), o da agricultura, com 11%, e o da indústria, com 8%. Diante deste panorama global e da emergência climática e necessidade de redução da produção de gases do Efeito Estufa, observamos o início de um movimento de descarbonização de veículos, liderado, pelas economias centrais e pela China, com reflexos nos países periféricos.

Quando tratamos de transição energética no setor automobilístico brasileiro, temos de ter em vista alguns pontos, como o fato de os veículos com motorização à combustão estarem historicamente consolidados, tanto no que diz respeito à produção e ao comércio, quanto nas redes de suporte logístico, como postos de abastecimento, oficinas e redes de autopeças, soma-se a isso o fato de que o uso de biocombustíveis, como o etanol, puro ou misturado à gasolina, resulta numa menor taxa de emissão de CO₂ pelo setor, o que torna o processo de transição nacional diferente, quando comparado ao de outros países. Há inclusive iniciativas que buscam protagonizar o etanol na transição energética da frota nacional, no entanto, o fato de seu preço estar atrelado aos valores internacionais do açúcar, gera insegurança sobre sua viabilidade.

Neste sentido, ainda, cabe ressaltarmos ações governamentais relevantes, como o recém lançado *Nova Indústria Brasil* (NIB), ambicioso projeto que destinará até 2026, 300 bilhões de reais sob a forma de incentivos e financiamentos à pesquisa de iniciativas voltadas à sustentabilidade e descarbonização, além do *Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores* (Inovar-Auto), lançado em 2012, e o *Rota 2030 - Mobilidade e Logística*, seu sucessor, lançado em 2018. Iniciativas que focaram no incentivo à indústria

automobilística nacional e, dentre diversos incentivos e subsídios, estimulam a redução de emissão de CO₂ através de metas de eficiência energética.

Gráfico 22 – Metas de eficiência energética no Inovar-Auto para 2017, e no Rota 30, para 2022.



Fonte: Inovar-Auto e Rota 30. Elaboração própria.

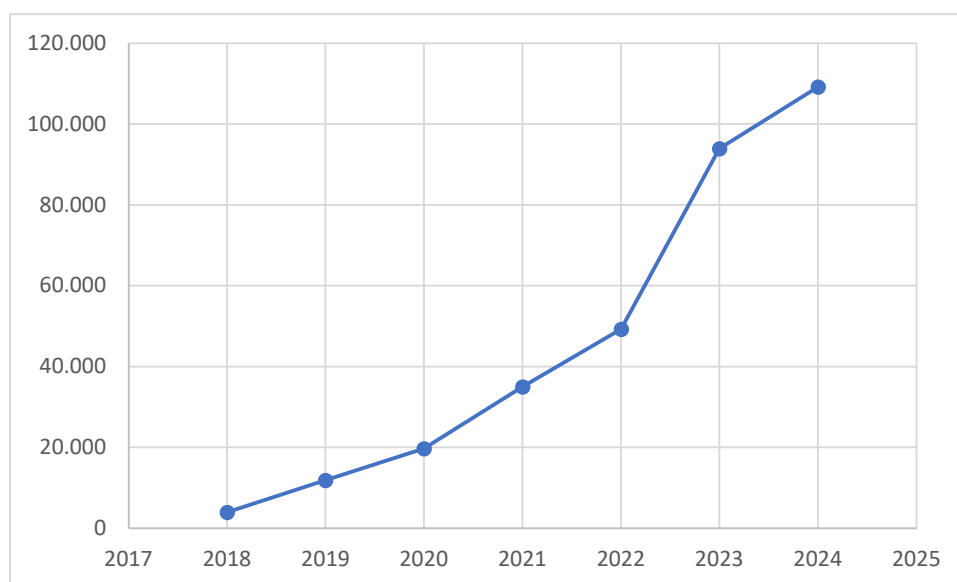
Vale elucidar ainda os tipos de veículos eletrificados existentes, já que, assim como o processo de transição energética é gradual, o desenvolvimento tecnológico a ela atrelado também o é, e contempla diferentes tipos de motorização. Os primeiros veículos eletrificados foram os chamados *Híbridos*, que contam com um motor à combustão e outro elétrico, sendo este equipado com uma pequena bateria que, utilizando um processo denominado *frenagem regenerativa*, que utiliza a própria movimentação do veículo como fonte energética, e nunca precisa ser recarregada externamente. Nestes modelos, no entanto, não é possível realizar a alternância entre os tipos de motorização, tornando o motor elétrico apenas coadjuvante do motor à combustão, sendo automaticamente ativado em determinadas condições predefinidas.

O próximo passo na escalada foi a criação dos *Híbridos Plug-In*, que também contam com um motor à combustão e outro elétrico, mas diferente dos modelos anteriores, tanto o motor elétrico, quanto sua bateria, são maiores e mais potentes, o que torna possível ao motorista a alternância entre os tipos de motorização. No entanto, mesmo contando com o recurso da frenagem regenerativa, os *Plug-Ins* precisam ser reabastecidos em postos de carregamento ou tomadas domésticas. Por fim, chegamos ao último e mais recente estágio de desenvolvimento dessa indústria, os veículos totalmente eletrificados, que podem ser alimentados por baterias

convencionais, os *Battery Electric Vehicle* (BEV), ou células de energia baseadas em Hidrogênio, os *Fuel Cell Electric Vehicle* (FCEV). Estes modelos contam apenas com um ou mais motores elétricos e, mesmo contando com tecnologias para a recarga em movimento, precisam ser abastecidos em postos de carregamento específicos ou tomadas domésticas (exceto para os FCEVs).

Os veículos Híbridos, os Híbridos Plug-Ins e os BEVs lideram as vendas globais: de acordo com a Electric Vehicle World Sales Database (EVvolumes), as vendas de veículos elétricos, incluindo aqui veículos de passeio e comerciais leves, ultrapassaram as 14 milhões de unidades em 2023, sendo destas aproximadamente 10 milhões de BEVs e 4 milhões de Híbridos e Híbridos Plug-Ins, totalizando mais de 16% do mercado mundial e representando um expressivo crescimento de 34% em relação a 2022. No mesmo período, conforme aponta relatório do CAM (Center of Automotive Management), a China lidera o mercado mundial de veículos eletrificados, ocupando uma expressiva fatia de 57%, ou seja, estatisticamente, a cada três novos veículos emplacados na China no ano passado, um foi elétrico, ou parcialmente elétrico. Europa e Estados Unidos seguem ocupando 22% e 13% do mercado mundial, respectivamente.

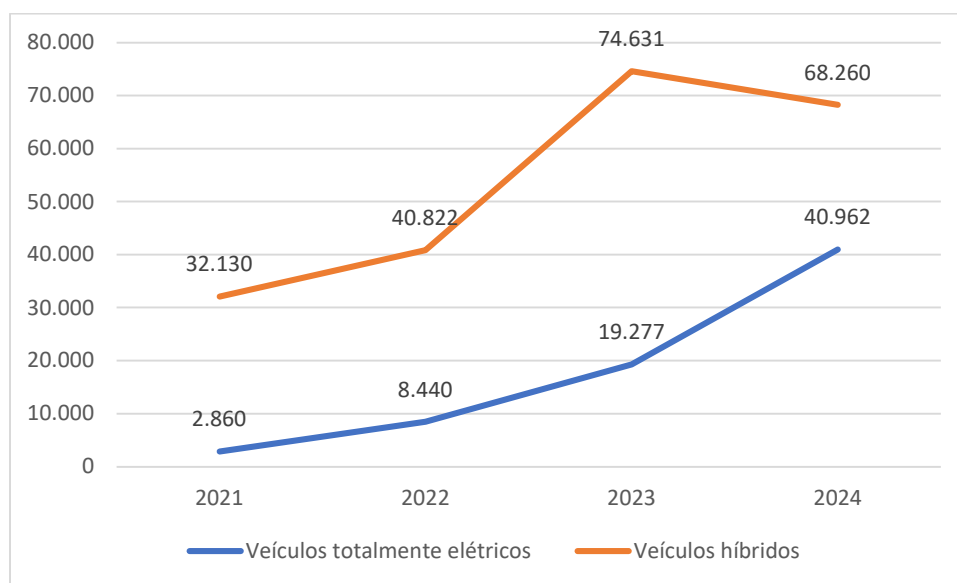
Gráfico 23 – Licenciamentos de veículos elétricos e eletrificados no Brasil.



Fonte: ANFAVEA. Elaboração própria.

No contexto apresentado, o mercado brasileiro de veículos elétricos, embora ainda tímido, segue em crescimento. Segundo a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA), em janeiro de 2024 foram licenciados 8.233 veículos elétricos, sendo 4.421 BEVs e 3.812 Híbridos Plug-Ins, representando 5,4% do total no período, dois pontos percentuais acima de janeiro de 2023.

Gráfico 24 – Licenciamentos de veículos totalmente elétricos e híbridos no Brasil entre 2021 e 2024.



Fonte: ANFAVEA. Elaboração própria.

Apenas a título comparativo, em recente relatório da Alliance for Automotive Innovation (AFI), nos Estados Unidos, 105.325 veículos elétricos foram licenciados em janeiro deste ano, sendo 79.531 BEVs e 25.794 Híbridos Plug-Ins, totalizando 9,8% do total, e 1,9% acima de janeiro de 2023, enquanto no Reino Unido, de acordo com a Society of Motor Manufacturers and Traders (SMMT), as vendas atingiram 51.623, representando expressivos 36,2% do total e ficando 1,8% acima de janeiro de 2023. Interessante notar que o mercado britânico, além de mais receptivo aos veículos elétricos, apresenta também uma abertura maior aos Híbridos Plug-Ins, responsáveis por 30.661 das vendas no período, contra 20.962 dos BEVs, cenário que se repete em outros países europeus.

Das três montadoras que lideram as vendas no Brasil, duas são chinesas, sendo que a *Build Your Dreams* (BYD) e a *Great Wall Motors* (GWM) ocupam,

respectivamente, o 1º e o 2º lugares, seguidas pela japonesa Toyota, já consolidada em solo nacional. Tanto a BYD quanto a GWM são empresas chinesas de capital privado e têm, cada uma a seu modo, se destacado internacionalmente no nicho dos carros elétricos e eletrificados. Fundada no ano de 2003, em Shenzhen, a BYD é um fenômeno global: desde sua fundação, a montadora teve como foco a produção de carros elétricos e eletrificados, e atualmente figura como a maior produtora do mundo, tendo, inclusive, ultrapassado a Tesla em número de vendas em 2023. Já a GWM, fundada em 1984 em Baoding, traçou um caminho diferente do de sua conterrânea: seu foco original era a produção de automóveis utilitários e de passeio com os tradicionais motores à combustão, o que logrou a posição de maior fabricante de automóveis da China. Contudo o início de sua produção de automóveis elétricos e eletrificados é recente, datando de 2017. Ambas as empresas se encontram num processo de expansão internacional e têm o Brasil como peça-chave em seus planos.

