

**UNIVERSIDADE SÃO JUDAS TADEU  
CAMPUS PAULISTA**

**TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO**

**O FIM DA FORD NO BRASIL  
E SUAS RELAÇÕES COM A OFERTA DE CRÉDITO**

**DANILO GRATTI NUNES  
ISAC DE SOUSA CRUZ  
SAULO DAVI BARROS**

Trabalho de conclusão de curso apresentado como requisito parcial para a conclusão do bacharelado em Ciências Econômicas, sob orientação de Prof. Dr. Raphael C. Penteado e coorientação de Prof. Ms. Reinaldo Mora.

**SÃO PAULO  
2022**

## **Resumo do Pesquisa**

O artigo se trata de um estudo de caso, realizado através da pesquisa bibliográfica que busca analisar o histórico econômico e estratégico da *Ford Motor Company* e o encerramento de suas atividades no Brasil. Através da análise de dados jornalísticos e indicadores econômicos, o trabalho busca analisar como a oferta de Crédito Bancário empresarial pode ter sido um critério fundamental para o fim das atividades da empresa no Brasil.

## Introdução/justificativa

A indústria automobilística é um dos pólos industriais mais tradicionais do Brasil que, por muitos anos, destacou-se como um dos dez maiores fabricantes em volume de produção mundiais (DULCI & LIMA, 2021). O desenvolvimento deste setor reflete em indicadores macroeconômicos, onde o setor representava 5% do PIB, empregando direta, em setores relacionados a fabricação direta de peças e veículos, e indiretamente, em setores como reparação automotiva, mecânicas e demais atividades comerciais, empregando assim cerca de 1,3 milhão de pessoas (DAUDT & WILLCOX, 2018). Segundo o levantamento de quantidade de empregos formais por setor do IPEA, o setor de Indústria de Transformação se destaca na terceira posição, com empregos relacionados ao Comércio e reparação de veículos automotores e motocicletas em primeiro lugar (IPEA, 2022).

Entretanto, o avanço da indústria automobilística está cada vez mais dependente de tecnologias da Quarta Revolução Industrial. A necessidade de implementação de maquinário de alto custo para maior automatização das linhas de produção elevam o nível de investimento necessário para o funcionamento e aumento de margem de lucro das empresas do setor automobilístico. Para evitar a saída de grandes empresas dos mercados nacionais, a oferta de crédito bancário empresarial dá-se como um dos principais modelos de incentivo econômico, liberando as empresas da necessidade prévia de poupança, mas também da riqueza acumulada no passado e de sua distribuição (Prates e Freitas, 2013).

Em um cenário de alta competitividade, desvalorização do poder de compra brasileiro e desincentivos econômicos, a Ford, uma das principais fabricantes de automóveis do Brasil, anunciou o fechamento de suas fábricas e sua saída do mercado automobilístico brasileiro (DIEESE, 2021).

Através da pesquisa bibliográfica e documental, baseando-se tanto em artigos científicos, literatura econômica e material jornalístico fornecido pela Ford e demais veículos de imprensa, o presente trabalho intenta relacionar indicadores como a série histórica da concessão de Crédito Bancário Empresarial nacional com o encerramento da produção da Ford no Brasil.

## **Objetivos**

Objetivo Geral – Relacionar a oferta de crédito empresarial com a saída da Ford no Brasil.

Objetivo específico 1 – Realizar pesquisa bibliográfica acerca da evolução histórica da Oferta de Crédito Bancário, relacionando-a com a literatura econômica.

Objetivo específico 2 – Analisar fatores externos e estratégias adotadas pela marca, através de dados jornalísticos, relacionando-os a saída da empresa do Brasil.

## Metodologia/Método

O trabalho trata-se de uma pesquisa documental e bibliográfica, pois serão utilizados dados obtidos em pesquisas científicas e artigos científicos, assim como documentos censitários e documentos oficiais não analisados. Como destaca Gil (2002):

“(...) b) a pesquisa bibliográfica realiza-se, quase exclusivamente, com material disponível em bibliotecas. Já a pesquisa documental pode exigir a consulta aos mais diversos tipos de arquivos públicos e particulares;” (GIL, 2002, p. 88)

Ademais, o trabalho pode ser subdividido em duas categorias de análise:

- Econômica: visa relacionar os dados econométricos, obtidos em órgãos governamentais censitários, com a literatura econômica.
- Jornalística: visa relacionar dados estatísticos com dados jornalísticos sobre a empresa, buscando relacionar a estratégia corporativa adotada pela companhia, com índices macroeconômicos.

A documentação jornalística está rotineiramente presente na atividade acadêmica econômica. Os grandes veículos de mídia frequentemente cumprem o papel da divulgação de dados econômicos para o grande público, como afirma Franciscato (2007):

“Há, aqui, um importante ponto de convergência entre o setor acadêmico e o produtivo, com possibilidade de produção de conhecimento (objetivo maior da academia) que tenha fins aplicados (interesses das organizações produtivas, como as indústrias da mídia).” (Franciscato, 2007, pg. 2)

Por fim, para uma melhor análise sobre a perspectiva da empresa nos períodos de sua atividade no Brasil, assim como sua relação como sua sede, nos Estados Unidos, o uso de dados jornalísticos dá-se como melhor alternativa.

O trabalho também busca realizar uma análise univariada, focando na Oferta de Crédito e escolhendo por não considerar, simultaneamente, os incentivos tributários quais também afetam positivamente a atividade econômica dos setores em questão. Para uma análise tributária sobre o setor automobilístico, incentivamos a leitura de “O estado pastor e os incentivos tributários no setor automotivo”, de Schapiro (2017).

## **Desenvolvimento:**

### **Histórico da Ford no Brasil**

A tradicional história da Ford no Brasil sempre foi entrelaçada entre inauguração de novas fábricas, mudanças de estratégias e adequação às práticas dos governos a qual a empresa mantinha suas operações no Brasil. Da Primeira e Segunda Guerra, a Ditadura Militar e Redemocratização, a marca se adequou ao cenário, mantendo suas operações e como uma das grandes líderes de mercado. Para melhor compreensão de suas atividades no Brasil, segue um breve resumo sobre sua atuação no mercado automobilístico nacional.

#### **De 1910 a 1960**

Em meados de 1910, a Ford voltou seus olhos para os mercados latinos. Com o crescimento de São Paulo, que começava a se tornar uma metrópole, chamou a atenção de Henry Ford e em 24 de abril de 1919, a Ford abriu o seu primeiro escritório na cidade de São Paulo (Ford Brasil, 2022). Na época, o escritório ocupava apenas uma parcela do pequeno prédio na região central de São Paulo, empregava poucos funcionários e não mudava em nada a dinâmica de importação e vendas dos seus automóveis no Brasil e na América Latina.

