UNIVERSIDADE SÃO JUDAS TADEU

FILIPE SANTOS DE OLIVEIRA

THALES RODRIGUES FARIA LINS

VINICIUS AZEVEDO BATISTA

YASMIN PALINKAS DAMASCENO LIMA

ANÁLISE SOBRE A UTILIZAÇÃO DO MERCADO AUTOMOBILÍSTICO JAPONÊS COMO FERRAMENTA DE SOFT POWER DURANTE O SÉCULO XX

São Paulo

2021

FILIPE SANTOS DE OLIVEIRA
THALES RODRIGUES FARIA LINS
VINICIUS AZEVEDO BATISTA
YASMIN PALINKAS DAMASCENO LIMA

ANÁLISE SOBRE A UTILIZAÇÃO DO MERCADO AUTOMOBILÍSTICO JAPONÊS COMO FERRAMENTA DE SOFT POWER DURANTE O SÉCULO XX

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de graduação em Relações Internacionais da Universidade São Judas Tadeu, como requisito parcial para obtenção do título de Bacharel.

Orientador: Paulo Vitor Sanches Lira

São Paulo

2021

AGRADECIMENTOS

A nossos pais que deram todo o apoio necessário durante toda a nossa jornada, tanto na universidade quanto na vida como um todo. Aos amigos e colegas, que fizemos durante a universidade, em especial ao Guilherme Lippert, que passou noites em claro conosco. Aos mestres que nos ensinaram e orientaram durante todo o período acadêmico, em especial ao nosso orientador Paulo Lira que nos norteou com relação ao tema e durante o desenrolar do trabalho. A Universidade São Judas Tadeu que desde que nos recebeu, nunca deixou de dar suporte mesmo com a situação caótica em que estamos passando desde 2020, onde foi necessária toda uma revolução no ensino e uma adaptação tanto por parte dos alunos quanto dos mestres e outros funcionários.

ANÁLISE SOBRE A UTILIZAÇÃO DO MERCADO AUTOMOBILÍSTICO JAPONÊS COMO FERRAMENTA DE SOFT POWER DURANTE O SÉCULO XX

ANALYSIS ABOUT THE USE OF THE JAPANESE AUTOMOTIVE MARKET AS A SOFT POWER TOOL DURING THE 20TH CENTURY

Filipe Santos de Oliveira

Thales Rodrigues Faria Lins

Vinicius Azevedo Batista

Yasmin Palinkas

Resumo: O presente artigo tem como objetivo analisar o possível uso da estratégia de *Soft Power* utilizando-se especialmente de sua indústria automobilística durante o século XX. Para isso o artigo aborda os conceitos fundamentais de S*oft Power* criados pelo renomado teórico de relações internacionais, Joseph Nye. Em seguida, é abordado a história recente da industrialização japonesa, desde o declínio do Xogunato Tokugawa até o período pós ocupação americana em solo japonês depois da segunda guerra mundial.

Na última parte é abordado todo o desenvolvimento da indústria japonesa, passando pelo período em que era apenas um pequeno mercado que mal supria as próprias necessidades, sendo incomparável as três grandes companhias de Detroit. Até os dias atuais, onde a maior fabricante de carros do mundo é a japonesa Toyota, uma das, se não a mais importante empresa para todo esse desenvolvimento.

Palavras-chave: Japão. Indústria automobilística. Soft Power.

Abstract: This article aims to analyze the possible use of the soft power strategy using especially it's automobile industry during the 20th century. For this, the article addresses the fundamental concepts of soft power created by the renowned international relations theorist, Joseph Nye. Then, the recent history of Japanese industrialization is discussed, from the decline of the Tokugawa Shogunate to the post-American occupation period on Japanese territory after the Second World War. The last part addresses the entire development of Japanese industry, going through the period when it was just a small market that barely met it's own needs, with the three large Detroit companies being incomparable. Until today, where the biggest car manufacturer in the world is the Japanese Toyota, one of, if not the most important company for all this development.

Keywords: Japan. Automobil industry. Soft Power.