Vale frisar que, apesar do destaque que as montadoras chinesas citadas ocupam atualmente no mercado nacional, elas não foram as pioneiras, afinal, desde o início dos anos 2000 marcas como Lifan, Haina, Shuanghuan, Changan, JAC e Cherry tentaram se firmar no mercado nacional, mas sem sucesso, seja por questões logísticas, como o não investimento no estabelecimento de redes de concessionárias e de autopeças, e a não adaptação dos modelos ao mercado nacional (a chamada *tropicalização*, isto é, a adaptação de modelos de veículos internacionalmente comercializados, no que diz respeito à performance e à estética, à realidade do mercado brasileiro), seja por questões ligadas a resistência do consumidor aos produtos chineses.

Dentre as marcas citadas, no entanto, a Cherry, mesmo com muitas dificuldades iniciais, conseguiu se estabelecer por meio de uma parceria com o grupo empresarial de Carlos Alberto de Oliveira Andrade (que faleceu em 2021), a CAO, e atualmente ocupa lugar de destaque no mercado nacional. Neste trabalho, no entanto, não nos aprofundaremos no assunto, haja visto o fato de que as iniciativas no sentido da transição energética da marca são recentes, e seu foco ainda é na comercialização de veículos com motorização à combustão.

A BYD recentemente adquiriu a antiga fábrica da Ford em Camaçari, na Bahia, na qual planeja, após o anúncio de um investimento que pode chegar aos 3 bilhões de reais, realizar todas as etapas da produção de veículos elétricos em solo nacional, enquanto a GWM, que adquiriu em 2021 uma antiga fábrica da Mercedes-Benz

localizada em Iracemápolis/SP, após o anúncio de um vultuoso investimento que pode ultrapassar os 10 bilhões de reais, afirmou que pretende produzir veículos elétricos totalmente nacionais – assunto que será aprofundado neste trabalho.

Os investimentos das gigantes chinesas englobam não apenas as adaptações das plantas para a produção de veículos eletrificados, mas contemplam também uma vasta rede de apoio logístico e de suporte aos novos veículos, como postos de abastecimento, oficinas, distribuidoras de autopeças e concessionárias. No entanto, as empresas apresentam estratégias distintas para conquistar o mercado nacional: ao passo que a BYD visa os níveis populares do mercado, tendo recentemente anunciado o lançamento do modelo *Dolphin Mini*, um compacto elétrico de entrada, com um preço extremamente competitivo, chegando, inclusive, a custar menos do que um modelo compacto com tradicional motor à combustão, sua conterrânea aposta nos níveis mais altos do mercado, sendo seu principal modelo o *Haval H6*, um veículo utilitário esportivo de luxo, em versões elétricas e híbridas.

Diante da pujante presença chinesa no mercado nacional de veículos elétricos, tradicionais e consolidadas montadoras, como a norte-americana General Motors (GM) e a alemã Volkswagen (Volks), anunciaram recentemente grandes investimentos em Pesquisa & Desenvolvimento e atualização/adaptação de suas plantas para a produção de veículos elétricos e eletrificados totalmente em solo nacional, tendo a GM anunciado investimentos em torno de 7 bilhões e a Volks de 9 bilhões até 2028. Outras fabricantes, como Renault, Nissan e Toyota seguem no mesmo sentido.

4. A GREAT WALL MOTORS

Neste capítulo, o foco de nosso estudo será a presença da montadora Great Wall Motors no município de Iracemápolis, localizado no interior do Estado de São Paulo. Partindo de um breve histórico da empresa, desde a sua fundação até seu processo de expansão internacional, analisaremos as condições de chegada ao Brasil, que se deu através da aquisição de uma fábrica da montadora alemã Mercedes-Benz. Além disso, discorreremos sobre o atual mercado de veículos elétricos e eletrificados, para ao final do capítulo analisarmos as expectativas acerca do investimento da GWM.

4.1. Breve Histórico da GWM

Fundada em 1984 na cidade de Baoding, a Great Wall Motors atualmente é a maior indústria automobilística de capital privado da China, sendo detentora das marcas *Haval*, de utilitários esportivos, *Wey*, de utilitários esportivos de luxo, *Ora*, de hatches compactos, *Poer*, de pick-ups e *Tank*, de jipes, e demonstra uma forte tendência no desenvolvimento de veículos baseados em tecnologias híbridas.

Figura 06 – As marcas de propriedade da Great Wall Motors.



Fonte: Divulgação GWM. Elaboração própria.

A empresa iniciou sua história produzindo caminhões e jipes, e somente a partir dos anos 2000 entrou no nicho dos carros de passeio. Obtendo números expressivos

no mercado doméstico chinês, a GWM iniciou uma estratégia de expansão internacional e foi uma das primeiras empresas chinesas a exportar automóveis para a Europa, em meados de 2006. A tendência à internacionalização continuou e hoje a empresa possui fábricas e centros de pesquisa e desenvolvimento espalhados pelo globo, alcançando mais de 60 países e vendendo mais de 700 mil unidades por ano em mercados estrangeiros, o que a coloca como a sétima maior empresa automobilística do mundo⁶.

Atualmente a GWM possui 13 unidades de Pesquisa & Desenvolvimento, assim distribuídas pelo globo: nas cidades chinesas de Baoding, Beijing, Jiangsu e Shanghai, na Alemanha, em Frankfurt, Munique e Yubohein, em Kottlingbrunn na Áustria, em Gyeonggi na Coreia do Sul, em Yokohama no Japão, em Vancouver no Canadá, e nas cidades norte americanas de Detroit e Los Angeles. As unidades produtivas, por sua vez, além daquela existente em Iracemápolis, localizam-se em Baoding, Chongqing, Hubei Chi, Jiangsu, Rizhao, Tianjin, Xushui e Zhejiang na China, em Rayong na Tailândia, e em Tula na Rússia, totalizando 11 plantas.

Figura 07. Unidades produtivas da GWM em 2023.



(Fonte: <https://www.gwm-global.com/global.html> - acesso em 01/05/2023, elaboração própria)

⁶ Em valor de mercado, avaliada em US\$ 76,7 bilhões em 2022 (<https://exame.com/negocios/quem-e-great-wall-marca-chinesa-que-fara-hibridos-e-eletricos-no-brasil/>)

Figura 08. Centros de pesquisa e desenvolvimento da GWM em 2020.



(fonte: <https://www.gwm-global.com/global.html> - acesso em 01/05/2023, elaboração própria)

O movimento de expansão internacional da GWM não é infundado: de acordo com relatórios da própria empresa, as exportações de veículos seguem em uma significativa crescente. A título de ilustração, em 2022 a empresa realizou um total de 1.067,523 vendas, alcançando a impressionante marca de mais de um milhão de unidades vendidas pelo sétimo ano consecutivo, sendo que no ano em questão pouco mais de 21% deste total se concretizaram em mercados estrangeiros. Dados mais recentes⁷ mostram que, em maio de 2023, de um total de 101,02 unidades vendidas pela empresa, 25,131 foram exportados, ou seja, aproximadamente 25% das vendas se concretizaram além-mar. Mesmo o mercado doméstico sendo responsável pela maior arrecadação da GWM, suas exportações seguem se consolidando e compondo parcela cada vez maior dos lucros da empresa.

4.2 A chegada ao Brasil

Natural imaginar que o movimento de expansão internacional da GWM, cedo ou tarde, contemplaria a América Latina, e que o Brasil, figurando como grande economia regional e quarto maior mercado de veículos do mundo, seria alvo de investidas da empresa. Sobre o assunto, em recente participação em evento online

⁷ Fonte: <https://cnevpost.com/2023/06/06/great-wall-record-23755-nevs-may/> - acesso em 07/06/2023

do Conselho Empresarial Brasil-China, Pedro Bettancourt, Diretor de Relações Externas e Governamentais da GWM, declarou:

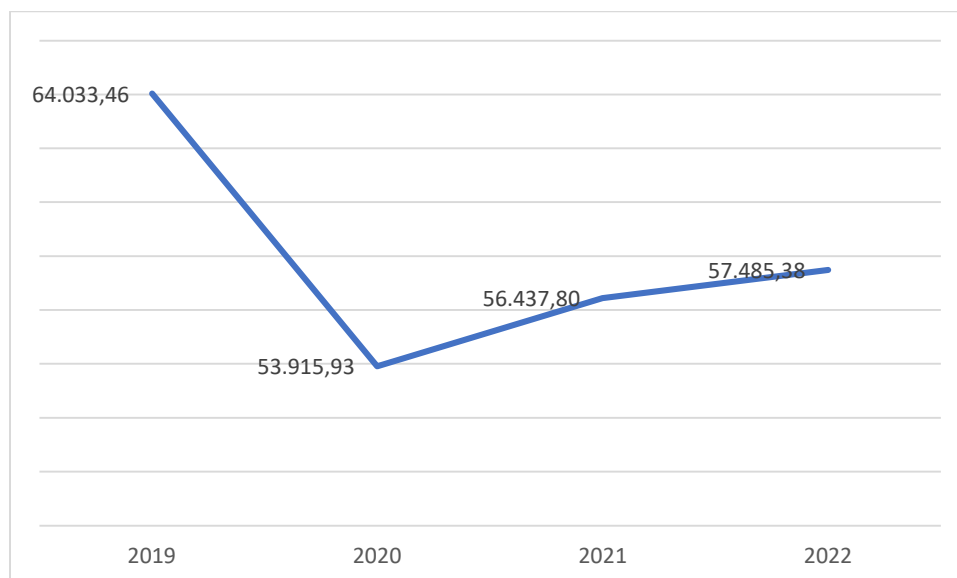
O Brasil, embora comentários nem sempre otimistas, é um grande país com uma economia sofisticada e enorme, com um mercado com uma base de fornecedores sólida e uma mão-de-obra muito especializada. Então, no setor automotivo, quando outras empresas, por questões históricas e características tecnológicas, decidem encerrar operações no país, nós enxergamos uma oportunidade para investir e crescer no país. (...) Obviamente que o Brasil é um mercado prioritário. O Brasil é o maior mercado da América Latina com relação ao setor automotivo e (...) tem sido tradicionalmente uma base para exportação para a região.

(CEBC. Lançamento | *Investimentos chineses no Brasil - 2021, um ano de retomada*. Youtube, transmitido ao vivo em 31 de ago. de 2022. Disponível em <https://www.youtube.com/live/rCusk0nmzgQ>)

A fala de Bettancourt demonstra o objetivo da GWM em fortalecer sua presença na América Latina e a importância do Brasil que, além de possuir o maior mercado da região, serviria como plataforma para o mercado latino-americano. Interessante notar que a presença da Great Wall Motors no Brasil, de certa forma, vai na contramão de uma tendência que vem se desenhando nos últimos anos: a do fechamento de indústrias automobilísticas no país, como as unidades da Mercedes-Benz em Iracemápolis, em 2020 (assunto que será abordado ainda neste capítulo), e da Toyota em São Bernardo do Campo, que será concluída até o final de 2023, e cujo maior representante sem sombra de dúvidas foi o encerramento das atividades da centenária Ford do Brasil, em 2021. O fenômeno pode ser compreendido como reflexo de um cenário global, já que de acordo com a Organização Internacional dos Fabricantes de Veículos Motorizados (OICA), a produção automobilística mundial registrou queda de 16% em 2020, ao passo que no Brasil a queda foi de 32%⁸. Dados mais recentes da entidade, no entanto, revelam o início do que pode ser uma retomada de fôlego no setor, cuja produção global registrou um aumento de 6%, enquanto a do Brasil cresceu 5%. A retração no mercado automotivo no período pode ser associada a duas causas centrais: a pandemia da Covid-19, cujo ápice se deu entre 2020 e 2021, e o movimento de reestruturação global das indústrias buscando descarbonização de seus veículos.