Com o crescimento das vendas, em meados de 1920, a Ford migra a sua operação gerencial para um espaço maior, que possibilitou implementar uma linha de montagem e reparo de veículos, podendo ser considerada essa a primeira fábrica da Ford no Brasil (Ford Brasil, 2022). Diferente do primeiro espaço, esse já atendia muito melhor as necessidades fabris, tanto que em 30 de dezembro de 1925 o espaço é adquirido pela empresa e passa a ser a sede oficial, sendo esse o primeiro grande passo para firmar a sua presença no Brasil e na América Latina (O ESTADO DE S. PAULO, 1925).

Conforme a Ford crescia, como indústria, ela também crescia os seus investimentos no Brasil. Por fatores internos como a proibição das importações durante a Era Vargas, o que afetava diretamente a produção, uma vez que parte das máquinas, peças e matéria-prima era importada, e externa, com a segunda guerra mundial, o que levou as indústrias automobilísticas a dedicar seus esforços para a produção de maquinário bélico, as instalações da empresa no Ipiranga só vieram a ser implementadas em 1953. Como escreveu o jornal O Estado de São Paulo:

“a Companhia Ford inaugurou ontem solenemente as suas novas instalações industriais nesta Capital, as quais constituem a mais moderna linha de montagem de veículos da América do Sul”. (O ESTADO DE S. PAULO, 1953)

A fábrica possuía uma capacidade produtiva para até 30.000 unidades por ano, segundo o Correio Paulistano de 2 de março de 1952. Se considerarmos que a estimativa, do próprio Correio Paulistano, de que a Ford já havia vendido no Brasil, nesses últimos 50 anos, 200.000 unidades, esse era um salto gigantesco na capacidade produtiva e uma prova do comprometimento da Ford com o mercado brasileiro (CORREIO PAULISTANO, 1952).

## De 1960 a 1990

O começo do fim para a fábrica do Ipiranga se dá em 1967, em um acordo, a Ford adquire todas as ações da Willys–Overland Motors no Brasil, tornando-se assim sócio majoritária no negócio e assumindo para si a produção tanto dos veículos Ford como a produção dos veículos Jeep, além das fábricas da Willys, como a fábrica de Taubaté e São Bernardo (O ESTADO DE S. PAULO, 1967). A princípio, a Ford foi introduzindo, na fábrica de São Bernardo, a produção de seus veículos de passeio. Por lá passaram a produção de veículos como Corcel, Maverick, Escort, Pampa e Del Rey.

Após o período de Ditadura Militar, que se encerra em 1985, as indústrias voltam a olhar para o Brasil e a investir para capturar o enorme mercado brasileiro. Em 1987, a Ford em conjunto com a Volkswagen traça um plano ousado, a fundação de uma nova indústria automobilística, a Autolatina uma parceria criativa e produtiva para pensar, desenvolver e vender veículos que sejam destinados para o mercado da América Latina (A TRIBUNA, 1986). Ao longo dessa parceria, ambas as empresas produziam carros similares, com características de carros populares, ou seja, carros com baixo nível tecnológico e de pouco requinte.

## De 1990 a 2010

O resultado da parceria Autolatina, que se encerrou em 1996, foi uma Volkswagen muito mais fortalecida e consolidada com a líder de mercado e uma Ford com uma imagem enfraquecida, colocando-a em quinto lugar em *Market Share* (A TRIBUNA, 1996).

Ao término da parceria, a fábrica de São Bernardo, que produzia primariamente veículos de passeio para a Volkswagen, ficou com uma capacidade ociosa muito grande. Foi quando a Ford decidiu por bem encerrar as atividades na Fábrica do Ipiranga e migrou a produção de veículos pesados para São Bernardo, na ocasião, a Ford era a líder no mercado de picapes e vice-líder no mercado de caminhões, enquanto a produção de veículos de luxo, que vinha em queda, foi transferida para a Argentina (O ESTADO DE S. PAULO, 1999).

Os anos 90 foram marcados por grandes mudanças no setor automobilístico no Brasil. As principais marcas da época fizeram mudanças nas suas linhas produtivas, seja abrindo novas linhas ou mudando o seu local de produção. A descentralização da indústria automobilística é resultado do fim do período militar e uma sensação de liberdade política e institucional, como cita Dulci:

“[...] o processo de desmontagem do regime autoritário de 1964, culminando com a Constituição de 1988. Entre os elementos da referida desmontagem ocupava lugar de destaque um impulso muito claro de descentralização política e institucional, a traduzir-se em deslocamento de poder em favor de estados e municípios.” (Dulci, 2002, pg. 100).

Em posse desse poder, os Estados começaram a trabalhar para atrair as maiores indústrias para seus territórios. Buscando recuperar a sua imagem, a Ford do Brasil, decide investir quantias consideráveis na produção local de veículos compactos, revitalizando a sua planta de São Bernardo. A modernização da linha de produção brasileira recebeu um aporte de US\$ 2.5 bilhões e a linha de veículos de luxo na Argentina de US\$ 1 bilhão, nos anos 2000 (O ESTADO DE S. PAULO, 1996). Parte da estratégia de investir no Brasil, veio de uma necessidade das indústrias automobilísticas, principalmente, as norte-americanas, de recuperar o *Market Share* perdido em todo o mundo com o crescimento das marcas asiáticas, que ofereciam produtos com mais qualidade, mais personalização e preços mais competitivos.

Em 2002, a Ford faz mais um movimento ousado no mercado da América Latina, e decide iniciar a construção de uma nova fábrica, no Brasil, para corrigir o erro gerencial de 1999 e reverter as perdas no país que acumulavam cerca de US\$ 2 bilhões entre 1995 e 2002 (O ESTADO DE S. PAULO, 2002). A nova fábrica, iria assumir a produção de veículos de compactos e a fábrica de São Bernardo ficaria a cargo dos veículos pesados.

A construção da Fábrica de Camaçari foi o pivô de uma crise política no Brasil. Com o processo de descentralização da indústria automobilística, as principais montadoras buscaram emplacar as melhores negociações e as melhores condições de infraestrutura nos estados próximos a São Paulo, no eixo sul-sudeste, mas, tudo mudou quando a Ford que já estava com praticamente tudo acertado para iniciar a implantação de uma nova linha de montagem no Rio Grande do Sul, acabou desistindo destes planos e decidiu instalar sua nova linha em Camaçari, Bahia.

Os dirigentes que acabavam de assumir o Governo do Rio Grande do Sul, em 1998, decidiram rever os termos do contrato com a Ford, os quais eles entendiam que davam incentivos excessivos a empresa (O Pioneiro, 2000) e sabendo disso, o governo regional da Bahia organizou uma proposta agressiva para atrair a empresa e revitalizar o seu parque industrial constituído entre os anos de 1858 até 1938. A proposta da Bahia era tão agressiva que foi levada para discussão pelos Estados para a esfera Federal, inicialmente, os baianos previam uma renúncia fiscal de R\$ 700 milhões ao ano, assumindo que a indústria traria a região cerca de R\$ 1 bilhão ao ano em outros tributos (O ESTADO DE S. PAULO, 1999). Por fim, a renúncia foi de R\$ 180 milhões ao ano até 2010.