1 INTRODUÇÃO

O presente artigo tem por objetivo analisar a utilização do mercado automobilístico japonês como ferramenta de Soft Power, conforme teoria concebida por Joseph Nye. A análise prioriza o período do século XX, onde ocorrem movimentos importantes para a industrialização japonesa, como a restauração do Império, passando pelo período das duas Grandes Guerras, até a recuperação japonesa e ascensão de status internacional.

Desta forma, o artigo investiga três principais objetivos específicos, sendo eles: compreender os objetivos da indústria automobilística japonesa, analisar o contexto histórico, abordando a política e economia japonesa nos períodos de 1945 até 2000 e investigar políticas de soft power diretamente ou não relacionadas com o setor automobilístico japonês.

A escolha do tema e seu período partem de dois grandes fatores principais. O primeiro sendo o declínio do hard power japonês e a necessidade de adequação ao Sistema, com objetivo de se tornar um ator de destaque, desta vez através da aplicação do soft power. O segundo fator, que define o período a ser abordado, é que a indústria automobilística, por grande parte do século XX permaneceu como o maior expoente tecnológico, influenciando diretamente a maneira que o Estado utilizava essa indústria a fim de conquistar seus objetivos e interesses no âmbito internacional.

Por conta disso, o seguinte trabalho acadêmico se divide em três seções, sendo a primeira seção tratando das discussões acerca do Soft Power e sua definição. A segunda seção trata da trajetória da industrialização japonesa e por fim a terceira seção observa especificamente a indústria automobilística japonesa e como ela desenvolveu-se.

2 SOFT POWER SEGUNDO JOSEPH NYE

O conceito de Soft Power se trata de uma teoria desenvolvida pelo cientista político Joseph Nye, doutor em ciência política pela Universidade de Harvard e uma das maiores autoridades acadêmicas em Relações Internacionais, sendo um dos fundadores da escola neorrealista.

Em seu livro *Soft Power: The Means to Success in World Politics*, ele explica como ele entende o Soft Power como uma fonte considerável de poder, onde considera um poder revolucionário, por ele ser cauteloso, pacifico e discreto. Segundo Nye, podemos dividir os poderes em três categorias, sendo eles: econômica, militar, ideológica e cultural. Sendo o Soft Power o terceiro deles, ou seja, é possível executar o poder aplicando o patrimônio intelectual e cultural que se tem no país e com isso garantir o seu objetivo e do seu país.

Compreendendo o conceito de Soft Power, ou poder convencimento, entendemos como ele funciona e como influencia na Relações Internacionais ou na tomada de decisões. Segundo Ney, o Soft Power se manifesta de modo indireto, pois ele acontece por meio da influência de um ESTADO ou Organização não-governamental sob um determinado assunto. Ele usufrui do poder de persuasão para mover e atrair pessoas, Estados ou empresas com bons argumentos, diferente do Hard Power que é entendido como poder bruto, onde um Estado utiliza da força militar para impor seus objetivos diante dos demais Estados ou Organizações não-governamentais, tendo o Estados Unidos o maior exemplo desse poder onde ele já teve 46% das suas despesas sendo para a área militar.

O Soft Power também pode ser compreendido como um poder atrativo, por quê países podem obter resultados ou atingir seus objetivos na política internacional por conta da grande influência que possui em sua política interna, cultural, e em recorrência disso, seus influenciados aceitam colaborar a fim de possuírem a mesma escalabilidade, com isso, ao invés de coagir com forças militares, ele coopta essas pessoas, opondo-se então ao poder Hard Power que possui um caráter militar, contudo os dois são independentes mas complementares, pois os dois conceitos afetam diretamente ou indiretamente o comportamento dos demais para atingir os seus objetivos. Em suas Teorias, Nye diz o *"co-optive power"* é o poder de manipular a agenda política, de modo a sobrepor-se as preferências dos outros, enquanto que o *"command power"* é o poder da coerção alterando também o comportamento dos outros.