⁸ Disponível em: <https://www.oica.net/category/production-statistics/2020-statistics/>, acesso em 07/07/2023

Gráfico 25. Vendas globais de carros de passeio por unidade.



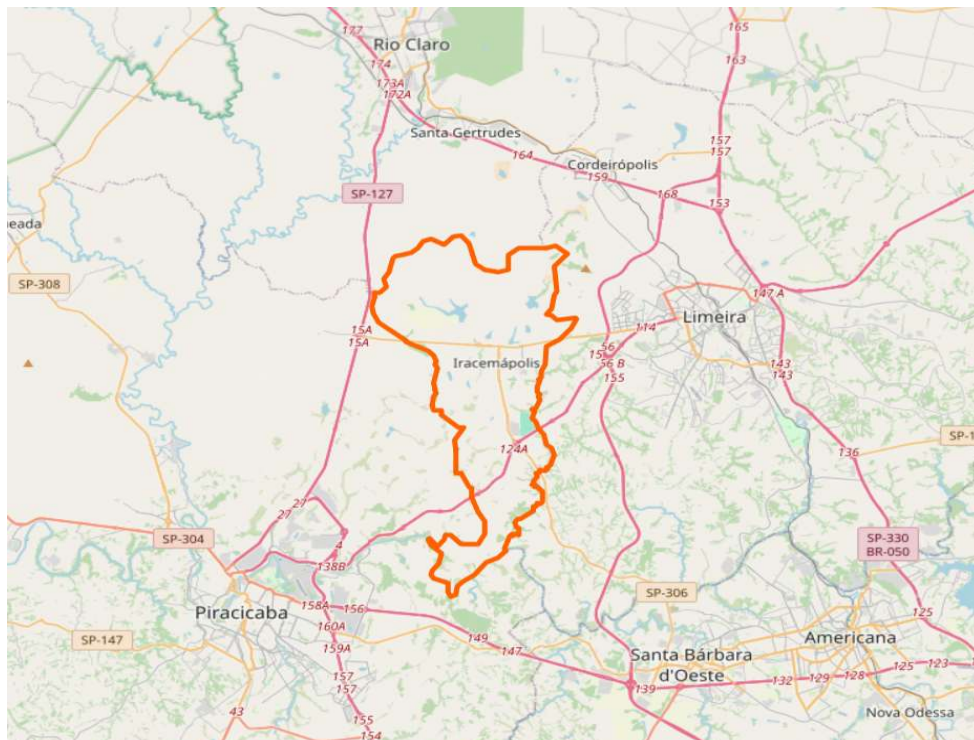
Fonte: OICA. Elaboração própria.

Portanto, contrariando a tendência desenhada no período e investindo fortemente em tecnologias alternativas aos combustíveis fósseis (automóveis híbridos elétricos, híbridos *plugins* e os *Battery Electric Vehicles*), a Great Wall Motors desembarcou no Brasil. As primeiras especulações sobre a instalação de uma unidade produtiva no Brasil constam de 2013, ano em que outras empresas chinesas do setor, como Changan, Hafei e Jinbei, também declararam o mesmo interesse. Na ocasião, a GWM planejava um investimento de aproximadamente 1 bilhão de dólares na construção de uma nova unidade produtiva e numa cadeia de concessionárias, e as cidades então cotadas para o empreendimento eram Ribeirão Preto e Guarulhos em São Paulo, Joinville em Santa Catarina e Salvador na Bahia. Contudo, o ambicioso projeto foi engavetado e o ingresso da empresa no Brasil teve de aguardar mais alguns anos. Para compreender tal processo, teremos de analisar brevemente a presença de outra montadora no Brasil, a alemã Mercedes-Benz.

4.3 A Mercedes-Benz em Iracemápolis

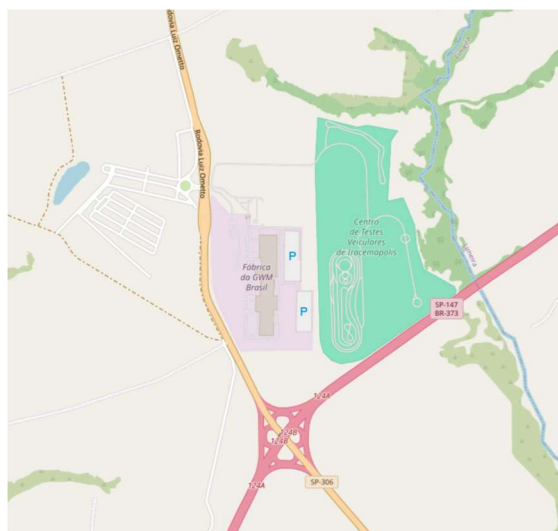
A montadora alemã Mercedes-Benz inaugurou no ano de 2016 em Iracemápolis, município do interior de São Paulo, sua terceira fábrica no Brasil e única a produzir veículos leves, a saber, os modelos *GLA* e *Classe C*. As duas outras unidades produtivas, situadas em Juiz de Fora, Minas Gerais, e em São Bernardo do

Mapa 2 – Região administrativa do município de Iracemápolis, no interior do Estado de São Paulo.



Fonte: Open Street Map. Elaboração própria.

Mapa 3 – Fábrica da GWM Brasil e Centro de Testes Veiculares, em Iracemápolis



Fonte: Open Street Map. Elaboração própria.

Segundo Lovadini (2019), fatores locacionais privilegiados favoreceram Iracemápolis, como a proximidade em relação a São Paulo, Capital, a facilidade no acesso rodoviário, a existência de mão-de-obra qualificada e a existência de uma vasta cadeia de fornecedores que já atendiam outras montadoras na região. No

entanto, mesmo possuindo vantagens locacionais, a instalação da fábrica da Mercedes-Benz em Iracemápolis foi possível graças ao Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores (Inovar-Auto), lançado em 2012 pelo governo da presidente Dilma Rousseff (PT), e pelo PRODESENVOLVE Iracemápolis, programa de incentivos fiscais lançado no mesmo período pelo governo do então prefeito Valmir Gonçalves (PT).

O Inovar-Auto fazia parte do Plano Brasil Maior (PBM), iniciativa mais abrangente implementada anteriormente (2011) pelo governo de Dilma Rousseff (PT) que buscava impulsionar o setor industrial com foco no setor automobilístico. O Plano trazia medidas em três níveis, ou dimensões (Lima, 2016): estímulo ao investimento e à inovação; comércio exterior; e defesa da indústria e do mercado interno. Neste sentido, e em consonância com a *primeira dimensão* do PBM, no ano de 2012 foi anunciado pela Medida Provisória nº 563/2012, o Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores, o Inovar-Auto. Segundo Lima (2016), o programa tinha

(...) como principal objetivo criar condições e garantir a competitividade da indústria automotiva nacional, num momento em que o Brasil está no foco dos grandes investimentos mundiais das principais empresas do setor. Para lograr seus objetivos, o Decreto traz uma série de metas e exigências – com foco na melhoria da eficiência energética dos veículos; em investimento em tecnologia e pesquisa e desenvolvimento, e nacionalização das etapas produtivas, entre outras – que são compensadas com estímulos/incentivos governamentais. (Lima, 2016, p. 51)

O Inovar-Auto possuía caráter optativo e perduraria até março de 2017, contemplando empresas novas e já existentes. O programa consistia no oferecimento de isenções fiscais às empresas pleiteantes em troca de uma série de contrapartidas, como o cumprimento de metas de eficiência energética, iniciativas de pesquisa e desenvolvimento e a nacionalização de até 80% (era o objetivo no nicho de carros de passeio) da cadeia produtiva.

De modo similar, mas em escala municipal, temos o Programa de Incentivo ao Desenvolvimento Econômico Sustentável, Geração de Emprego e Renda (PRODESENVOLVE Iracemápolis), criado em 2013 no governo do então prefeito Valmir Gonçalves. De modo similar ao seu análogo federal, a versão municipal oferecia uma série de benefícios fiscais, como reduções e restituições parciais de

impostos como o ICMS (Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços) e o ISSQN (Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza), e exigia contrapartidas como cota de 50% na composição do quadro de empregados da empresa, realização no próprio município do faturamento e do licenciamento dos veículos produzidos pela empresa, metas ambientais relacionadas à emissão de poluentes e incentivo a projetos culturais municipais.

No âmbito estadual, tivemos o enquadramento do projeto da Mercedes-Benz no programa Pró-Veículo, também focado na indústria automobilística e garantindo isenções especialmente em investimentos de bens de capital. Além disso, a participação da Desenvolve-SP, Agência de Desenvolvimento Paulista, foi essencial ao financiar a construção da fábrica e proceder as melhorias em infraestrutura necessárias, especialmente na malha rodoviária, necessárias para um investimento de tal monta.

Vencidos todos os entraves, a fábrica finalmente pôde ser construída e sua inauguração ocorreu em março de 2016. Fruto de um investimento de mais de R\$600 milhões, desfrutando de todos os benefícios e incentivos públicos possíveis e gerando aproximadamente 750 empregos em seu primeiro ano de existência. Segundo a Mercedes-Benz, a fábrica possuía a capacidade de produção de 20 mil veículos por ano e os modelos inicialmente produzidos eram o sedã médio *Classe C* e o SUV *GLA*. No entanto, a vida do empreendimento foi curta, pois em 17 de dezembro de 2020 a Mercedes-Benz anunciou o fechamento da unidade. Em nota oficial, amplamente repercutida pela imprensa, a Mercedes-Benz atribuiu o fechamento da fábrica primeiramente a um processo de reestruturação em nível global da empresa, no sentido de redução de emissão de gases poluentes, além de apontar um declínio no mercado brasileiro que foi agravado pelo contexto da pandemia da Covid-19.

A situação econômica no Brasil tem sido difícil por muitos anos e se agravou devido à pandemia da Covid-19, causando uma queda significativa nas vendas de automóveis premium. Ao longo do nosso processo de transformação, continuamos a reestruturar a nossa rede de produção global. Aumentar nossa eficiência, otimizando a nossa capacidade de utilização é um facilitador importante. Por isso, decidimos encerrar a produção de automóveis premium no Brasil. Nosso primeiro objetivo agora é encontrar uma solução sustentável para os colaboradores dessa unidade, que contribuíram de forma decisiva para o sucesso da Mercedes-Benz no Brasil com seu comprometimento e expertise nos últimos anos.