Inaugurada em 12 de outubro de 2001, a fábrica que teve um investimento direta da Ford de US\$ 1.2 bilhões, era capaz de produzir 250 mil unidades ao ano e inicialmente produzia apenas a caminhonete Courier (Talentos, 2001). Porém, os números de vendas da Ford já não eram os mais expressivos dentre as 4 grandes montadoras (Volkswagen, GM, Fiat e Ford), em outubro de 2001 a Ford amargava um market share de 7% (O ESTADO DE S. PAULO, 2002).

A fábrica de Camaçari se tornou rapidamente uma das mais ativas da Ford no Brasil, lançando o chamado Projeto Amazon, considerado a última cartada da Ford para a permanência no mercado brasileiro. O projeto era focado na produção de 3 modelos do Fiesta e trouxe um sucesso e uma revitalização para marca, com vendas expressivas, mas ainda abaixo das marcas mais consolidadas (Silva, Projeto Amazon é a esperança da Ford, 2002). Na sequência, veio a Ecosport e o Ford Ka, outro sucesso para a Ford no volume de vendas. O carro que foi desenhado e pensado para o mercado da América Latina, atingiu números expressivos de vendas e juntos elevaram a participação de mercado para 11,5% em 2003 (Silva, Ford já estuda um terceiro turno de trabalho na Bahia, 2003). No final de 2006, a Ford já gozava da sua melhor fase no Brasil desde os anos 90, quando quase encerrou as operações.

O crescimento das marcas asiáticas foi tão expressivo, assomado a uma crise no valor dos combustíveis, que instaurou uma grave crise financeira na fábricas automobilísticas norte-americanas (G1, 2008). Em 2008, Ford, General Motors e Chrysler estavam à beira de um pedido de concordata devido aos graves problemas financeiros enfrentados, a marca se sustentou em grande parte do sucesso da produção brasileira e focou na venda, em território estadunidense, de veículo pequenos como aqueles produzidos por aqui e na Europa.

Em 2010 venciu o incentivo fiscal da Ford no Brasil, porém, o então presidente do Brasil, Luís Inácio Lula da Silva, assinou uma renovação do incentivo até o ano de 2015 e em troca a Ford iria realizar novos

investimentos na região, o que resultou no aumento da produtividade da planta de Camaçari que era de 250 mil unidades para 300 mil unidades ao ano (Nossa, 2010).

### **De 2010 a 2021**

Com final do Projeto Amazon, e a recuperação da marca a nível mundial, a Ford estagnou a sua participação de mercado. Ao mesmo tempo, a dinâmica do mercado da América Latina foi se alterando para consumir veículos com características mais *premium*, e a empresa começou a mesclar a venda de veículos produzidos no Brasil e no México.

Em meados de 2019, a Ford já havia perdido a sua vice-liderança no segmento de veículos pesados, já havia perdido a sua notoriedade nos modelos de picapes, que não foram capazes de competir com os modelos asiáticos e a linha de São Bernardo estava operando basicamente com veículos considerados secundários na linha de vendas da Ford. Em 30 de outubro de 2019, a Ford anunciou o encerramento das atividades na fábrica de São Bernardo (Brigatti, 2019).

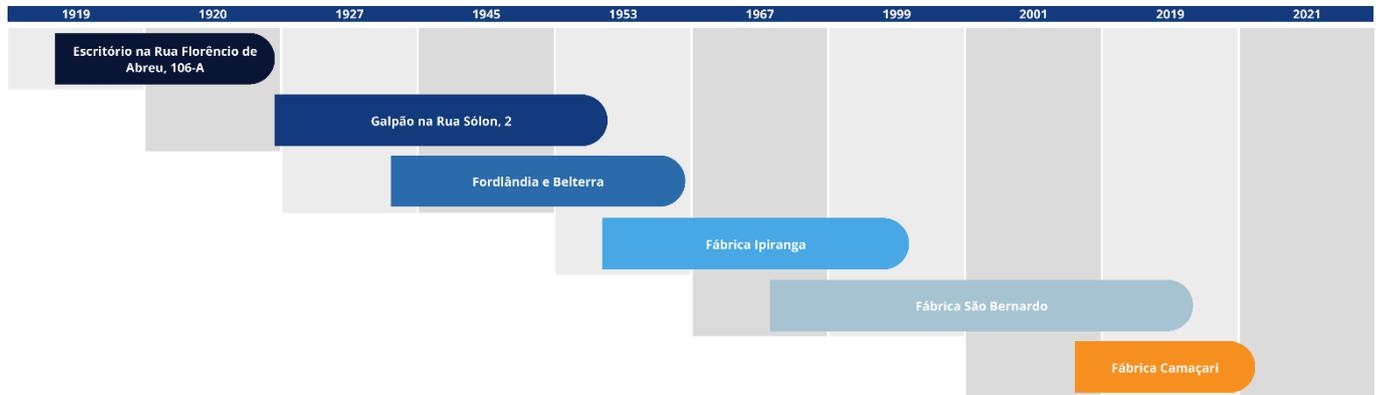
Já na planta de Camaçari, o alto investimento realizado pela Ford para transformar a região em um polo industrial adequado para as suas necessidades, a queda nas vendas dos veículos produzidos no Brasil e um decisão a nível global de reposicionamento da marca, agora, focada em veículos de luxo e elétricos, levaram ao encerramento em 11 de janeiro de 2021 da fábrica, encerrando-se assim, as atividades da última fábrica da Ford no Brasil (G1, 2021).

### **Sobre o histórico da Ford no Brasil**

Podemos dizer que durante esses mais de 100 anos da presença na Ford no Brasil, ela foi um universo particular em relação a sua sede, e esse foi seu destaque. Cresceu junto com a companhia, que via no Brasil uma oportunidade de construir um sonho grande, se isolou e se afastou nos momentos mais sombrios do Brasil e soube se reinventar e se destacar no pior momento da companhia.

Sua trajetória é marcada pela expansão em momentos de maiores incentivos econômicos, seja pelo aumento da fabricação de veículos ou mesmo pelo aumento de sua linha de produção. A seguir, podemos observar uma linha temporal de abertura e fechamento de suas fábricas por todo Brasil:

Gráfico 1: Abertura e fechamento de fábricas e polos de produção da Ford no Brasil



Fonte: Elaboração do autor

Podemos analisar que, durante seu período inicial, a questão operacional da Ford não obteve necessariamente por ter mais de duas frentes operacionais simultâneas no Brasil, tendo apenas em momentos raros, como entre 1930 e 1945, houve a coexistência entre o Galpão na Rua Solon e o projeto da Fordlândia, ambos sendo substituídos futuramente pela Fábrica Ipiranga.

Em um período de maior estabilidade e renovação estratégica, as Fábricas do Ipiranga e de São Bernardo coexistiram, com focos em produção de produtos diferentes, separando-os entre veículos pesados e de passeio. A fábrica do Ipiranga viria a ser fechada pela expansão da Fábrica de São Bernardo, sendo possível a produção dos dois tipos de veículos.

