UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO.
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS - FFLCH-USP
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA ECONÔMICA.

O Desenho Industrial no Setor de Peças de Reposição Brasileiro – Período 1930-2017.

(Dissertação Corrigida após Defesa)

Nome: Dhyelson Almeida da Silva.

NUSP: 10670891

São Paulo, Estado de São Paulo.

Julho de 2021.

Dhyelson Almeida da Silva.

O Desenho Industrial no Setor de Peças de Reposição Brasileiro – Período 1930-2017.

(Dissertação Corrigida após Defesa)

Dissertação apresentada para o Programa de Pós-Graduação em História Econômica do Departamento de História da Universidade de São Paulo, como exigência parcial para a obtenção do Título de Mestre em História Econômica, sob a orientação do Prof. Dr. José Eduardo Marques Mauro.

Linha de Pesquisa: Indústria, Tecnologia e Urbanização.

São Paulo, Estado de São Paulo.

Junho de 2021.

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

Catalogação na Publicação
Serviço de Biblioteca e Documentação
Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo

S586d

Silva, Dhyelson Almeida da
O Desenho Industrial no Setor de Peças de
Reposição Brasileiro - Período 1930-2017 / Dhyelson
Almeida da Silva; orientador José Eduardo Marque
Mauro - São Paulo, 2021.
152 f.

Dissertação (Mestrado)- Faculdade de Filosofia,
Letras e Ciências Humanas da Universidade de São
Paulo. Departamento de História. Área de
concentração: História Econômica.

1. Propriedade Industrial . 2. Desenho Industrial.
3. Indústria de Autopeças . 4. Microeconomia. 5.
Teoria da Firma. I. Mauro, José Eduardo Marque,
orient. II. Mestrado.

ENTREGA DO EXEMPLAR CORRIGIDO DA DISSERTAÇÃO/TESE**Termo de Ciência e Concordância do (a) orientador (a)**Nome do (a) aluno (a): Thyulzen Almeida da SilvaData da defesa: 28 / 06 / 2021Nome do Prof. (a) orientador (a): José Eduardo Marques Mauro

Nos termos da legislação vigente, declaro **ESTAR CIENTE** do conteúdo deste **EXEMPLAR CORRIGIDO** elaborado em atenção às sugestões dos membros da comissão Julgadora na sessão de defesa do trabalho, manifestando-me **plenamente favorável** ao seu encaminhamento e publicação no **Portal Digital de Teses da USP**.

São Paulo, 27 / 08 / 2021

(Assinatura do (a) orientador (a))

Agradecimentos.

Um curso de mestrado não é uma viagem solitária. Muitas pessoas possuem parcelas significativas neste trabalho, que vai muito além das páginas aqui escritas. Frequentar os bancos acadêmicos da FEA-USP e da FFLCH-USP é algo entre honra e sonho.

Ao Professor José Eduardo Marques Mauro, orientador do presente trabalho, por ter me permitido o ingresso no Programa de Pós-Graduação em História Econômica da Universidade de São Paulo, e por ter me instruído mais que adequadamente.

Agradeço aos Professores Alexandre Saes e Guilherme Grandi pelas preciosas instruções ao longo do trajeto, bem como pelas valiosas contribuições quando do meu exame de qualificação.

Agradeço aos Professores Rodrigo Fontanari e Pedro Saadi Tosi pelas valorosas contribuições apresentadas quando da minha defesa.

Agradeço à Prof. Milene Cará pela contribuição bibliográfica à matéria.

Agradeço à Secretaria de Pós-Graduação do Departamento de História Econômica da Universidade de São Paulo pelo apoio e suporte ao longo de todo o meu período no programa.

Agradeço à minha família por todo o apoio, ao longo dos anos.

Agradeço à minha namorada, Micaellen, pelo carinho e ternura ao longo dos momentos difíceis.

Resumo.

Ao longo dos últimos dois séculos, mudanças drásticas nos modelos e dinâmicas produtivas afetaram a sociedade paulatinamente e de maneira ímpar. Para lidar com tais avanços, bem como suas consequências, as instituições e modelos organizacionais que compõem tanto o ordenamento econômico quanto o social precisaram promover reformas substanciais em prol da sofisticação de seus métodos de produção e contratação, bem como os seus respectivos critérios sobre referidas atividades.