(MERCEDES-BENZ. Mercedes-Benz Cars & Vans Brasil - Imprensa, 2020. Disponível em: <https://imprensa.mercedes-benz.com.br/releases/mercedes-benz-pretende-otimizar-sua-rede-global-de-producao-e-analisa-diferentes-possibilidades-para-o-futuro-da-fabrica-de-automoveis-de-iracemapolis>. Acesso em: 11 fev. 2023.)

A duração do empreendimento da montadora alemã, bem como seus impactos no município de Iracemápolis e região, não são o foco de nosso trabalho, portanto não nos aprofundaremos em tal análise. Interessa-nos, como já exposto, o entendimento do empreendimento como fruto de políticas públicas para atração de investimentos estrangeiros e, como analisaremos posteriormente, as expectativas acerca da compra da fábrica pela chinesa Great Wall Motors. Além disso, vale destacar a já abordada e atual tendência à veículos de motorização elétrica no Brasil e no mundo, tendo em vista o arrolamento do tema pela Mercedes-Benz como um dos responsáveis pela decisão do fechamento da fábrica de Iracemápolis, e os já públicos posicionamentos da GWM privilegiando o mercado de veículos elétricos.

Menos de um ano após o fechamento da fábrica de Iracemápolis, em 18 de agosto de 2021, a Mercedes-Benz anunciou a venda da unidade à chinesa Great Wall Motors. A transação, que já vinha sendo alvo de especulações, causou impacto e foi amplamente noticiada pela mídia especializada, principalmente pelo montante do investimento anunciado: mais de 10 bilhões de reais seriam investidos na adaptação da fábrica para a produção de carros elétricos, que, segundo estimativas da GWM, será capaz de produzir 100 mil veículos ao ano e gerará mais de dois mil empregos diretos.

De acordo com Anderson Suzuki⁹, então representante da GWM no Brasil, a opção pela compra de uma fábrica já existente, ao invés de construir uma, deu-se para acelerar o processo de penetração no mercado brasileiro, já que a construção de uma unidade totalmente nova demandaria muito tempo. Em nota oficial o vice-Presidente da empresa, Liu Xiangshang, declarou:

O Brasil é o maior e mais populoso país na América do Sul, assim como é sua economia. Seu rank de vendas automotivas está entre os sete maiores do mundo e seu mercado tem grande potencial. O Brasil é um dos mais importantes e estratégicos mercados além-mar para a

⁹ Em entrevista cedida à Revista Valor, disponível em <https://valor.globo.com/empresas/noticia/2021/08/30/pais-e-parte-da-globalizacao-da-jovem-montadora.ghtml> Acesso em: 20 de abr. 2023

GWM, e nós estamos empenhados em estudar as preferências e desenvolvimento dos consumidores locais. O investimento da GWM proporcionará aos usuários locais uma experiência de ponta, inteligente e segura em suas viagens. Isso também criará mais empregos diretos e indiretos para as comunidades locais, ao mesmo tempo em que estimulará o desenvolvimento de uma cadeia de abastecimento, centros de Pesquisa e Desenvolvimento e indústrias parceiras, além de promover a futura transformação e atualização da estrutura da indústria local para melhor servir ao governo brasileiro através da contribuição com mais lucros e taxas. (XIANGSHANG, Liu. GWM acquires Iracemápolis plant in Brazil. GWM News, 19/08/2021. Disponível em: <http://www.gwm-global.com/news/3401623.html> Acesso em: 20/06/2023. tradução nossa¹⁰)

Figura 09 – Fábrica da Great Wall Motors em Iracemápolis.



Fonte: Divulgação GWM Brasil.

O empreendimento gerou grande repercussão na mídia especializada e no mercado, como já indicado, pelo porte do investimento anunciado, pelas estimativas sobre a quantidade de empregos diretos a serem gerados e sobre a grande

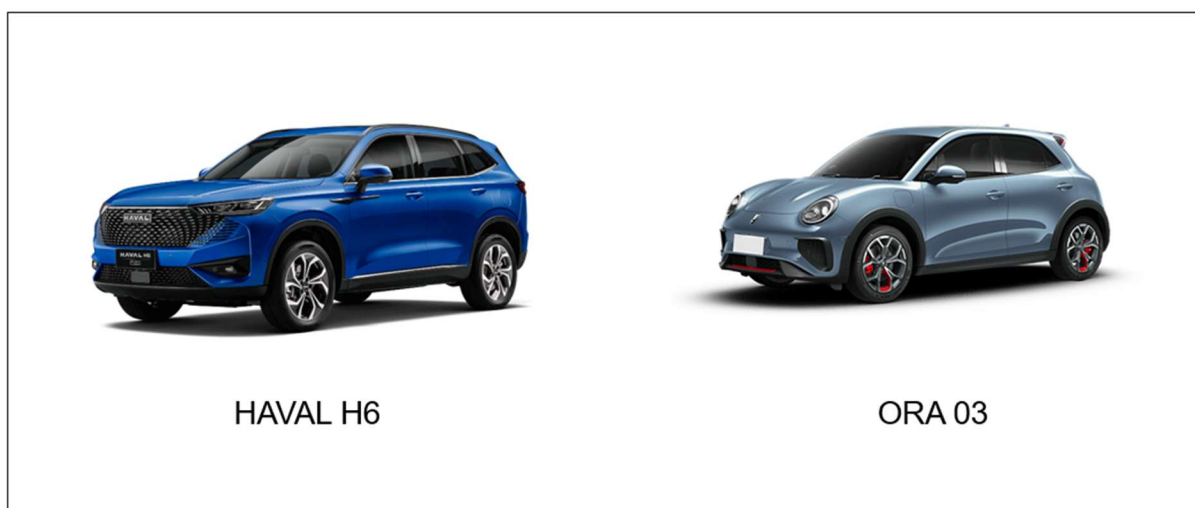
¹⁰ No original: “Brazil is the largest and most populous country in South America, as well as its economic strength. Its automobile sales rank among the top seven worldwide, and the automobile market has great potential. Brazil is one of the most important overseas strategic markets for GWM, and we are committed to studying local consumer preferences and the development, changes of the automobile market. GWM’s investment will bring local users a smart, safe and high-end travel experience. It will also create more direct or indirect jobs for local communities, while stimulating the development of local supply chain, R&D and related industries, and promoting the further transformation and upgrading of the local industrial structure to better serve the Brazilian government by contributing more profits and taxes.”

produtividade, mas não só: a produção de automóveis elétricos é principal bandeira da GWM ao se estabelecer no Brasil. Em diversos momentos, a montadora anunciou seu foco na adaptação da unidade de Iracemápolis para a produção de automóveis total ou parcialmente eletrificados, e no investimento em infraestrutura para sua popularização no mercado nacional. Sobre o tema, Pedro Bettancourt confirmou que:

(...) a Great Wall veio com a proposta de montar a primeira fábrica de produtos eminentemente eletrificados justamente no sentido mais amplo da sustentabilidade, e de alguma maneira de contribuir objetivamente com as metas brasileira para atingir a descarbonização da indústria. (...) temos a pretensão (...) de ter veículos puramente eletrificados com uma tendência a descarbonização adiantada perto de 2030. No sentido de investimentos futuros que acontecerão (...) há planos específicos (...) para instalar uma fábrica de baterias no Brasil (...) e em mais curto prazo, ao fim de 2023, a instalação de 100 pontos – ou um volume perto disso – de carregamento de veículos eletrificados. (CEBC. *Lançamento | Investimentos chineses no Brasil - 2021, um ano de retomada*. Youtube, transmitido ao vivo em 31 de ago. de 2022. Disponível em <https://www.youtube.com/live/rCusk0nmzgQ>)

O foco na produção de automóveis eletrificados, portanto, justificaria a aposta da Great Wall Motors no Brasil, num momento, como já exposto, em que outras tradicionais montadoras abandonam o país: a eletrificação de veículos é uma tendência em crescimento mundial, e estabelecer uma base forte no mercado da América do Sul visando a futura expansão desse nicho é a estratégia da GWM. Assim, a empresa ingressa no mercado nacional com dois modelos, o ORA 3, um modelo hatch compacto, ofertado em três variações (Skin, GT e Approve) e o HAVAL H6, um SUV cupê, que apresenta quatro variações (HEV 2, PHEV 19, PHEV 34 e GT). Além de itens relacionados ao conforto do passageiro e design, as principais diferenças entre as variantes de cada modelo residem no tipo de motorização: ao passo que todas as versões do ORA 3 são totalmente elétricas, das quatro versões do HAVAL H6 três são híbridas plug-in e uma é híbrida.

Figura 10. Modelos de veículos comercializados pela GWM no Brasil.

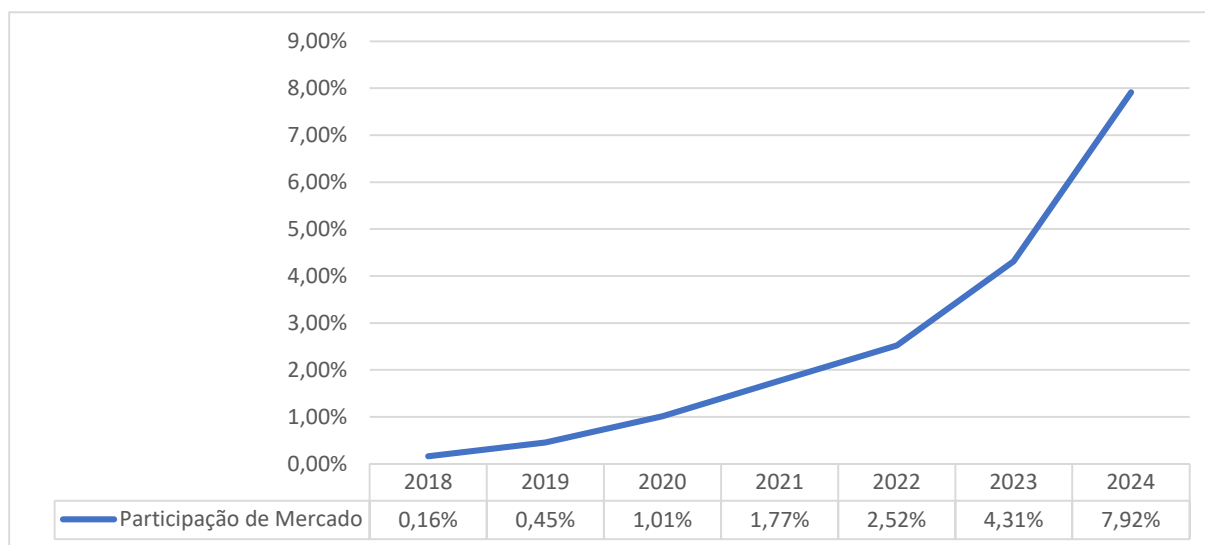


Fonte: divulgação GWM. Elaboração própria.