Soft Power está presente desde sempre nos Estados, por exemplo, quando o governo Francês foi derrotado na Guerra Franco-prussiana, eles divulgaram um novo formato de política,

promovendo sua língua e sua literatura através da Aliança Francesa para reconquistar credibilidade, admiração e cooperação dos demais, ou seja, aplicaram valores admiráveis para fortalecimento da cooperação. Os Estados Unidos utilizam para fortalecimento do seu poder de convencimento Hollywood, pois as produções, roteiros, estúdios mundialmente famosos se tornam uma forma de divulgação de conceitos e ideias americanas indiretamente, fazendo com que haja uma admiração por parte dos influenciados.

3 A HISTÓRIA DA MODERNIZAÇÃO INDUSTRIAL JAPONESA

Em seu livro intitulado “A Modern History of Japan: From Tokugawa Times to the Present” Andrew Gordon (ano do livro) analisa o Período Edo desde sua ascensão até sua queda, onde o Estado japonês permaneceu um Estado atrasado, mantendo-se feudal e arcaico tanto em questões econômicas quanto políticas e tecnológicas.

Segundo Gordon, o Xogunato Tokugawa (sistema político japonês baseado em um domínio absoluto por um líder militar) teve como principal característica o isolamento do sistema internacional e atraso tecnológico em prol de um Japão mais fácil de se controlar e de exercer sua vontade. Seu declínio se deu a partir de 1853 quando o Comodoro Matthew Calbraith Perry chegou à baia de Edo com quarto navios, exigindo a abertura dos portos japoneses. Essa ação estrangeira, unida ao descontentamento da população e a impotência japonesa frente a tecnologia estrangeira e seu poder militar fizeram com que a era do Xogunato terminasse e o retorno do Império fosse inevitável. Com a restauração Meiji, o imperador voltou a ocupar o centro do poder no Japão.

Com o novo governo no poder atrelada a abertura comercial e diplomática, o Japão pôde progredir em reformas sociais, econômicas e militares, dando fim a 250 anos de isolamento. O sistema feudal foi abolido, os samurais leais ao Daimiôs foram substituídos por um exército regular leal ao imperador, todos os privilégios pessoais foram banidos e uma reforma agrária e uma constituição foram promulgadas.

Em 1871 a Missão Iwakura foi lançada, proporcionando o envio de uma delegação pelo mundo em busca de novas tecnologias e conhecimento dos Estados mais prósperos no cenário internacional, além de uma série de negociações para desfazer tratados injustos assinados de forma coercitiva pelas potências ocidentais durante o período Edo. A missão percorreu 120 cidades em 12 países estabelecidos em 3 continentes, tendo como foco principal a observação e pesquisa sobre o modo de vida ociedental, desde os de caráter político e de administração, até os militares, a diplomocia, a indústria, a tecnologia, a economia, a educação, a religião, os transportes, comunicações, cultura e recreação.

Ito Hirobumi (membro da delegação japonesa convidada a integrar a missão) detalhou em seu diário todos os principais aspectos da missão e de sua viagem. É de longe o documento mais valioso e detalhado sobre a missão.

A Missão Iwakura analisou tanto os pontos positivos, como os pontos negativos das socidades ocidentais, como a riqueza que o modelo capitalista proporcionava para alguns e a pobreza para outros. Sendo assim, todo o conteúdo coletado pela delegação serviu de base para as novas

políticas do império, valendo se do conceito “Wakon-yōsai” – espiríto japonês com aprendizado oriental – Ou seja, uma abordagem moderna, que buscasse assimilar a tecnologia estrangeira, não abrindo mão à identidade nacional. A partir do sucesso da missão, como ferramenta de Soft Power, foi possível equipar o exército com fuzis e uniformes inspirados nas potencias europeias, construir as primeiras ferrovias e indústrias modernas, avançar na educação, construindo universidades e impondo o ensino obrigatório aos seus cidadãos.

No artigo “The Role of Holding Companies in Pre-War Japanese Economic Development: Rethinking Zaibatsu in Perspectives of Corporate Governance escrito por Tetsuji Okazaki” e publicado na Social Science Japan Journal, decorre que um dos principais pilares econômicos da era Meiji foi a criação de grandes conglomerados, chamados de Zaibatsu, eram responsáveis pela maior parte da economia até o fim da segunda guerra mundial. As principais Zaibatsu eram Mitsubishi, Mitsui, Sumitomo e Yasuda e seus negócios iam desde carvão até criação de carros, trens etc.