Propomos a análise histórico-econômica microcentrada da eficácia e dos efeitos de um modelo de propriedade intelectual, cujo a origem remete ao próprio exercício da atividade de manufatura sistematizada. Atividade esta que também foi alterada após a superação do modelo de produção oficial para o semi-industrial e industrial. A referida transição do padrão de produção, conforme se verá, surtiu efeitos e é confirmada quando da análise da evolução dos modelos de propriedade intelectual tradicionais Direito Autoral e Carta Patente para o modelo de propriedade intelectual Desenho Industrial.

O presente estudo é dividido em: introdução, dois capítulos e considerações finais. Todos organizados tematicamente e visando instrumentalizar as informações ao leitor, de maneira linear, coesa e possível de conclusão.

A introdução busca descrever o ambiente de pesquisa na contemporaneidade, delimitando a finalidade da pesquisa, bem como seu objeto e hipóteses.

O primeiro capítulo versa sobre a construção histórica da atividade técnica e do arcabouço teórico que precederam o modelo de propriedade intelectual Desenho Industrial. Nessa parte buscou-se aprofundar-se nas bases do desenvolvimento do estado da técnica, em conjunto com o desenvolvimento produtivo da sociedade. Para tanto, analisamos as transmutações do instituto “*Desenho Industrial*”, desde a concepção da matéria, estabelecimento de limites e finalidades, até a sua devida institucionalização como formato de propriedade intelectual, apto a ser instrumentalizado em um ordenamento produtivo e econômico.

No segundo capítulo, foi feita uma breve apresentação microeconômica do setor industrial automobilístico brasileiro, centrada na composição das firmas desde o modelo oficial, avançando pelas fases de sofisticação dos modelos de produção e financiamento do setor, até a predominância e hegemonia do modelo industrial contemporâneo. Em seguida, foi apresentado o setor de autopeças, as características da sua vinculação com o setor automobilístico e a influência que o modelo de Propriedade Intelectual Desenho Industrial detém.

A última parte versa sobre as considerações finais e a conclusão da presente pesquisa, contendo os efeitos que o modelo de propriedade intelectual, objeto do presente estudo, tem sobre o setor produtivo de autopeças e seu mercado, bem como sobre o setor industrial automobilístico brasileiro.

Palavras-Chave: Desenho Industrial; Indústria Automotiva; Peças de Reposição.

Abstract.

Over the past two centuries, drastic changes in production models and dynamics have affected society gradually and uniquely. To deal with such advances and their consequences, as institutions and organizational models that make up both the economic and the social order, they needed to promote substantial reforms in favor of the sophistication of production and contracting methods, as well as their criteria for these activities.

We propose a microcentered historical-economic analysis of the effectiveness and effects of an intellectual property model, whose origin refers to the very exercise of the systematic manufacturing activity. This activity also changed after overcoming the official production model for the semi-industrial and industrial. A transposition of the production standard, as will be seen, had effects and is confirmed when analyzing the evolution of the traditional intellectual property models Copyright and Patent Rights to the Industrial Design intellectual property model.

This study is divided into: introduction, two chapters and final considerations. All organized thematically and occupying the means to provide the reader with information in a linear, cohesive and possible way of conclusion.

The introduction seeks to identify the research environment in contemporary times, delimiting the relevant research, as well as its object and hypotheses.

The first chapter deals with the historical construction of the technical activity and the theoretical framework that preceded the Industrial Design model of intellectual property. In this part, we tried to go deeper into the foundations of the development of the state of the art, together with the productive development of society. Therefore, we analyzed the transmutations of the “*Industrial Design*” institute, from the conception of the matter, the establishment of limits and purposes, to its proper institutionalization as a format of intellectual property, able to be instrumentalized in a productive and economic order.

In the second chapter, we proceeded with a brief microeconomic introduction of the Brazilian automotive industrial sector, focusing on the composition of its firms from the official model, advancing through the phases of sophistication of the sector's production and financing models, to the predominance and hegemony of the contemporary industrial model. Then, the auto parts sector was introduced, according to the characteristics of its link with the automobile sector and the influence that the Industrial Design Intellectual Property model holds.

The last part deals with the final considerations and the conclusion of this research, containing the effects that the intellectual property model, object of this study, has on the auto parts production sector and its market, as well as on the automotive industrial sector Brazilian.

Key Words: Industrial Design; Automotive Industry; Reposition Parts.

Lista de Imagens.