Os modelos em questão ingressaram no mercado nacional via importação, já que a fábrica de Iracemápolis ainda não entrou em funcionamento. Em notas recentes, a GWM anunciou o início das operações da empresa para o mês de maio de 2025. Aqui cabe ressaltarmos dois fatores fundamentais para a compreensão do planejamento da empresa: 1) a franca expansão do mercado nacional de veículos elétricos e eletrificados, e 2) as ações governamentais no sentido de fomentar a produção de veículos elétricos e eletrificados em solo nacional.

Dados mais recentes da Associação Brasileira do Veículo Elétrico (ABVE) apontam um cenário otimista no desenvolvimento do nicho de mercado: até setembro de 2024 as vendas de veículos elétricos e eletrificados ultrapassaram as 138 mil unidades, o que representa uma participação de 7,9% do mercado nacional de veículos, dados que chamam a atenção, especialmente aos compararmos com os dados do mesmo período do ano de 2023, no qual as vendas totais se aproximaram das 94 mil unidades, representando 4,3% do mercado.

Gráfico 26 – Evolução da participação de veículos elétricos e eletrificados no mercado nacional.



Fonte: ABVE. Elaboração Própria.

No que se refere às ações governamentais que têm por objetivo impulsionar a produção doméstica de veículos elétricos e eletrificados, em detrimento das importações, o Governo Federal anunciou uma iniciativa de incremento nas alíquotas sobre a importação de veículos elétricos, híbridos e híbridos plug-ins. A medida claramente protecionista teve início em 2024 e, de maneira escalonada e diferenciada para cada categoria de motorização, busca estabelecer 35% de alíquota às importações até 2026.

Tabela 4 – Evolução das alíquotas sobre a importação de veículos elétricos e eletrificados.

Data de implementação	Híbridos	Híbridos Plug-ins	Totalmente Elétricos
01/01/2024	15%	12%	10%
01/07/2024	25%	20%	18%
01/07/2025	30%	28%	25%
01/07/2026	35%	35%	35%

Fonte: MDIC. Elaboração Própria.

Ainda nesta seara, o Governo Federal recentemente homologou a Medida Provisória nº 1.205 de 2023, que institui o Programa MOVER (Mobilidade Verde e Inovação), que versa especificamente sobre a indústria automobilística nacional, com especial ênfase no incremento dos índices de eficiência energética e descarbonização da produção, através do estabelecimento de subsídios às fabricantes que cumprirem determinados prerrequisitos, como nacionalização de processos de fabricação e de pesquisa e desenvolvimento. Na Medida Provisória em questão, destacamos os seguintes itens:

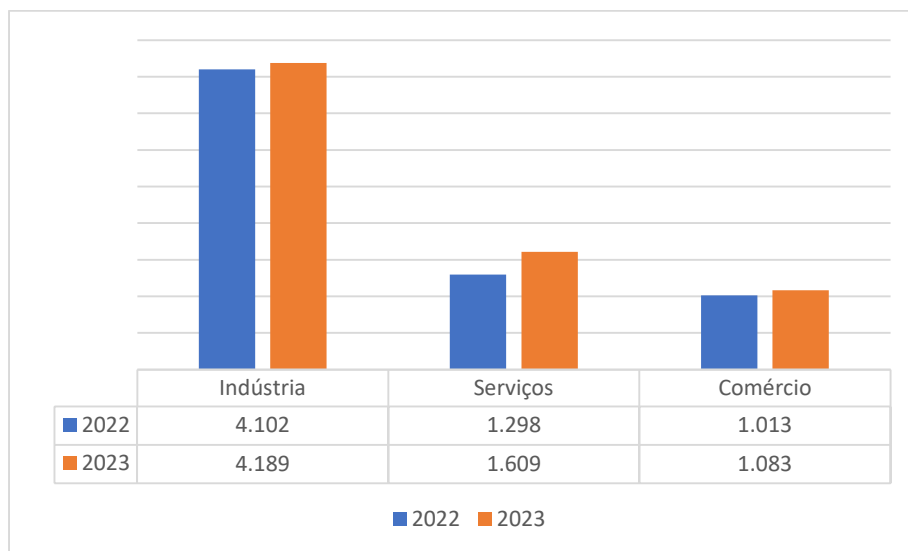
- I - incremento da eficiência energética, do desempenho estrutural e da disponibilidade de tecnologias assistivas à direção dos veículos comercializados no País;
- II - aumento dos investimentos em pesquisa, desenvolvimento e inovação no País;
- III - estímulo à produção de novas tecnologias e inovações, de acordo com as tendências tecnológicas globais;
- V - promoção do uso de biocombustíveis, de outros combustíveis de baixo teor de carbono e de formas alternativas de propulsão e valorização da matriz energética brasileira;
- VIII - expansão da participação da indústria automotiva instalada no País nas cadeias globais de valor; e
- IX - promoção do uso de sistemas produtivos mais eficientes, com vistas ao alcance da neutralidade de emissões de carbono. (BRASIL, 2023)

Partindo do exposto, tendo em vista a evidente expansão do nicho no mercado interno, bem como as ações estabelecidas pelo governo brasileiro, o início do funcionamento da planta de Iracemápolis e da produção totalmente nacionalizada de veículos elétricos e eletrificados, anunciado para o primeiro semestre de 2025, parece estar em consonância com o atual panorama do mercado nacional, representando um potencial acerto no planejamento da montadora chinesa.

No entanto, aqui nossa pesquisa se depara com uma inevitável limitação: o fato do empreendimento chinês ser recente e ainda não ter sido efetivamente concluído, afinal, como a fábrica ainda não começou a operar e toda a presença da GWM no mercado nacional é composta por veículos importados, não existem dados concretos acerca dos resultados do empreendimento no que diz respeito à concretização e resultados dos investimentos anunciados, bem como aos impactos na geração de emprego e renda, por exemplo. Diante de tal fato, concentramos nossos esforços no sentido de caracterizar a indústria de transformação no município de Iracemápolis no

período que antecede o início do funcionamento da fábrica em questão, servindo de embasamento para estudos futuros.

Gráfico 27 - Estoque de empregos em Iracemápolis entre 2022 e 2023, por setor.

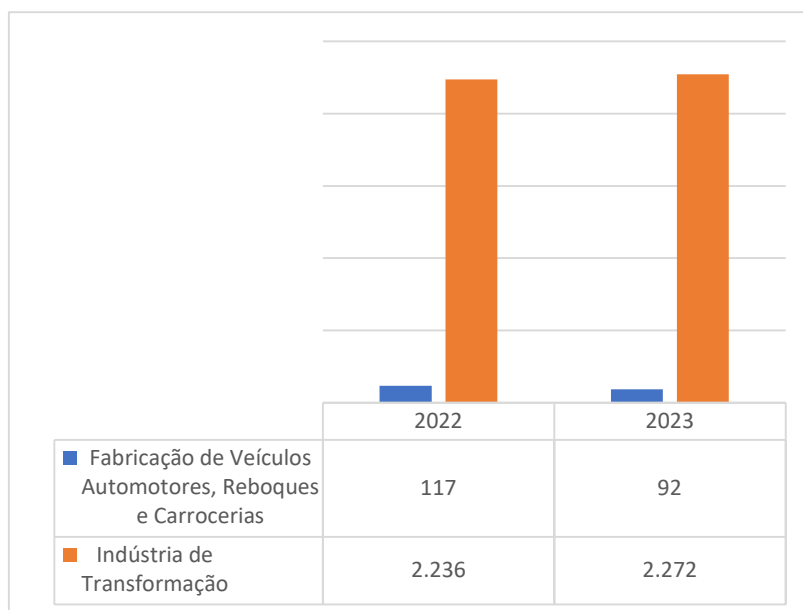


Fonte: RAIS. Elaboração Própria.

Nossa análise se baseia em indicadores obtidos junto ao Relatório Anual de Informações Sociais (RAIS), um banco de dados socioeconômicos, mantido pelo Ministério do Trabalho e Emprego, que compila informações acerca dos empregos formais no Brasil, ano a ano. Utilizamos dados referentes aos empregos no setor da Indústria de Transformação no município de Iracemápolis, além de indicadores de outros setores, como o de Serviços e o do Comércio, selecionados a fim de se estabelecer uma perspectiva de comparação.

A primeira constatação reside no montante do estoque de empregos no ramo da Indústria, que nos anos de 2022 e de 2023 representou, respectivamente, 64% e 60% do total, evidenciando a importância do setor no município. A metodologia do RAIS divide o setor da Indústria em quatro subcategorias, a saber: Indústria de Transformação; Água, Esgoto, Atividades de Gestão de Resíduos e Descontaminação; Indústria Extrativista; e Eletricidade e Gás. Interessa-nos a subcategoria da Indústria de Transformação, por englobar o setor a indústria automobilística.

Gráfico 28 - Empregos na Fabricação de Veículos e na Indústria de Transformação em Iracemápolis, entre 2022 e 2023.

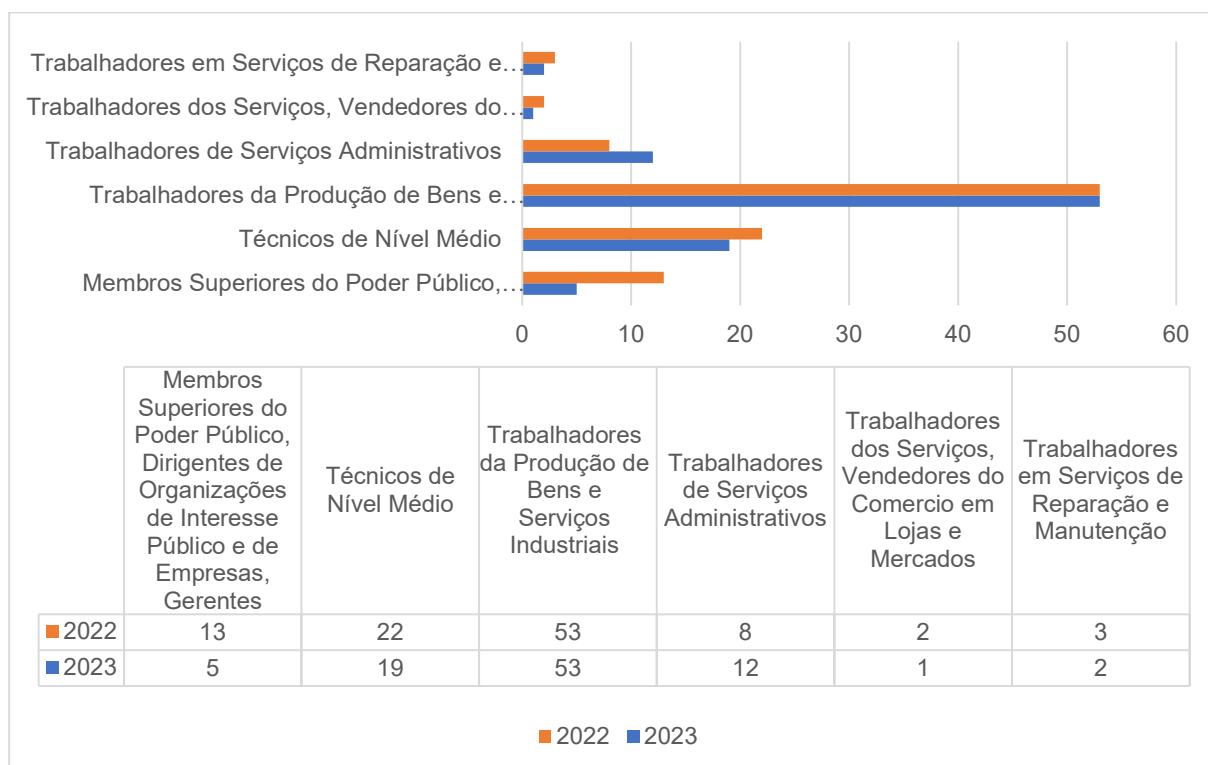


Fonte: RAIS. Elaboração Própria.