Em um período futuro, a coexistência da Fábrica em São Bernardo e a Fábrica em Camaçari demonstram um retorno ao isolamento das estratégias da Ford Brasil em relação a sua sede. O Projeto Amazon, encabeçado na Fábrica em Camaçari, foi a última cartada da Ford para a permanência no mercado brasileiro. Com o seu encerramento, a visão de negócios da Ford em território nacional também parecia perto de se encerrar. Em 30 de outubro de 2019, a Ford anunciou o encerramento das atividades na fábrica de São Bernardo (Brigatti, 2019), que focava na produção de veículos pesados. Ao mesmo tempo, a dinâmica do mercado da América Latina exigia veículos da linha premium, com as marcas asiáticas sendo a preferência do consumidor.

Enfim, em 2021, a Ford encerrava seus negócios no Brasil com o fechamento da Fábrica em Camaçari. Os principais motivos seriam a queda nas vendas dos veículos produzidos no Brasil e uma decisão a nível global de reposicionamento da marca, agora, focada em veículos de luxo e elétricos (G1, 2021).

Esse descolamento, fez com que a Ford do Brasil ficasse isolada, e quando o mercado brasileiro se alinhou novamente aos mercados estrangeiros, já era tarde demais.

## **Teoria da Oferta de Crédito Bancário**

Em uma economia de mercado, a captação de recursos de uma empresa, sendo ela de capital aberto, dá-se essencialmente de duas maneiras distintas: a captação de recursos pelo meio acionário, disponibilizando frações da empresa na Bolsa de Valores; ou o com a obtenção de crédito bancário, uma dívida com bancos privados ou estatais.

O papel de crédito na macroeconomia, dependente da sua oferta, afeta diretamente o bem-estar das empresas e famílias, como indica Newton Freitas (2004):

Quando o acesso ao crédito é facilitado, as empresas tendem a investir mais na expansão de suas atividades, e as famílias tendem a aumentar o seu grau de consumo. Esse comportamento das empresas e das famílias colabora para uma maior taxa de crescimento econômico. (Newton Freitas, 2004, pg. 1)

Da literatura econômica referente à oferta de crédito, o trabalho visa destacar os pressupostos da Teoria Keynesiana e pós-keynesiana.

### **Pressupostos Keynesianos e pós-Keynesianos**

Para Keynes e os pós-keynesianos, os bancos são entidades capazes de criar crédito por meio da moeda escritural. Seu comportamento, como empresa, possui expectativas e motivações guiadas pelo lucro, mas suas expectativas em relação a condição econômica futura refletem diretamente na atividade econômica, visto que a oferta de crédito é de sua total dependência.

A preferência pela liquidez, pressuposta na Teoria Geral de Keynes, demonstra a taxa de juros como a principal guia na oferta de crédito, visto que a decisão de ofertar moeda, de liquidez imediata, é guiada pela certeza de uma maior recompensa futura, como descreve De Paula, no seu artigo de 2006, Bancos e crédito: a abordagem pós-keynesiana de preferência pela liquidez. A decisão de retenção de moeda pode ser subdividida em três motivos, sendo estes o motivo transação, especulação e precaução:

- Motivo Transação: Há planejamento do agente econômico de financiamento futuro, motivo desta poupança.
- Motivo especulação: Há perspectiva de uma taxa de juros favorável em momento futuro.
- Motivo Precaução: Há incerteza sobre o futuro, e é preferível manter um ativo líquido, como a moeda, para manter a reserva de valor inalterável no decorrer do tempo.

A preferência pela liquidez pode ser observada em diversos agentes econômicos, mas é de importância destacarmos o papel dos bancos como instituições credoras, pois através da análise da oferta de crédito, é possível determinamos sua perspectiva de rentabilidade, lucro e mesmo o estado geral de negócios na economia, como destaca De Paula:

Os bancos demandam aplicações mais líquidas, apesar de menos lucrativas, em função da incerteza sobre as condições que vigoram no futuro, o que pode levar a um aumento em sua preferência pela liquidez, ocasionando, conseqüentemente, um redirecionamento em sua estrutura de ativos. (De Paula, 2006, pg. 85)

O papel dos bancos no ciclo econômico diverge em diferentes cenários, operando tanto para, em uma fase expansionista, acelerar o crescimento econômico, quanto para a acentuação da estagnação em uma crise. Em

momentos de otimismo econômico, a oferta de crédito a longo prazo e de alto risco são adotadas, oferecendo maior segurança e garantia para os devedores, podendo expandir seu prazo de pagamento e estabilizar as suas contas internas. Movimentos como esse são incentivos para o aumento de produção e investimento nas empresas (De Paula, 2006).

## **O setor automobilístico e a oferta de crédito**

A indústria automotiva vem se transformando de maneira abrupta e incessante, pelos olhos da Quarta Revolução Industrial. Seu grau de concorrência aumenta gradativamente, assim como seu custo imediato para obtenção de novas tecnologias, sejam elas utilizadas na linha de produção ou mesmo no produto apresentado ao consumidor. Como destaca Carvalho (2008):

De fato, a intensificação da concorrência na indústria automobilística tem sido marcada pela utilização mais intensa da tecnologia (especialmente da microeletrônica), pela redução do ciclo de desenvolvimento de produto, pela ampliação da diversidade de modelos (e dos seus atributos) e pela segmentação dos mercados previamente existentes. (Carvalho, 2008, pg. 13)

Tendo em vista o nível de investimento em tecnologia, pesquisa e desenvolvimento atual da Indústria Automobilística, incentivos como o aumento da Oferta de Crédito se dão como principais para a atualização de sua atividade produtiva, aumentando o nível tecnológico da linha de produção, visando aumentar a sua competitividade em um mercado cada vez mais acirrado, onde o fato é que as montadoras precisam investir em automóveis cada vez mais sofisticados, duráveis, tecnológicos e com maior autonomia a fim de manter sua fatia de mercado (PAGANI, 2022).

Ademais, a demanda por bens duráveis de consumo também é afetada pela oferta de crédito, visto que, para o amplo consumidor, bens de alto valor são majoritariamente acessados através de uma alta oferta de crédito.