De acordo com a enciclopédia Britânica, as vitórias militares japoneses na era Meiji, como a vitória sobre a Rússia no início do século XX e a ocupação da Coreia elevaram o status político militar japonês para o mundo, transformando um pequeno país feudal insular em uma potência industrializada breve a ser lançada nos dois maiores confrontos da história humana.

Por conta da primeira guerra mundial, o Japão ampliou sua esfera de influência na China e se impôs como potência militar no sistema internacional, ganhando um assento na conturbada e recém-nascida Liga das Nações.

Com as recentes vitórias militares e o crescente sentimento nacionalista japonês, o comando imperial foi se tornando mais corajoso contra as potências ocidentais e a China, resultando em um acordo de aliança com a Alemanha Nazista e a Itália, compondo o os países do Eixo na segunda grande guerra.

Mesmo após a rendição da Alemanha, o Império Japonês resistiu por alguns meses, até o momento que os Estados Unidos o forçaram a ficar de joelhos lançando as mais destrutivas armas que a humidade já presenciou, as bombas nucleares de Hiroshima e Nagasaki.

Após assinatura da declaração de Potsdam e por consequência a rendição do Japão, as forças aliadas lideradas pelos Estados Unidos ocuparam o território japonês, cumprindo os termos da declaração onde demandavam cooperação incondicional com os aliados, desarmando imediatamente os exércitos japoneses, ocupando e administrando áreas essenciais para o funcionamento do Estado e a promessa de que os japoneses não seriam destruídos ou escravizados. Por outro lado, os aliados garantiriam que as indústrias fossem mantidas, desde que não sejam usadas para fins bélicos além de exigir as garantias para uma sociedade japonesa

mais democrática, a liberdade de livre pensamento, de religião e de pensamento político, bem como as garantias aos direitos humanos.

A ocupação americana no Japão, segundo o gabinete de história dos Estados Unidos da América pode ser resumida em três grandes fases. A primeira que se inicia em 1945 até 1947 foi responsável por mudanças políticas e sociais. A dissolução das forças armadas japonesas e o banimento de antigos líderes militares em cargos políticos trouxe imediata paz para que as forças de ocupação não sofressem resistência. A influencias dos grandes conglomerados na economia foi diminuída para dar espaço ao livre mercado, uma nova constituição foi criada retirando os poderes absolutos do imperador e entregando ao parlamento, o poderio dos ricos senhores de terras foi drasticamente diminuído, principalmente aqueles que financiaram o império japonês durante a guerra.

A segunda fase que vai de 1947 até 1950 teve como temor americano o avanço comunista tanto da URSS quanto da China. Com isso a reconstrução econômica japonesa obteve um destaque central para que o sucesso do capitalismo se mantivesse no Japão, como uma série de artifícios econômicos para o controle da inflação. Com as hostilidades na guerra da Coreia, os laços entre o Japão e os EUA se tornaram ainda mais fortes, resultando em mais investimentos e um aumento exponencial de exportações japonesas. Além disso as crescentes faltas de insumos para a manutenção das indústrias foram supridas assim que a ONU entrou na guerra, transformando o Japão em um deposito de suprimentos e de investimentos para alimentação do conflito.

A última fase vai de 1950 até 1951 e marca o final da ocupação americana em território japonês e a ratificação de tratados de paz entre as duas nações, assim como a paz formal entre o Japão e as potências aliadas, o restabelecimento de sua força militar e tratados de segurança bilateral.

Por fim a economia japonesa e suas relações diplomáticas pós recuperação americana cresceram de forma exponencial. O Japão integrou as principais organizações internacionais de cunho econômico como o GATT e a OCDE, além de pactos de defesa mútua com os EUA.