No biênio 2022 e 2023 constatamos uma diminuição dos postos de trabalho no ramo industrial da fabricação de veículos, ao passo em que houve um leve acréscimo na indústria de transformação em geral.

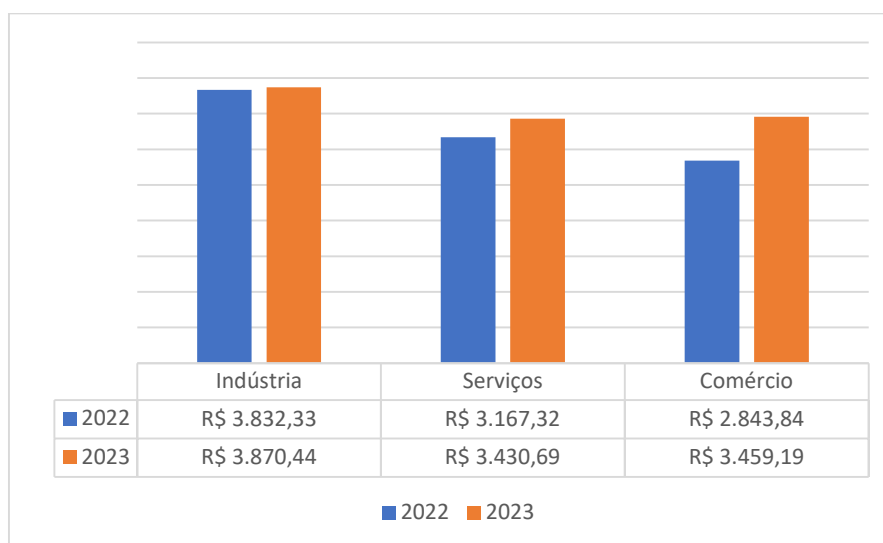
No que tange especificamente ao nicho da fabricação de veículos, a metodologia do RAIS elenca as seguintes categorias: Membros Superiores do Poder Público, Dirigentes de Organizações de Interesse Público e de Empresas, Gerentes; Técnicos de Nível Médio; Trabalhadores da Produção de Bens e Serviços Industriais; Trabalhadores de Serviços Administrativos; Trabalhadores dos Serviços, Vendedores do Comércio em Lojas e Mercados; e Trabalhadores em Serviços de Reparação e Manutenção. Nos dados expostos, a maior variação ocorreu entre os empregos em cargos de mais elevada hierarquia, ao passo que os demais se mantiveram consideravelmente em patamares próximos. Por fim, nossa última análise diz respeito às remunerações médias no biênio estudado.

Gráfico 29 - Empregos nos setores da Indústria de Transformação de Veículos Automotores em Iracemápolis, entre 2022 e 2023.



Fonte: RAIS. Elaboração Própria.

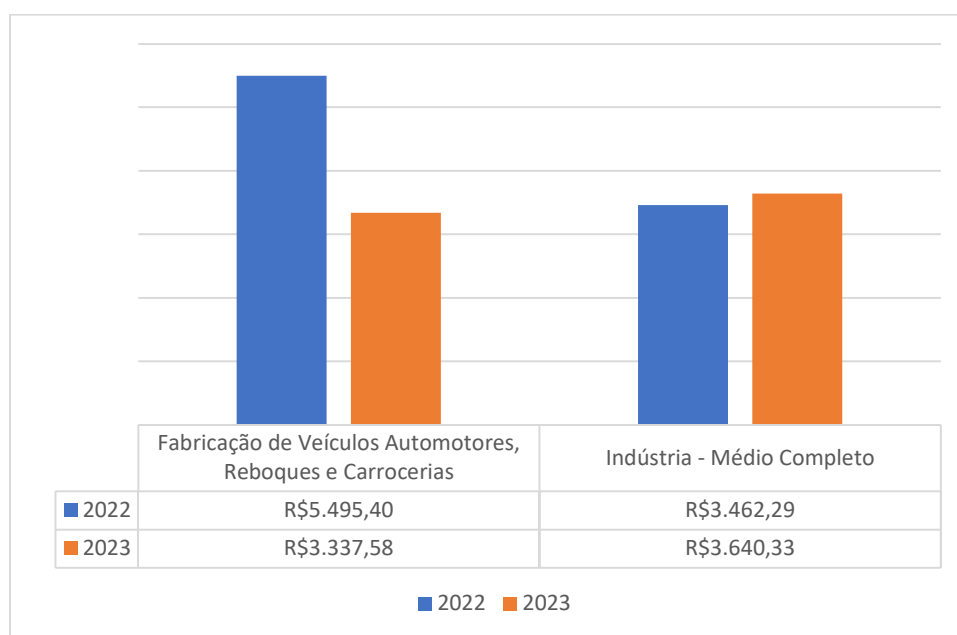
Gráfico 30 - Remuneração mensal média do trabalho formal em Iracemápolis entre 2022 e 2023, por setor.



Fonte: RAIS. Elaboração Própria.

Interessante notar a proximidade dos valores das médias de remuneração entre os três setores analisados. No entanto, quando tratamos especificamente do setor da Indústria de Transformação em comparação com o nicho da fabricação de veículos, percebemos uma diminuição na média salarial de 2023 em comparação com 2022, fato que coincide com a diminuição de cargos de elevada hierarquia observada no período e evidenciada no Gráfico 31.

Gráfico 31 - Remuneração mensal média do trabalho formal em Iracemápolis entre 2022 e 2023, no setor da Indústria de Transformação.



Fonte: RAIS. Elaboração Própria.

De acordo com o Censo 2022, realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), no ano de 2021 o PIB da cidade de Iracemápolis atingiu a cifra de R\$ 85.178,34, colocando-a na 45ª posição entre os 645 municípios do Estado de São Paulo, e na 292ª, entre os 5570 municípios do Brasil. Neste sentido, vale frisar os anúncios dos investimentos da GWM na cidade, dentre os quais, além do montante de 10 bilhões de reais na compra e adaptação da antiga fábrica da Mercedes-Benz, a empresa espera gerar mais de dois mil postos de trabalhos diretos e indiretos na cidade. Dados que chamam a atenção, especialmente ao levarmos em conta que a população da cidade é de 21.967 habitantes, sendo que destes, 8.485 estão empregados, representando 38,63 % do total.

Por fim, como anteriormente exposto, o fato de o empreendimento ainda não ter se concretizado relega nossa análise à dados preliminares, no entanto, as

expectativas do investimento são muito altas, não apenas pelos anúncios veiculados pela própria Great Wall Motors, ou pelas ações governamentais de fomento à indústria automobilística, mas também pelo panorama global que se consolida, com maior intensidade nos últimos anos, de protagonismo de empresas chinesas no nicho dos veículos elétricos e eletrificados em consonância com a tendência à substituição da matriz energética baseada em combustíveis fósseis, e com a busca pela redução nas emissões de carbono.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O desenvolvimento do estágio neoliberal do capitalismo, cujas principais características residem na preponderância do capital financeiro sobre o capital produtivo, e na internacionalização da economia, consolidou-se após o rompimento do Pacto de Breton Woods, e do gradual esfacelamento do Estado de Bem-estar Social keynesiano construído após a Segunda Guerra Mundial. Tal fenômeno ocasionou rearranjos de ordem econômica, política e social em níveis globais, e, neste contexto, o campo dependentista identificou um conjunto de práticas que passou a ser associada a um novo capítulo nas relações de exploração entre as nações centrais e periféricas: a novíssima dependência. No panorama apresentado, as nações centrais monopolizam os avanços tecnológicos informacionais, limitam o desenvolvimento e exploram as nações periféricas através da busca por investimentos de rápido retorno e, geralmente, reduzindo-se os investimentos produtivos, ou seja, sem necessariamente induzirem o desenvolvimento econômico nos países-alvo.

As relações econômicas entre Brasil e China, analisadas sob o prisma da teoria da dependência, apresentam uma configuração marcada pela imbricação entre elementos dos estágios da dependência tradicional e da novíssima dependência: ao passo em que as relações comerciais são marcadas pelo predomínio de commodities, e de manufaturados, especialmente tecnológicos, respectivamente nas pautas exportadora e importadora nacionais, os investimentos chineses se caracterizam por uma tendência às fusões e aquisições de ativos já existentes. No entanto, um movimento mais recente e com potencialidade para a alteração nas relações de dependência, gradualmente se consolida: a transição da matriz energética global em favor de fontes alternativas aos combustíveis fósseis, com menores emissões de gases do efeito estufa, com especial destaque para o Dióxido de Carbono CO₂. Neste novo horizonte que se desenha, a indústria automobilística ocupa lugar de destaque e passa a se reestruturar globalmente, e o Brasil, que possui o maior mercado automobilístico da América Latina, se tornou peça fundamental no processo, o que fomentou o incremento dos investimentos diretos chineses no país, com ênfase àqueles relacionados ao desenvolvimento de fontes alternativas de energia, reforçando as já consolidadas relações sino-brasileiras.

As investidas de fabricantes chinesas de veículos no mercado nacional não são novas, no entanto, recentemente duas grandes marcas começaram a se destacar: a

Build Your Dreams (BYD) e a Great Wall Motors (GWM). Em consonância com o contexto global de transição energética, as duas gigantes chinesas apostaram no nicho dos veículos elétricos e eletrificados, e, ao menos até agora, tudo leva a crer ter sido uma escolha acertada.

A GWM, atualmente a maior montadora de automóveis da China, teve como foco a produção e venda de veículos com motores à combustão durante a maior parte de sua história e, apenas recentemente ingressou no nicho dos veículos elétricos e eletrificados. A expansão global da empresa está em curso, e neste processo a compra de uma fábrica desativada da Mercedes-Benz, no município de Iracemápolis, interior do Estado de São Paulo, foi o primeiro passo de um ambicioso projeto de expansão na América Latina.