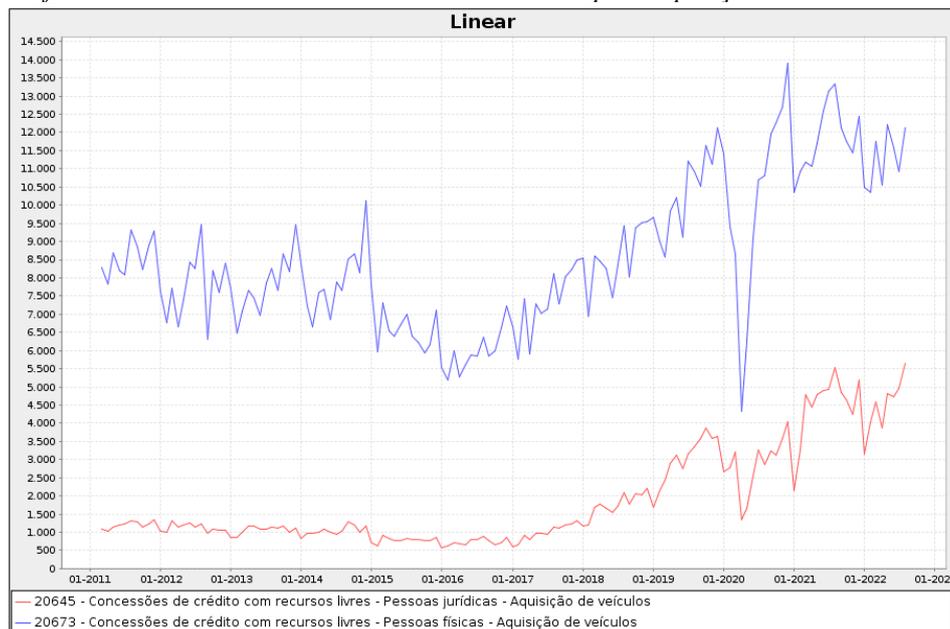
### **Análise da Oferta de Crédito para Aquisição de Veículos no Brasil**

A demanda por automóveis está altamente relacionada com a concessão de crédito, como apontam Pagani (2022):

“Como parte das vendas deste setor depende de financiamentos, uma redução na oferta de crédito e/ou elevação dos juros poderia inibir a demanda por veículos.” (Pagani, 2022, pg. 621)

Ao analisarmos a série histórica de Concessão de Crédito com Recursos Livres para Aquisição de Veículos, é notável que, do período de 2011 a 2022, houve um crescimento notável na concessão para Pessoas Físicas:

Gráfico 2: Concessão de Crédito com Recursos Livres para Aquisição de Veículos

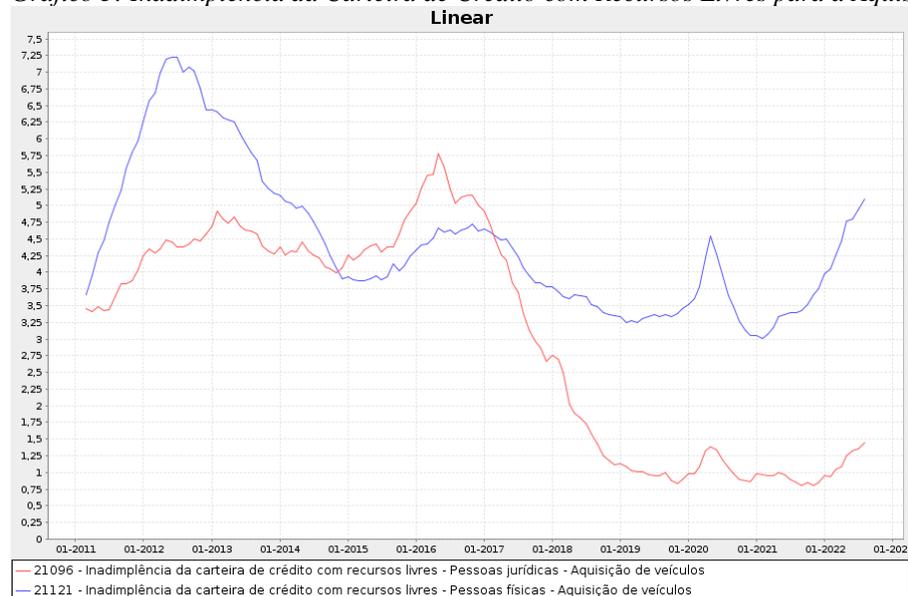


Fonte: Série Temporal - BACEN

Tal aumento da concessão de crédito aponta positivamente para o aumento da demanda por veículos no país, mostrando um cenário positivo para a venda de automóveis. Porém, sozinho, a Concessão de Crédito não resulta em lucros diretos, visto que a inadimplência é um risco real no mercado de crédito.

Ao observarmos a Inadimplência da Carteira de Crédito com Recursos Livres para a Aquisição de Veículos, podemos observar que, no período entre 2011 a 2017, a inadimplência, seja para Pessoa Jurídica (PJ) ou Pessoa Física (PF) eram consideráveis, alcançando a máxima de 7,25 para PJ, em 2012, e 6 para PF, em 2016. Porém, após o período de alta, foi possível observar vertiginosa na inadimplência para PF, alcançando a mínima de 1, enquanto a inadimplência para PJ foi alcançada em 2021, chegando aos 3,5.

Gráfico 3: Inadimplência da Carteira de Crédito com Recursos Livres para a Aquisição de Veículos



Fonte: Série Temporal - BACEN

É importante observarmos que, no período seguinte, há uma tendência de leve crescimento na taxa de Inadimplência, mas no intervalo de 2020 e 2021, anos que foram acometidos por uma crise econômica e sanitária global, o nível de inadimplência manteve-se baixo.

### Da Concessão de Crédito e Inadimplência para o setor automobilístico

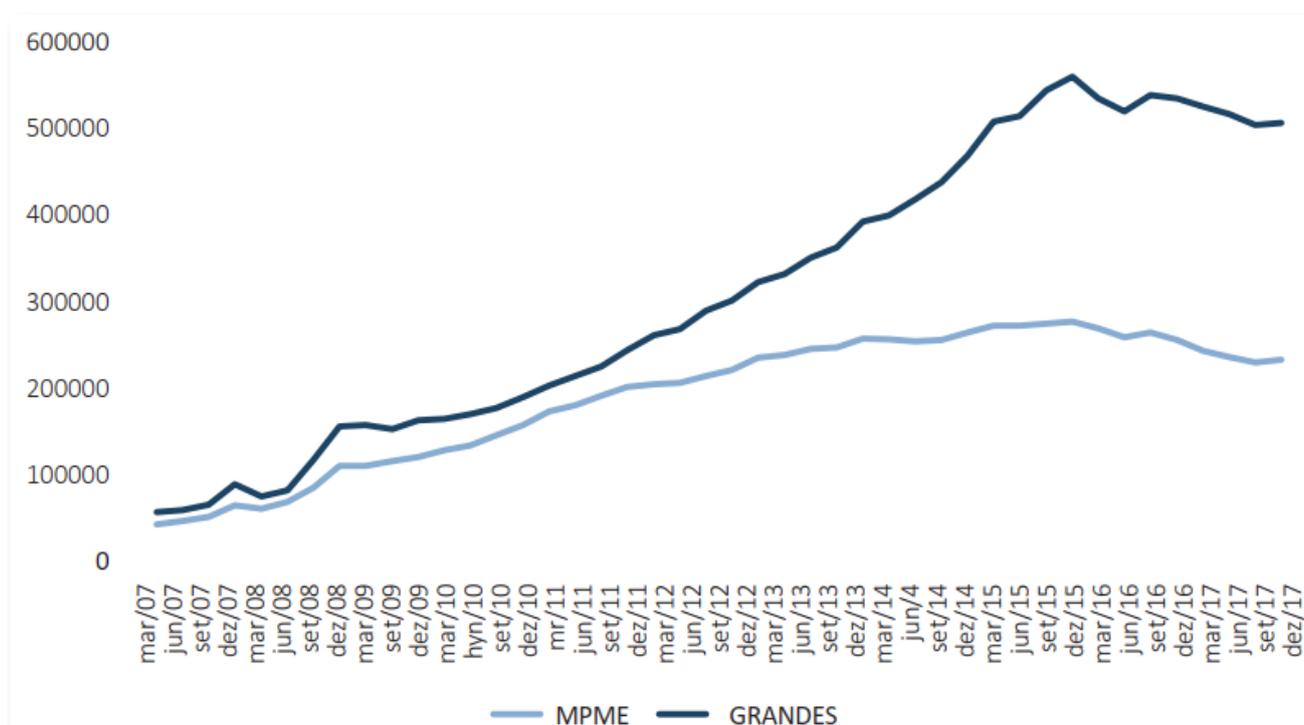
Ao observarmos os dados de Concessão de Crédito e Inadimplência, não é possível observar uma correlação direta entre os dados apresentados e quaisquer motivações econômicas relacionadas à uma crise no setor automobilístico, visto que no período, fatores determinantes para o aumento da demanda por veículos novos foram estimulados. Porém, tais fatores não podem ser considerados como únicos formadores de demanda por veículos, visto que no momento de aumento da concessão de crédito, ela pode ter sido afetada pela crise do Covid-19.