4 DESENVOLVIMENTO DO MERCADO AUTOMOBILÍSTICO JAPONÊS EM COMPETIÇÃO COM GRANDES POTÊNCIAS

A indústria automobilística japonesa é um dos casos mais marcantes da história do setor e da gestão da tecnologia. Depois que os engenheiros europeus inventaram o automóvel no final do século XIX, as empresas americanas, lideradas pela Ford, General Motors e Chrysler encontraram maneiras de produzir e comercializar esse novo produto em grande escala.

O Japão passou a receber fábricas dessas três grandes montadoras americanas a partir de 1925. Desde o início de suas operações não houve competição com as marcas nacionais, uma vez que a escala de produção dos americanos era muito superior a japonesa. Em 1936 a discrepância era tanta que as subsidiárias japonesas da Ford, GM e Chrysler produziram um total de 208.967 veículos, em comparação aos produtores nacionais, com um total de 12.127, de acordo com os dados apresentados por Marco Ruiz no livro *"*Complete History Of The Japanese Car*"*. Neste mesmo ano, com objetivo de impulsionar a indústria nacional e frear o rápido desenvolvimento das empresas americanas no oriente, o governo japônes aprovou a Lei da Indústria Manufatureira de Automóveis, uma medida que condiz com a teoria acima apresentada de *soft power*, uma vez que a lei afetava diretamente as empresas americanas e consequentemente acelerava o desenvolvimento nacional, reduzindo a competitividade com o exterior. Conforme dito em "Uma breve análise da economia do Japão" esse tipo de lei seria um dos pilares para a origem da política pós-guerra de promoção desse tipo de indústria. Tal medida, impactou negativamente a venda de carros, uma vez que seu mercado estava limitado. As vendas foram ainda mais impactadas no início da década de 1940 com o advento da Segunda Guerra Mundial. As principais fabricantes japonesas da época, como Nissan, Toyota e Isuzu se voltaram exclusivamente para a produção de veículos militares.

Com a derrota japonesa e o ataque nuclear realizado pelos americanos, a indústria automobilística foi fortemente afetada na maneira que produzia. O modelo que anteriormente se baseava na teoria do Fordismo, acumulando grandes estoques e rápida produção, passou para um modelo mais enxuto a partir do fim da Guerra, com menos estoques, reduzindo os custos e otimizando a produção. Tal método posteriormente passou a ser denominado como Toyotismo, uma vez que a maneira de produzir surgiu inicialmente dentro das fábricas da Toyota a partir de 1948. Segundo Amauri Segalla em "O Triunfo da Toyota", O método adotava a postura *"just in time",* onde só se comprava o que seria produzido e só era produzido o que seria de fato vendido, aumentando consideravelmente a qualidade do produto final, visando a diminuição do desperdício de recursos.

Com um novo molde de produção, a indústria japonesa pode se moldar às necessidades dos japoneses, deixando de se basear nos produtos estrangeiros, dando início a cultura dos "*japonese domestic cars"* ou JDM, que possuíam como característica atender as demandas do mercado interno, com motores menores e menos potentes e carros de menores dimensões, utilizados principalmente para trabalho.

A partir de 1960 essa cultura denominou esses veículos como *kei cars*. Os *keis* tinham um motor minimalista, no entanto, pequeno demais para a maioria dos carros de família. Observando o movimento que se desenvolvia em seu mercado interno, o governo japonês mais uma vez adotou medidas para incentivar a produção. Reduzindo consideravelmente os impostos para esse tipo de veículo. A partir disso, a pessoa média no Japão poderia comprar um automóvel, o que elevou as vendas drasticamente e iniciou um novo momento para indústria. Iniciou-se um movimento tímido de exportação, mas que ano a ano passou a aumentar consideravelmente.

A partir de 1973, por conta da Crise do Petróleo, o modo de vida americano foi afetado, principalmente no setor automobilístico, por conta dos carros americanos serem carros tradicionalmente grandes, confortáveis e potentes, o que consequentemente trazia um grande consumo de combustível. Na necessidade de adaptação dos americanos, a indústria automobilística japonesa encontrou uma oportunidade de adentrar o mercado ocidental, uma vez que os japoneses já estavam acostumados a desenvolver carros mais eficientes. A Crise somada a taxa de câmbio do iene em relação ao dólar americano e libra esterlina aceleraram as exportações de veículos. Desta maneira a indústria precisou se reinventar mais uma vez, com objetivo de abraçar os novos mercados ocidentais.