Imagem 01 – Cadeia de suprimentos do mercado de reposição de autopeças.

Imagem 02 – Funcionamento de Mercado de Autopeças.

Imagem 03 – Capô Original – Mitsubishi Lancer Evolution.

Imagem 04 – Capô “*Tuning*” – Mitsubishi Lancer Evolution.

Lista de Tabelas.

Tabela 01 – Modelos de Propriedade Intelectual no Brasil.

Tabela 02 – Instalação de Plantas Industriais Automotivas no Brasil.

Tabela 03 – Investimento em P&D, Relação P&D/Investimento Total e Relação P&D/Faturamento Total.

Lista de Gráficos.

Gráfico 01 – Participação das Atividades na Produção Industrial.

Gráfico 02 – Participação da indústria automobilística no PIB industrial, 1966-2009 (percentual).

Gráfico 03 – Produção de Veículos vs. Produção Industrial.

Gráfico 04 – Evolução da Renda per Capita e do Produto por Trabalhador no Brasil – 1950-2009

Gráfico 05 – Relação de Pedidos de Depósito e Registros de Marcas Concedidos: 2006-2016.

Gráfico 06 – Relação de Pedidos de Depósito e Patentes Concedidas: 2006-2016.

Gráfico 07 – Relação do tempo de duração de Pedido de Concessão de Patente por Área Técnica do INPI: 2013-2014.

Gráfico 08 – Relação de Pedidos de Depósito e Modelos de Utilidade Concedidos: 2006-2015.

Gráfico 09 – Relação de Pedidos de Depósito e Desenhos Industriais Concedidos: 2006-2016.

Gráfico 10 – Produção de Veículos no Brasil – 1957-1970.

Gráfico 11 – 2006-2019: Nível de vendas (em %) de Veículos Civis.

Gráfico 12 – Evolução do faturamento real da indústria de autopeças, da indústria de veículos e do comércio de peças (em R\$ bilhões de 2014).

Gráfico 13 – Série histórica do investimento das empresas de autopeças no Brasil.

Lista de Siglas e Abreviaturas.

ABEIFA – Associação Brasileira das Empresas Importadoras e Fabricantes de Veículos Automotores

ABIPEÇAS – Associação Brasileira da Indústria de Autopeças

AECON-INPI – Assessoria de Assuntos Econômicos do Instituto Nacional de Propriedade Industrial

AMCHAM – American Chamber

ANFAPE – Associação Nacional dos Fabricantes de Autopeças

ANFAVEA – Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores

BEFIEX – Benefícios Fiscais a Programas Especiais de Exportação

BNDE – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico

CADE – Conselho Nacional de Defesa Econômica

CEBRAE – Centro Brasileiro de Assistência à Pequena e Média Empresa

CEPAL-ONU – Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe da Organização das Nações Unidas

CMBEU – Comissão Mista Brasil-Estados Unidos

CONFAZ – Conselho Nacional de Política Fazendária

CONFEA – Conselho Federal de Engenharia, Arquitetura e Agronomia

DAPP – Diretoria de Análise de Políticas Públicas

DI – Desenho Industrial

DIRPA – Diretoria de Patentes, Programas de Computador e Topografias de Circuitos Integrados

DPI – Direito de Propriedade Intelectual

EDA – Escritório de Direitos Autorais da Fundação Biblioteca Nacional

ENAI – Encontro Nacional das Indústrias

ENDI – Encontro Nacional de Desenhistas Industriais

EPP – Empresa de Pequeno Porte

FAD – Fundo Alemão de Desenvolvimento

FBN – Fundação Biblioteca Nacional

FDI – Fundo de Desenvolvimento Industrial

FDI – Foreign Direct Investment (Investimento Direito Estrangeiro)

FECOMERCIO/RJ – Federação do Comércio do Estado do Rio de Janeiro

FECOMERCIO/SC – Federação do Comércio do Estado de Santa Catarina

FECOMERCIO/SP – Federação do Comércio do Estado de São Paulo

FIAPS – Fabricantes Independentes de Autopeças

FIPEME – Financiamento à Pequena e Média Empresa

FGV – Fundação Getúlio Vargas

FMI – Fundo Monetário Internacional

FNM – Fábrica Nacional de Motores

FUNDEPRO – Fundo de Desenvolvimento da Produtividade

GEAMPE – Grupo Executivo de Assistência à Pequena e Média Empresa

GEIA – Grupo Executivo da Indústria Automobilística

ICSID – International Council of Societies of Industrial Design

ICT – Instituição de Ciência e Tecnologia

INPI – Instituto Nacional de Propriedade Intelectual

JK – Juscelino Kubitschek

LDA – Lei de Direitos Autorais (Lei nº. 9.610/1998)