## Análise da Oferta de Crédito no Brasil

### De 2007 a 2017

A oferta de crédito bancário é tradicionalmente levada ao empréstimo para grandes empresas, como aponta a Teoria Keynesiana no pressuposto da Preferência pela Liquidez, abordada anteriormente no presente artigo. Apoiados nesse preceito, a oferta de crédito para grandes empresas obteve um aumento drástico em relação às pequenas empresas, do período de 2007 a 2017, como apontam Vasconcelos e Polonio (2020):

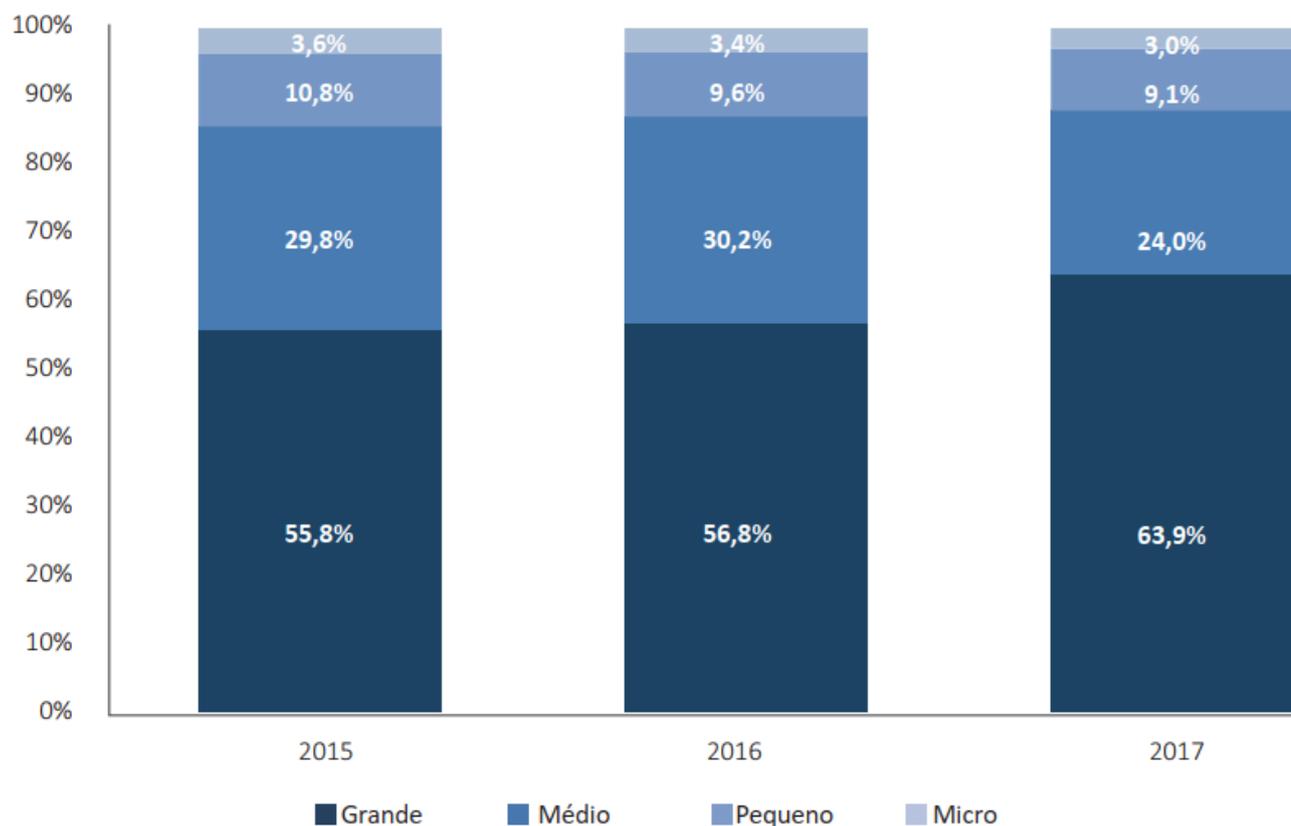
Gráfico 4: Somatória das operações de crédito realizadas por Banco do Brasil, Itaú, Bradesco e Santander classificadas por porte de tomador para o Brasil período 2017-2021 (em milhões de R\$)



Fonte: Vasconcelos e Polonio (2020)

No mercado nacional, a oferta para grandes empresas corresponde a mais de 50% da oferta total do mercado nacional:

Gráfico 5: Percentual do saldo da carteira de crédito PJ do SFN por porte da empresa