Nesse período surgiram carros com nomes consagrados até hoje, como o Corolla, o Civic e Datsun, que ainda mantinham a ideia de carros pequenos e eficientes, mas se adaptando ao gosto ocidental, tornando-os mais potentes e usuais para famílias.

Em 1980, a cidade de Detroit, principal expoente automotivo dos EUA, se vê sendo superada, uma vez que Japão ultrapassou os Estados Unidos e tornou-se o maior produtor de automóveis. As grandes marcas americanas entram num período sombrio a beira da falência. A solução para as marcas foi buscar auxílio com o Estado, desta forma, o governo americano passa a auxiliar a recuperação das empresas americanas, impondo sanções às exportações japonesas a partir de 1981, movimento que se repetiu também na Europa.

O fim dos anos de 1980 até o início de 1990, o Japão se tornou um exemplo de expoente tecnológico. Neste período, o que se tratava de tecnologia vinha do oriente, mais especificamente do Japão, o que não foi diferente com os carros. A partir de 1990 os carros

japoneses passaram por uma revolução, muitas ferramentas novas foram adicionadas, como aerodinâmica ativa, componentes elétricos, computador de bordo, entre outros. Tais incrementos aumentavam ainda mais a competitividade da indústria nacional, não visando mais somente o setor de veículos domésticos, mas também se aventurando nos esportivos, inclusive chegando a ganhar as 24 Horas de Le Mans, com o revolucionário Mazda 787B, o evento automobilístico mais importante do mundo, que serve como uma vitrine para as grandes montadoras demonstrarem seus produtos e suas tecnologias. Além disso, as marcas japonesas continuam muito relevantes nas competições automobilísticas, principalmente a Honda, que fornece motores para grandes equipes de Fórmula 1 desde os anos 90, se mantendo competitiva e relevante, o que é muito importante, uma vez que a fórmula 1 é a principal categoria do automobilismo mundial.

O exemplo mais conhecido desta união entre o suprassumo das competições automobilísticas e marcas japonesas é a criação do icônico McLaren MP4/4 do brasileiro Ayrton Senna, que possuía motor Honda, sendo este carro o que levou Senna a conquistar o seu primeiro título mundial da categoria, firmando seu nome na história como um dos maiores de todos os tempos.

Os japoneses extraiam o máximo de seus carros, o que fez com que seus veículos se popularizassem principalmente entre os jovens da época.

A partir deste momento, como visto no texto de Amauri Segalla, *"O Triunfo da Toyota",* a indústria automobilística japonesa já estava estabilizada nos mercados ocidentais, sempre sendo elencada à qualidade e confiabilidade. A partir dos anos 2000, o domínio passou a ser absoluto, principalmente, por conta da segunda crise que assombrava as empresas americanas. Até que em 2006 o Japão ultrapassou os Estados Unidos e tornou-se a maior fabricante de automóveis novamente e em 2008 a Toyota ultrapassou a General Motors para se tornar a maior fabricante de carros do mundo, mantendo-se até os dias atuais como uma das maiores montadoras. Atualmente as empresas japonesas competem com igual força com outras montadoras no ocidente, ditando tendência e se adaptando as especificidades de cada mercado.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Desta maneira, após compreender o conceito de Soft Power proposto por Joseph Nye, é possível observar momentos em que o Japão utilizou desta ferramenta e também momentos em que utilizaram contra si.

Na seção II no período em que o japão busca se renovar através da Restauração Meiji, deixando de lado uma política de isolamento e buscando conhecimento no Sistema Internacional, afim de desenvolver-se tecnologicamente, preservando a cultura japonesa. Posteriormente, na seção III, especificamente sobre a indústria automobilística, quando o japão fecha suas portas para as empresas estrangeiras e reduz os impostos, com objetivo de incentivar o produto nacional e torná-lo mais competitivo.