LPI – Lei de Propriedade Industrial (Lei nº. 9.279/1996)

MCTIC – Ministério da Ciência, Tecnologia, Inovações e Comunicações

MDIC – Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços

ME – Micro Empresa

MERCOSUL – Mercado Comum do Sul

MPDG – Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão

MPF – Ministério Público Federal

MPMEs – Micro, Pequenas e Médias Empresas

MU – Modelos de Utilidade

NRA – Novo Regime Automotivo

OCDE – Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico

OEM – Original Equipment Manufacturer (Fabricante de Equipamento Original)

OMC – Organização Mundial do Comércio

OMPI – Organização Mundial da Propriedade Intelectual

ONU – Organização das Nações Unidas

P&D – Pesquisa e Desenvolvimento

PCT – Tratado de Cooperação em Matéria de Patentes

PI – Patentes de Invenção

PIB – Produto Interno Bruto

PI – Propriedade Intelectual/Industrial

PPP – Parceria Público Privada

PTF – Produtividade Total dos Fatores

PROCADE – Procuradoria-Geral do Conselho Nacional de Defesa Econômica

ROL – Receita Operacional Líquida

SDE – Secretaria de Defesa Econômica

SINDIPEÇAS – Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores

SNI – Sistema Nacional de Inovação

SUMOC – Superintendência da Moeda e Crédito

SPI – Sistemas de Propriedade Industrial

TRIPS – Trade-Related Aspects of Intellectual Property Rights (Acordo sobre Aspectos dos Direitos de Propriedade Intelectual Relacionados ao Comércio)

UNESP – Universidade do Estado de São Paulo

UNICAMP – Universidade Estadual de Campinas

USP – Universidade de São Paulo

USPTO – United States Patent and Trademark Office (Escritório de Patentes e Marcas dos Estados Unidos)

VTI – Valor de Transformação Industrial

VW – VOLKSWAGEN

Índice.

INTRODUÇÃO.

I. APRESENTAÇÃO E DELIMITAÇÃO DO OBJETO DE PESQUISA.....	13
I.I. O Modelo de Propriedade Intelectual Desenho Industrial.....	18

PRIMEIRO CAPÍTULO.

I. A CONSTRUÇÃO E DESENVOLVIMENTO DO MODELO DE PROPRIEDADE “DESENHO INDUSTRIAL”	27
I.I. Da Atividade Artística ao Ativo Econômico: do “Desenho” ao “Design”	28
I.II. Origem Histórica da Propriedade Intelectual como Instituto.....	34
I.III. Incursão do Desenho Industrial no Setor Produtivo Brasileiro.....	61

SEGUNDO CAPÍTULO.

I. MODELO DE PRODUÇÃO AUTOMOBILÍSTICO E O SETOR DE AUTOPEÇAS BRASILEIRO.....	77
I.I. Breve História da Inovação.....	77
I.II. Breve História da Indústria Automobilística Brasileira.....	93
I.II.I. Formação e Organização do Setor.....	93
I.II.II. Índice de Produção – Quedas e Recuperações.....	99
I.III. O Início da Indústria de Autopeças.....	109
I.IV. Porte e Distinções no Mercado de Autopeças.....	116
I.V. Distinções e Investimentos no Setor de Autopeças de Reposição.....	121
I.VI. Regulação de uso de Desenhos Industriais no Mercado de Peças de Reposição no Brasil.....	125

CONCLUSÕES E CONSIDERAÇÕES FINAIS.

I. CONSIDERAÇÕES FINAIS E CONCLUSÕES.....	135
II. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	140

INTRODUÇÃO

I. APRESENTAÇÃO E DELIMITAÇÃO DO OBJETO DE PESQUISA.

Em 2016, ano em que a Lei de Propriedade Industrial (Lei nº. 9.279/1996) completou seu vigésimo aniversário, já estava harmonizado o exercício dos modelos de propriedade intelectual adotados pelo Brasil, em consonância com aqueles dispostos no Acordo sobre aspectos dos Direitos de Propriedade Intelectual Relacionados ao Comércio - TRIPS¹, no âmbito da Organização Mundial do Comércio.