A fábrica em questão foi inaugurada pela alemã Mercedes-Benz em 2016, mas o empreendimento teve uma vida curta, pouco tempo depois, em 2020, a planta foi desativada, e posteriormente adquirida pela GWM em 2021. Os vultuosos anúncios da marca chinesa chamaram a atenção e ganharam a mídia, gerando especulações e expectativas: 10 bilhões de reais seriam investidos na compra e adaptação da unidade para a produção de veículos elétricos e eletrificados, na criação de uma rede de concessionárias, além de oficinas de manutenção e postos de abastecimento, o que geraria mais de 2 mil empregos diretos e indiretos. A contemporaneidade do processo, no entanto, impossibilita a obtenção de dados mais contundentes acerca da concretização dos anúncios, bem como de seus impactos econômicos e sociais, sejam em nível doméstico ou internacional.

Ademais, podemos inferir que o atual contexto de transição energética possui potencialidade para alterar as relações de dependência nas quais o Brasil está inserido, haja visto o fato de que uma mudança drástica como a da matriz energética do setor de transportes, carece de uma série de elementos de suporte logístico, como o estabelecimento de postos de abastecimento, de produção de peças e de redes de manutenção para os veículos elétricos e eletrificados, e cuja consolidação fomenta o desenvolvimento econômico e industrial regional, o que representaria uma janela de oportunidades em maior consonância com a etapa da nova dependência. Além disso, outro fator de relevância na análise reside nas relações entre os Estados Unidos e a China, que se desdobram em diversos aspectos econômicos e políticos, sendo um deles, a disputa entre a norte americana Tesla e a chinesa BYD pelo nicho de mercado dos veículos elétricos e eletrificados em nível global.

Por fim, calculamos que o fortalecimento da presença chinesa no Brasil, representada na atual tendência de transição energética no setor automotivo, será decisivo no cenário global que se desenha. Neste processo, uma das possibilidades é a de que a China, caso siga as práticas características da novíssima dependência e articule um capital de rapina que busca apenas uma rápida valorização baseada principalmente no mercado financeiro, possa ter dificuldades, tanto em se consolidar em solo nacional, quanto numa futura expansão rumo à América Latina. Ao Brasil, por sua vez, esperamos que consiga aproveitar as oportunidades vislumbradas no horizonte e vivencie um período de desenvolvimento econômico e industrial, ainda que limitado, mas real.

6. BIBLIOGRAFIA

AMERICAN ENTERPRISE INSTITUTE (AEI). **China Global Investment Tracker**. Disponível em: <https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>. Acesso em: 02/09/23.

AQUINO, V. **Romi-Isetta 65 anos: relembre a história do primeiro carro brasileiro** Jornal do Carro, São Paulo, 05/09/21. Disponível em: <https://jornaldocarro.estadao.com.br/carros/romi-isetta-65-anos-relembre-a-historia-do-primeiro-carro-brasileiro/>. Acesso em: 07/03/24.

ARROYO, Mónica. Circuitos espaciais de produção industrial e fluxos internacionais de mercadorias na dinâmica territorial do estado de São Paulo. **Boletim Campineiro de Geografia**, Campinas, v.2, n.1, 2012. p. 7-26.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DO VEÍCULO ELÉTRICO (ABVE). **ABVE Data**. São Paulo: ABVE, 2024. Disponível em: <https://abve.org.br/bi-geral/>. Acesso em: 12/09/2024.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES (ANFAVEA). **Anuário da indústria automobilística brasileira**. São Paulo: ANFAVEA, 2024. Disponível em: <https://anfavea.com.br/site/anuarios-2/>. Acesso em: 12/09/2024.

BAHIA, Luiz Dias; DOMINGUES, Edson Paulo. Estrutura de inovações na indústria automobilística brasileira. **IPEA**, Brasília, 2010. (Texto para Discussão, n. 1472).

BANCO CENTRAL DO BRASIL. **Tabelas Especiais**. Disponível em: <https://www.bcb.gov.br/estatisticas/tabelasespeciais/>. Acesso em 15/09/2024.

BANK FOR INTERNATIONAL SETTLEMENTS (BIS). **OTC derivatives statistics at end - June 2023**. Disponível em: https://www.bis.org/publ/otc_hy2311.htm. Acesso em: 02/10/24.

BARBOSA, Nelson. Dez anos de política econômica. In: Sader, Emir. (org.), **10 anos de governos pós-neoliberais no Brasil: Lula e Dilma**. São Paulo: Boitempo; Rio de Janeiro: FLACSO Brasil, 2013.

BEILER, R. R. **Implicações das estratégias de uso do território de Araquari (SC) pela BMW**. Rio Claro, 2021

BEZERRA, J. E. **Redes globais de produção: um caminho de análise para a geografia econômica**. Geousp, v. 25, n. 3, e-187413, dez. 2021.

BRASIL. **Comércio exterior brasileiro bate recordes e fecha 2023 com saldo de US\$ 98,8 bi.** Brasília, DF, 2024. Disponível em: <https://www.gov.br/mdic/pt-br/assuntos/noticias/2024/janeiro/comercio-exterior-brasileiro-bate-recordes-e-fecha-2023-com-saldo-de-us-98-8-bi>. Acesso em 10/03/2024.

_____. **Dados Gerais - COMEXSTAT.** Brasília, DF, 2024. Disponível em: <https://comexstat.mdic.gov.br/pt/geral>. Acesso em: 02/10/24.

_____. Decreto nº 76.593, de 14 de novembro de 1975. **Institui o Programa Nacional do Álcool e dá outras Providências.** Brasília, DF, 1975. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1970-1979/decreto-76593-14-novembro-1975-425253-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 02/10/24.

_____. **Frota de Veículos - 2024.** Brasília, DF, 2024. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-Senatran/frota-de-veiculos-2024>. Acesso em: 02/10/24.

_____. **Imposto de importação para veículos eletrificados será retomado em janeiro de 2024.** Brasília, DF, 2023. Disponível em: <https://www.gov.br/mdic/pt-br/assuntos/noticias/2023/novembro/imposto-de-importacao-para-veiculos-eletrificados-sera-retomado-em-janeiro-de-2024>. Acesso em 10/08/2024.

_____. Lei nº 13.755, de 10 de dezembro de 2018. **Institui o Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística.** Brasília, DF. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2018/Lei/L13755.htm. Acesso em: 01/03/2024.

_____. Lei nº 12.715, de 17 de setembro de 2012. Institui o Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, 2012. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12715.htm. Acesso em: 02/10/24.

_____. MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.205, DE 30 DE DEZEMBRO DE 2023 **Institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação - Programa MOVER.** Brasília, DF, 2023. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2023-2026/2023/Mpv/mpv1205.htm. Acesso em: 02/10/24.

_____. **Painel de Informações da RAIS.** Brasília, DF, 2024. Disponível em: <https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjojODhjYTEzOTYtZWNmOS00MDBILTk4YzktMmZlZDc2YmZkNTU1IiwidCI6IjNlYzkyOTY5LTVhNTEtNGYxOC04YWM5LWVmOThmYmFmYTk3OCJ9>. Acesso em: 02/06/24.

_____. Resolução CNDI/MDIC Nº 1, de 6 de julho de 2023. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 2023. Disponível em: https://www.gov.br/mdic/pt-br/composicao/se/cndi/arquivos/decretos-e-portarias/arquivos/dou_2023-07-20-resolucao-cndi-mdic-no-1-de-6-de-julho-de-2023-missoes-republicacao/. Acesso em 02/10/24.

_____. Resolução CNDI/MDIC nº 4, de 22 de janeiro de 2024. **Aprova o plano de ação da política de desenvolvimento industrial Nova Indústria Brasil para o período 2024 a 2026**. Brasília, DF. Disponível em: https://www.gov.br/mdic/pt-br/composicao/se/cndi/arquivos/18a-reuniao-cndi/resolucao_cndi_04_aprovacao_plano-de-acao_2023-01-22_12hs.pdf. Acesso em: 01/03/2024.

_____. Resolução GECEX Nº 532, de 20 de novembro de 2023. Altera os Anexos V e VI da Resolução Gecex nº 272, de 19 de novembro de 2021, que alterou a Nomenclatura Comum do Mercosul - NCM e a Tarifa Externa Comum - TEC para adaptação às modificações do Sistema Harmonizado (SH-2022). **Diário Oficial da União** Brasília, DF, 2023. Disponível em: https://www.in.gov.br/web/dou/-/resolucao-gecex-n-532-de-20-de-novembro-de-2023-*-524798074/. Acesso em: 02/10/24.

CARBON BRIEF. **Analysis: Clean energy was top driver of China's economic growth in 2023**. Disponível em: <https://www.carbonbrief.org/analysis-clean-energy-was-top-driver-of-chinas-economic-growth-in-2023/>. Acesso em: 02/09/24.

CARDOSO F. H.; FALETTO, E. **Dependência e desenvolvimento na América Latina**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2004.

CARIELLO, T. **Investimentos Chineses no Brasil: Tecnologia e transição energética**. Conselho Empresarial Brasil-China. Disponível em: <https://www.cebc.org.br/download/12393/> Acesso em: 02/09/2023

CARIELLO, T. **Investimentos Chineses no Brasil: Histórico, Tendências de Desafios Globais**. Conselho Empresarial Brasil-China. Disponível em: <https://www.cebc.org.br/download/6662/> Acesso em: 02/09/2023

CARIELLO, T. **Investimentos Chineses no Brasil: 2021, um ano de retomada**. Conselho Empresarial Brasil-China. Disponível em: <https://www.cebc.org.br/download/10612/> Acesso em: 02/09/2023

CASALINO, V.; PAULANI, L.. Constituição e independência do Banco Central. **Revista Direito e Práxis**, v. 9, n. 2, p. 853–889, abr. 2018.

CHESNAIS, F. **O capital portador de juros: acumulação, internacionalização, efeitos econômicos e políticos.** In CHESNAIS, F. (org). *A finança mundializada: raízes sociais e políticas, configuração, consequências.* São Paulo: Boitempo, 2005.

CHESNAIS, F. **Mundialização: o capital financeiro no comando.** *Outubro*, n. 5, 2001.

CHESNAIS, F. **A mundialização do capital.** São Paulo: Xamã, 1996.

CLIMATEWATCH. 2023. **Data Explorer.** Disponível em: <https://www.climatewatchdata.org/data-explorer/historical-emissions>. Acesso em: 02/09/23.

CONSULTANCY. **Total global M&A deal value hits unmatched \$5.9 trillion.** Disponível em: <https://www.consultancy-me.com/news/4776/total-global-ma-deal-value-hits-unmatched-59-trillion>. Acesso em: 02/09/23.

DULCI, J. A. **CRISE, EMPREGO E RENDA NA INDÚSTRIA AUTOMOTIVA: OS CASOS DO SUL FLUMINENSE, CAMAÇARI E GRANDE ABC PAULISTA EM PERSPECTIVA COMPARADA.** *Sociologia & Antropologia*, v. 11, n. 1, p. 219–247, jan. 2021.

COE, N. M; YEUNG, H. W.-C. **Global production networks: theorizing economic development in an interconnected world.** Oxford: Oxford University Press, 2015.

FEDERAÇÃO NACIONAL DA DISTRIBUIÇÃO DE VEÍCULOS AUTOMOTORES(FENABRAVE). **Anuários.** São Paulo: FENABRAVE, 2024. Disponível em: <https://www.fenabreve.org.br/portalv2/Conteudo/anuarios>. Acesso em: 12/09/2024.