Não só agindo através do Estado, mas também com agentes não-governamentais que atuaram através do Soft Power, aumentando a zona de influência japonesa, primeiramente através dos grandes conglomerados (Zaibatsu) e posteriormente com o modo de produção do Toyotismo.

Concluímos que, o Japão, devido a escassez de alternativas após a derrota na Segunda Guerra, teve demonstrar seu poder através do Soft Power, uma vez que não possuía exército e nem recursos chaves para o desenvolvimento da indústria. Embora, o Soft Power tenha sido utilizado também por agentes não-governamentais, foi o Estado, o agente a dar o principal passo em direção ao desenvolvimento da indústria automobilística, através das implicações impostas para os produtos importados.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Japan's Foreign Relations and Role in the Late 20th Century. **ASIA FOR EDUCATORS, COLUMBIA UNIVERSITY.** Disponível em: <http://afe.easia.columbia.edu/special/japan_1950_foreign_relations.htm> Acesso em: 21 set. 2021.

The American Occupation of Japan. **ASIA FOR EDUCATORS, COLUMBIA UNIVERSITY.** 1945-1952. Disponível em: <http://afe.easia.columbia.edu/special/japan_1900_occupation.htm> Acesso em: 21 de set. 2021.

Japão: perfil do país que renasceu para se tornar uma potência. **BBC BRASIL.** Disponível em: < https://www.bbc.com/portuguese/internacional-56340592> Acesso em: 21 de set. 2021.

CARVALHO, Eneas Gonçalves de. Competitividade internacional em uma perspectiva setorial: uma abordagem a partir da indústria automobilística japonesa. 1993. 220f. Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Economia, Campinas, SP. Disponível em: <http://www.repositorio.unicamp.br/handle/REPOSIP/286281>. Acesso em: 20 set. 2021.

CARVALHO, E. G. Uma contribuição para o debate sobre a globalização na indústria automobilística internacional. Economia e Sociedade, Campinas, SP, v. 14, n. 2, p. 287–317, 2016. Disponível em: <https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/ecos/article/view/8643036>. Acesso em: 20 set. 2021.

The Last Days of Imperial Japan. **COUNCIL ON FOREIGN RELATIONS.** Disponível em: <https://www.cfr.org/timeline/last-days-imperial-japan> Acesso em: 21 de set. 2021

CUSUMANO, Michael A. Manufacturing Innovation: Lessons From The Japanese Auto Industry SLOAN MANAGEMENT REVIEW; Cambridge Vol. 30, Ed. 1, (Fall 1988). Disponível em:

<https://www.proquest.com/openview/17b98ce54f075e639cfd1d23859bb75b/1?pq-origsite=gscholar&cbl=26142>. Acesso em: 22 set. 2021.

O Triunfo da Toyota. **ÉPOCA NEGÓCIOS.** Disponível em: <http://epocanegocios.globo.com/Revista/Epocanegocios/0,,EDR76927-8382,00.html> Acesso em: 20 de set. 2021.

GORDON, Andrew, 1952 - **A MORDEN HISTORY OF JAPAN: FROM TOKUGAWA TIMES TO THE PRESENT.** Estados Unidos - Oxford University Press - 2002

Ito Hirobumi's Handwritten Diary of His Foreign Journey. **LIBRARY OF CONGRESS**. Disponível em: *https://www.loc.gov/item/2021667430* > Acesso em: 01 de nov. 2021

Proclamation Defining Terms for Japanese Surrender. **NATIONAL DIET LIBRARY.** Disponível em: <https://www.ndl.go.jp/constitution/e/etc/c06.html> Acesso em: 23 de set. 2021

Occupation and Reconstruction of Japan, 1945–52. **OFFICE OF THE HISTORIAN.** Disponível em: <https://history.state.gov/milestones/1945-1952/japan-reconstruction> Acesso em: 21 de set. 2021.

The Role of Holding Companies in Pre-War Japanese Economic Development: Rethinking *Zaibatsu* in Perspectives of Corporate Governance. **OXFORD ACADEMIC.** Disponível em: https://academic.oup.com/ssjj/article-abstract/4/2/243/1663613 > Acesso em: 01 de nov. 2021