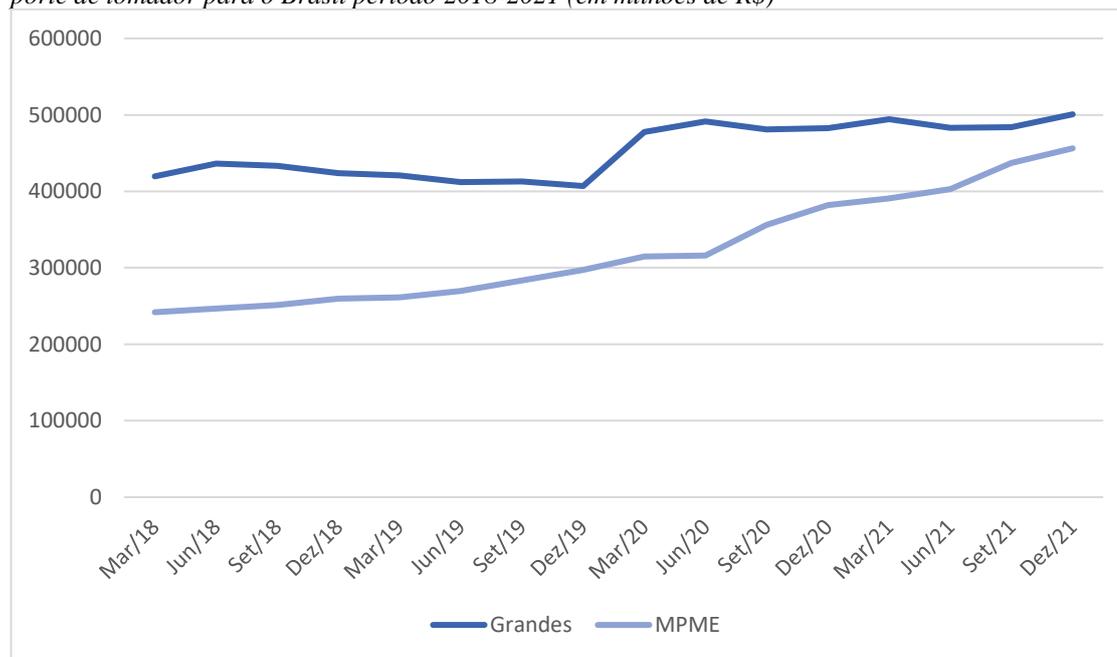
Fonte: Vasconcelos e Polonio (2020)

De acordo com os dados de Vasconcelos e Polonio (2020), é observável a maior preferência na disposição de crédito para grandes empresas, dado o alto volume de operações de crédito realizadas, como observamos no gráfico 5, assim como demonstra o saldo da carteira de crédito, observado no gráfico 6. Porém, os dados se mostram insuficientes, visto que as operações da Ford apenas se encerraram totalmente no ano de 2021. Para melhor compreensão do tema, houve a necessidade de obtenção dos dados de 2017 para 2021.

## De 2018 a 2021

Com dados coletados das séries temporais dos respectivos bancos, foi possível localizar e catalogar os dados referentes a somatória das operações de crédito das instituições Banco do Brasil, Itaú, Bradesco e Santander.

Gráfico 5: Somatória das operações de crédito realizadas por Banco do Brasil, Itaú, Bradesco e Santander classificadas por porte de tomador para o Brasil período 2018-2021 (em milhões de R\$)



Fonte: Dados obtidos nas Séries Temporais do Bancos citados

Ao analisarmos os dados absolutos da oferta de crédito do período de 2018 à 2021, é perceptível uma queda em relação ao final de 2017. Porém, no período de 2019 a 2020, momento que precede a pandemia do Covid-19, há um aumento considerável no número de operações de crédito, que se manteve até o fim do período analisado.

Apesar do grande volume de operações, majoritariamente cedidas às grandes empresas, houve também o aumento do crédito para médias e pequenas empresas.

## Da Oferta de Crédito no Sistema Financeiro Brasileiro

É observável que, durante o período de 2007 a 2017, houve o fenômeno da expansão da Oferta de Crédito no Sistema Financeiro Nacional. Tal crescimento, disponível para empresas de todos os portes, foi majoritariamente concedido a empresas de Grande Porte, como observado nos dados presentes nesse artigo, assim como em *Os pequenos sofrem mais? Oferta de crédito bancário para empresas: 2007-2017*, de Polonio e Vasconcelos (2020):

Foi verificado para o Brasil, a partir de uma análise empírica dos indicadores de oferta de quatro dos maiores bancos atuantes no mercado brasileiro, se as micro, pequenas e médias empresas tendem ser mais impactadas na oferta de crédito do que as de maior porte durante uma crise de crédito. (Polonio e Vasconcelos, 2020, pg. 41)

Porém, contrário a tendência esperada em momentos de insegurança econômica e social, a oferta de crédito manteve-se estável durante a pandemia, o que fica evidenciado pelo volume de operações de crédito realizadas no período de 2019 a 2021 por Grandes, Pequenas e Médias Empresas. A oferta durante o período analisado continua sendo majoritariamente concedida para as Grandes Empresas, apesar de durante período pandêmico, essa oferta ter se expandido ainda mais para as pequenas e médias empresas.

## Conclusão

A Ford foi uma empresa estrategicamente atípica no período de suas operações no mercado automobilístico nacional. Tais fatos podem ser observados em comparação do plano estratégico da Ford Brasil e de sua sede operacional, nos EUA. Um exemplo disso foi a parceria com a Volkswagen no projeto Autolatina, onde havia a divisão de fábricas com a empresa concorrente. Nesse projeto, a Ford Brasil saiu enfraquecida ocupando apenas o quinto lugar no Market Share do setor automobilístico em 1996 (A Tribuna, 1996), fazendo-a adentrar nos anos 2000 já enfraquecida comercialmente.

Nos anos 2000, a Ford e outras empresas do ramo automobilístico gozaram de incentivos tributários fornecidos pelo governo. Como exemplo temos a Bahia, que propôs uma renúncia fiscal de R\$ 700 milhões ao ano para atrair a empresa e revitalizar o seu parque industrial constituído entre os anos de 1858 até 1938 em Camaçari.

Com o encerramento do Projeto Amazon, nos anos 2010, a Ford, já desalinhada com os interesses de sua sede nos Estados Unidos, se viu perdida dentro do mercado automobilístico nacional. Com o encerramento das atividades na fábrica de São Bernardo em 2019, dependia agora da fabricação de veículos leves, mercado altamente competitivo pela presença das marcas asiáticas.

Do ponto de vista estratégico, para garantir sua retomada no mercado automobilístico nacional, seria necessário o investimento na fabricação de uma linha *premium*, mais adaptada às demandas de mercado, e a renovação de suas capacidades industriais, adequando-as as novas tecnologias da Quarta Revolução Industrial.

De acordo com os preceitos Keynesianos, incentivos como o aumento da Oferta de Crédito se dão como principais para a atualização de sua atividade produtiva, quando não há a capacidade suficiente do mercado acionário ou outras formas de obtenção de capital.

Ao analisarmos a Oferta de Crédito no período de 2007 a 2021, é possível notar uma expansão quando a analisamos em relação às Grandes Empresas. Mesmo no período pandêmico, não houve a retração de Oferta de Crédito, como se é esperado em períodos de grandes crises econômicas.

Ao mesmo tempo, ao analisarmos a estratégia da Ford no cenário global, podemos observar que a continuação da empresa no mercado nacional, com alternativas para o mercado Latino mais viáveis, como sua planta na Argentina. Logo, podemos concluir que, aos olhos da Oferta de Crédito Nacional, a saída da Ford é um fenômeno atípico, causado principalmente por fatores estratégicos e outros indicadores, quais não puderam ser abordados nesse artigo, como o Poder de Compra.