FIORI, J. L. **A globalização e a novíssima dependência.** In FIORI, J. L. *Em busca do dissenso perdido.* Rio de Janeiro, Insight, 1995.

FIORI, J. L. **Globalização, estados nacionais e políticas públicas.** Rio de Janeiro: UFRJ/IEI, 1993.

FIORI, J. L (1997) **O espelho espanhol de FHC.** In: *Os moedeiros falsos.* Petrópolis: Vozes.

FORTUNATTI, L. **CKD, SKD, CBU: Quais os processos de produção e importação de automóveis.** Motor 1, São Paulo, 08/01/23. Disponível em: <https://motor1.uol.com.br/news/603368/regimes-producao-automoveis-brasil/>.

Acesso em: 07/03/24.

FRASER, N.; JAEGGI, R. **Capitalismo em debate.** São Paulo: Boitempo, 2020.

GEREFFI, G.; KORZENIEWICZ, M.; KORZENIEWICZ, R. P. Introduction. In: GEREFFI, G.; KORZENIEWICZ, M. (Org.). **Commodity Chains and Global Capitalism**. West Port, CT: Praeger, 1994.

GONÇALVES, N. **Romi-Isetta o primeiro carro fabricado no Brasil**. Folha do Povo, Rio Preto, 02/04/21. Disponível em: <https://www.folha2.com.br/2023/11/romi-isetta-o-primeiro-carro-fabricado.html>. Acesso em: 07/03/24.

GREAT WALL MOTORS (GWM). **MEDIA CENTER**. Disponível em: <https://www.gwmmotors.com.br/blog/posts/>. Acesso em 15/09/2024.

HARVEY, D. **17 Contradições e o fim do capitalismo**. São Paulo, Boitempo, 2016.

HARVEY, D. **A loucura da razão econômica**. São Paulo: Boitempo, 2018.

mudança cultural. 15. ed. Rio de Janeiro: Edições Loyola, 2006.

HARVEY, D. **O neoliberalismo: história e implicações**. São Paulo: Edições Loyola, 2012.

HARVEY, D.. **O novo imperialismo**. São Paulo, Editora Loyola, 2004.

HARVEY, D. **Para entender O capital**. São Paulo: Boitempo , 2013.

HOBSBAWM, ERIC J. **A Era das Revoluções 1789-1848**. São Paulo: Paz e Terra, 2015.

HOBSBAWM, ERIC J. **A era dos impérios** / Eric J. Hobsbawm, tradução Sieni Maria Campos e Yolanda Steidel de Toledo; revisão técnica Maria Célia Paoli. — Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **IBGE Cidades-iracemápolis**. Rio de Janeiro: IBGE, 2013. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/iracemapolis/panorama>. Acesso em: 28/05/24.

INTERNATIONAL MONETARY FUND (IMF). **Navigating Global Divergences**. Disponível em: <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2023/10/10/world-economic-outlook-october-2023>. Acesso em: 02/10/24.

INTERNATIONAL ORGANIZATION OF MOTOR VEHICLE MANUFACTURERS (OICA). **2022 Production Statistics**. Disponível em: <https://www.oica.net/category/production-statistics/2022-statistics/>. Acesso em 02/09/2023.

LENIN, V. **Imperialismo, estágio superior do capitalismo**: ensaio de divulgação ao público. São Paulo: Boitempo, 2021.

LIMA, U. M. O Brasil e a cadeia automobilística: uma avaliação das políticas **públicas para maior produtividade e integração internacional entre os anos 1990 e 2014**.

Brasília: Rio de Janeiro: Ipea, 2016. Texto para discussão.

LOVADINI, M. **O uso do território e as novas dinâmicas locacionais da indústria: A implantação da Mercedes-Benz na pequena cidade de Iracemápolis (SP)**. Rio Claro, 2019.

MARX, K. O capital: crítica da economia política: livro I: o processo de produção do capital – 2. Ed. – São Paulo: Boitempo, 2017.

MÜLLER, L. A. P.; PAULANI, L. M.. O capital portador de juros em O Capital ou o sistema de Marx. **Trans/Form/Ação**, v. 35, n. 2, p. 69–91, maio 2012.

NEOCHARGE. **CONHEÇA OS TIPOS DE CARROS ELÉTRICOS**. NEOCHARGE, São Paulo. Disponível em: <https://www.neocharge.com.br/tudo-sobre/carro-eletrico/tipos-veiculos-eletricos>. Acesso em: 10/02/24.

OLIVEIRA, M. L. **Análise da cadeia de suprimentos de importação de partes e peças automotivas envolvendo os conceitos de produção Completely-Knocked-Down (CKD) e Part-By-Part (PBP)**. Dissertação (Mestrado em Engenharia Industrial) – Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2007.

OLIVEIRA NETO, J. China, Brasil e a transição energética na indústria automobilística. **GeoTextos**, [S. l.], v. 20, n. 1, 2024. DOI: 10.9771/geo.v0i1.59850. Disponível em: <https://periodicos.ufba.br/index.php/geotextos/article/view/59850>. Acesso em: 10/09/2024.

OPEN STREET MAPS. Relação: Iracemápolis. OPEN STREET MAPS, 2023. Disponível em: <https://www.openstreetmap.org/relation/298240>. Acesso em: 10/09/2024.

PAGANI, P. A. S.; FIRME, V. DE A. C.; SANTOS, M. DE A. D. Determinantes da demanda do setor automobilístico brasileiro: uma análise empírica. **Estudos Econômicos (São Paulo)**, v. 52, n. 3, p. 613–645, jul. 2022.

PANZINI, F. **Exportações dos Estados Brasileiros para a China**. Conselho Empresarial Brasil-China. Disponível em: <https://www.cebc.org.br/download/11295/>. Acesso em: 02/09/2023.

PAULANI, L. M. A Dependência revisitada: relações de mercado, a fase 4.0 e o caso do Brasil. **Revista da Sociedade Brasileira de Economia Política**, v. 64, 2022.

PAULANI, L. M. A Inserção da Economia Brasileira no Cenário Mundial: Uma Reflexão Sobre a Situação Atual à Luz da História. **Boletim de Economia e Política Internacional (BEPI)**, Brasília, n. 10, 113 p., 2012.

PAULANI, L. M. Acumulação e rentismo: resgatando a teoria da renda de Marx para pensar o capitalismo contemporâneo. **Brazilian Journal of Political Economy**, v. 36, n. 3, p. 514–535, jul. 2016.

PAULANI, L. Acumulação sistêmica, poupança externa e rentismo: observações sobre o caso brasileiro. **Estudos Avançados**, v. 27, n. 77, p. 237–264, 2013.

PAULANI, L. M. Economia e retórica: o capítulo brasileiro. **Brazilian Journal of Political Economy**, v. 26, n. 1, p. 3–22, jan. 2006.

PAULANI, L. M. Não há saída sem a reversão da financeirização. **Estudos Avançados**, v. 31, n. 89, p. 29–35, jan. 2017.

PAULANI, L.M. O projeto neoliberal para a sociedade brasileira: sua dinâmica e seus impasses. In: LIMA, J.C.F., and NEVES, L.M.W., org. **Fundamentos da educação escolar do Brasil contemporâneo**. Rio de Janeiro: FIOCRUZ, 2006, pp. 67-107.

PEUGEOT FRANCE. **Peugeot Tipo 3**. Brasil, 19/10/18. Disponível em: <https://peugeotfrance.blogspot.com/2017/01/peugeot-type3-peugeot-tipo3.html>.

Acesso em: 07/03/24.

RITCHIE, H. e ROSER, M. **CO₂ emissions**. Disponível em: <https://ourworldindata.org/co2-emissions>. Acesso em 10/11/24.

SAES, D. A. M. Modelos políticos latino-americanos na nova fase da dependência. In: NOGUEIRA, F. M. G; RIZOTTO, M. L. (orgs). **Políticas sociais e desenvolvimento: América Latina e Brasil**. São Paulo: Xamã, 2007.

SANTOS, M. **Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal**. São Paulo: Record, 2004.

SANTOS, R. S. D. et al.. Análise dos efeitos do Novo Regime Automotivo (1996-1999) e o Inovar-Auto (2012-2017). **Brazilian Journal of Political Economy**, v. 41, n. 1, p. 137–154, jan. 2021.

SCHOLVIN, Sören; SERRA, Maurício; FRANÇOSO, Mariane; BASTOS, Paula; SCHAUN, André. **Gurgel Itaipu foi o primeiro carro elétrico nacional, mas morreu por problemas que existem até hoje**. Auto Esporte, Brasil, 08/11/23. Disponível em: <https://autoesporte.globo.com/um-so-planeta/noticia/2021/04/gurgel-itaipu-foi-o-primeiro-carro-eletrico-nacional-mas-morreu-por-problemas-que-existem-ate- hoje.ghtml>. Acesso em: 07/03/24.

SOUZA, Angelita Matos. Crítica à noção de subimperialismo. **Crítica Marxista**, Campinas, SP, v. 20, n. 36, p. 143–151, 2013. DOI: 10.53000/cma.v20i36.19379. Disponível em:

<https://econtents.bc.unicamp.br/inpec/index.php/cma/article/view/19379>. Acesso em: 2 dez. 2024.

SOUZA, A. M. **Deus e o Diabo na Terra do Sol. Estado e Economia no Brasil**. São Paulo: Annablume, 2009.

SOUZA, A. M. **Dependência e Governos do PT**. Curitiba: Appris, 2021.

SOUZA, A. M. **Novíssima dependência: Brasil e China neste início de século**. 6º Encontro da Associação Brasileira de Relações Internacionais (ABRI). PUC Minas, Belo Horizonte – MG, 2017.

SOUZA, A. M. **Novíssima Dependência, Decolonialidade e Desconexão**. XV Colóquio Internacional de Geocrítica. Universidade de Barcelona, Barcelona – Espanha, 2018.

SOUZA, A. M. **Relações Brasil-China: Imperialismo, Dependência e Desconexão**. 46º Encontro da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Ciências Sociais (ANPOCS). Unicamp, Campinas – SP, 2022.

UNITED NATIONS CONFERENCE COM TRADE AND DEVELOPMENT (UNCTAD). **Trade and Development Report 2022**. Disponível em: <https://unctad.org/publications>. Acesso em: 02/09/23.

UNITED NATIONS CONFERENCE COM TRADE AND DEVELOPMENT (UNCTAD). **World Investment Report 2023**. Disponível em: <https://unctad.org/publications>. Acesso em: 02/09/23.

WORLD ECONOMIC FORUM. **Reports**. Disponível em: <https://www.weforum.org/reports> Acesso em: 02/09/23.

WORLD RESOURCES INSTITUTES. **This Interactive Chart Shows Changes in the World's Top 10 Emitters 2023**. Disponível em: <https://www.wri.org/insights/interactive-chart-shows-changes-worlds-top-10-emitters>. Acesso em: 02/09/23.