A pesquisa realizada no presente trabalho indica que a saída da Ford do Brasil é um fenômeno altamente correlacionado com a readequação das estratégias globais da marca, e sua saída, alinhada com o aumento da oferta de crédito, podem criar um cenário favorável para que outras empresas tomem seu lugar na indústria automobilística nacional, inovando suas plantas e alinhando-se às demandas do consumidor brasileiro.

## Referências Bibliográficas

A TRIBUNA. (22 de Maio de 1996). As armas que a Ford tem para crescer. *Jornal Motor*, p. 4.

A TRIBUNA. (25 de Novembro de 1986). Volks e Ford fixam acordo de cooperação. *A TRIBUNA*, p. 9.

Brigatti, F. (30 de Outubro de 2019). Ford encerra produção no ABC e diz que ainda negocia com Caa. Fonte: Folha de S.Paulo: <https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2019/10/ford-encerra-producao-no-abc-e-diz-que-ainda-negocia-com-caoa.shtml>

CORREIO PAULISTANO. (2 de Março de 1952). O tão falado "Futuro" do Brasil já está acontecendo...HOJE! *CORREIO PAULISTANO*, p. 7.

DAUDT, Gabriel; WILLCOX, Luiz Daniel. *INDÚSTRIA AUTOMOTIVA*. São Paulo: Departamento de Bens de Capital, Mobilidade e Defesa da Área de Indústria e Serviços do Bndes, 2018. 26 p. Disponível em:

[https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/bitstream/1408/16241/1/PRCapLiv214167\\_industria\\_automotiva\\_compl\\_P.pdf](https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/bitstream/1408/16241/1/PRCapLiv214167_industria_automotiva_compl_P.pdf). Acesso em: 07 out. 2022.

DE PAULA, Luiz Fernando. Bancos e crédito: a abordagem pós-keynesiana de preferência pela liquidez. *Revista de Economia*, v. 32, n. 2, 2006.

DIEESE. Algumas informações sobre a presença da Ford no Brasil e o potencial impacto do encerramento das atividades da montadora no país. 2021

DULCI, Otávio Soares. Guerra fiscal, desenvolvimento desigual e relações federativas no Brasil. *Revista de Sociologia e Política*, p. 95-107, 2002.

Ford Brasil. (12 de 11 de 2022). <https://www.ford.com.br/content/dam/Ford/website-assets/latam/br/about/historia/conheca-a-historia-completa/Ford%20100AnosBrasil-Hist%C3%B3ria.docx>. Fonte: Sobre Ford | Conheça a História Completa: <https://www.ford.com.br/sobre-a-ford/cultura/#>

Franciscato, Carlos Eduardo. "Delimitando um modelo de pesquisa aplicada em jornalismo." (2007).

G1. (11 de Janeiro de 2021). Ford encerra a produção de veículos no Brasil. Fonte: G1 Economia: <https://g1.globo.com/economia/noticia/2021/01/11/ford-fecha-fabricas-e-encerra-producao-no-brasil-em-2021.ghtml>

G1. (24 de Julho de 2008). Crise leva Ford a repensar estratégia para mercado americano. Fonte: G1 Mundo: <https://g1.globo.com/Noticias/Mundo/0,,MUL699903-5602,00-CRISE+LEVA+FORD+A+REPENSAR+ESTRATEGIA+PARA+MERCADO+AMERICANO.html>

GIL, Antonio Carlos et al. *Como elaborar projetos de pesquisa*. São Paulo: Atlas, 2002.

Iotti, C. H. (3 de Janeiro de 2000). Retrospectiva do Futuro. *O Pioneiro*, p. 19.

IPEA – INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. Indicadores mensais do mercado de trabalho - agosto de 2022. Brasília: Ipea, 2022.

LIMA, Raphael Jonathas da Costa; DULCI, João Assis. TRABALHANDO SEM A FORD: política industrial e ação corporativa em são bernardo do campo. Revista Brasileira de Ciências Sociais, São Paulo, 2021.

NEWTON FREITAS. Teoria geral do crédito bancário. 2004. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/6010/teoria-geral-do-credito-bancario>. Acesso em: 30 set. 2022.

Nossa, L. (9 de Abril de 2010). Ford vai investir no Brasil mais R\$ 500 milhões. O ESTADO DE S. PAULO, p. 32.

O ESTADO DE S. PAULO. (13 de Julho de 1999). Política Estados. Cofins e PIS desafiam solução para Bahia, p. 10.

O ESTADO DE S. PAULO. (18 de Abril de 1953). Solenemente inauguradas ontem as novas instalações da Cia. Ford nesta Capital. O ESTADO DE S. PAULO, p. 8.

O ESTADO DE S. PAULO. (23 de Julho de 1999). Ford transfere fábrica do Ipiranga para o ABC. Economia & Negócios, p. 35.

O ESTADO DE S. PAULO. (27 de Novembro de 2002). Ford Dá Grande Salto em Camaçari Mas Queda do Real Adia Lucros. The Wall Street Journal Americas, p. 28.

O ESTADO DE S. PAULO. (28 de Julho de 1967). A Ford adquire o contrôle da Willys. O ESTADO DE S. PAULO, p. 17.

O ESTADO DE S. PAULO. (31 de Dezembro de 1925). Notas e Informações. O ESTADO DE S. PAULO, p. 3.

O ESTADO DE S. PAULO. (5 de Fevereiro de 1996). Ford investe no Brasil para ser a 1ª no mundo. Negócio & Estratégia Empresarial, p. 34.

O Pioneiro. (4 de Janeiro de 2000). Setores tradicionais vão garantir o crescimento. Economia, p. 45.

PAGANI, Pedro Augusto Silva; FIRME, Vinícius de Azevedo Couto; SANTOS, Matheus de Assis Duarte. Determinantes da demanda do setor automobilístico brasileiro: uma análise empírica. Estudos Econômicos (São Paulo), v. 52, p. 613-645, 2022.

PRATES, D. M.; FREITAS, M. C. P. Crédito bancário corporativo no Brasil: evolução recente e perspectivas. Revista Economia Política, v. 33, n. 2, p. 322-340, abr./jun. 2013.

SCHAPIRO, Mario G. O estado pastor e os incentivos tributários no setor automotivo. Brazilian Journal of Political Economy, v. 37, p. 437-455, 2017.

Silva, C. (3 de Maio de 2002). Projeto Amazon é a esperança da Ford. O ESTADO DE S. PAULO, p. 22.

Silva, C. (4 de Dezembro de 2003). Ford já estuda um terceiro turno de trabalho na Bahia. O ESTADO DE S. PAULO, p. 24.

Talento, B. (13 de Outubro de 2001). Ford inaugura na Bahia sua fábrica mais moderna. O ESTADO DE S. PAULO, p. 24.

VASCONCELOS, Marcos Roberto; POLONIO, Caio Ferreira. Os pequenos sofrem mais? Oferta de crédito bancário para empresas: 2007-2017. Revista da FAE, v. 23, n. 1, p. 23-44, 2020.