A existência de bases fáticas sobre a questão nos leva a afirmar que, ao longo dos últimos anos, as estruturas das relações sociais, comerciais e produtivas do cenário mundial sofreram alterações de tamanha importância que se nivelaram aos eventos registrados quando da Terceira Revolução Industrial².

Em suma, trata-se do fenômeno nomeado como a “*Quarta Revolução Industrial*”, tema que foi objeto da edição, em 2016, do Fórum Econômico Mundial, em Davos, na Suíça³, e que, até o momento presente (2021), tem fomentado significativa discussão na mídia especializada por conta da sua agenda de promoção de reformas estruturais, bem como o redesenho de políticas públicas por elas acarretadas⁴.

As evoluções mais marcantes englobam principalmente avanços nas áreas de inteligência artificial, robótica, impressão 3D, nanotecnologia, logística comercial e outras tecnologias de relevância⁵ que, além de transformarem todos os cenários sociais e econômicos em escala micro e macro, também são capazes de alterar a própria percepção de tempo e espaço de seus atores, permitindo assim uma interação dinâmica, sem precedentes, entre todas as partes envolvidas em seus respectivos nichos, desde as atividades de produção e prestação de serviço, até o consumo.

¹ Em inglês: “*Agreement on Trade-Related Aspects of Intellectual Property Rights*”. Em português: “*Acordo sobre Aspectos dos Direitos de Propriedade Intelectual Relacionados ao Comércio*”, assinado em 1994 e ratificado pelo Brasil via Decreto-Legislativo nº. 1.355/1994. Juntamente com demais tratados assinados no mesmo período e encerrando a Rodada de Negociações Uruguai, tal arcabouço normativo serviu como base para criação e delimitação das competências da Organização Mundial do Comércio – OMC.

² A Terceira Revolução Industrial, ou Revolução Tecnocientífica, é a denominação do período histórico marcado pelo desenvolvimento de atividades na indústria onde se aplicam tecnologias de ponta obtidas por meio de atividades de P&D em todas as etapas produtivas, em velocidade semi-imediata.

³ World Economic Forum. Agenda de 2016. Disponível em: <<https://www.weforum.org/agenda/archive/fourth-industrial-revolution/>>.

⁴ WENTZEL, Marina. “**Quarta Revolução Industrial**”: Como o Brasil pode se preparar para a economia do futuro. Basileia, Suíça. 22.01.2016. Disponível em: <http://www.bbc.com/portuguese/noticias/2016/01/160122_quarta_revolucao_industrial_mw_ab>.

CAULIER, Sophy; GÉNEAU, Didier. **L’industrie se fie à l’impression 3D**. 14/03/2016. Le Monde. Paris, França. Disponível em <http://www.lemonde.fr/economie/article/2016/03/14/l-industrie-se-fie-a-l-impression-3d_4882502_3234.html> – Trata-se de artigo expondo a revolução que ocorre sobre toda a cadeia industrial em razão da tecnologia de impressão 3D, englobando desde a concepção até o pós-venda de sapatos, automóveis e até peças de avião.

⁵ Revista Exame. **A Quarta Revolução Industrial aniquilará milhões de empregos**. 19/01/2016. São Paulo/SP. Disponível em <<http://www.valor.com.br/internacional/4398794/quarta-revolucacao-industrial-ameaca-milhoes-de-empregos>>.

No que diz respeito ao presente trabalho, os seus impactos mais significantes estão relacionados à dinâmica dos modelos de contratos, seguros e determinados processos públicos e privados. Nesses novos termos, relações e atividades que antes demoravam horas para serem firmados passaram a demorar frações de segundos; bases de dados que antes exigiam centenas de metros quadrados para serem armazenadas e catalogadas de forma instrumentalizável e funcional passaram a caber em um computador que ocupa menos de um metro quadrado; uma atividade técnica que antes exigia a consolidação de dados e informações ao longo de meses, agora tem sua fundamentação e planejamento quase instantâneo.

Tamanha injeção tecnológica nas relações sociais e econômicas proporcionou à sociedade novos modelos de construção de critérios e expectativas, análises de custos de oportunidade e obtenção de um aumento sem precedentes de tecnicidade e ganho de produtividade. Porém, em contrapartida, relega ao “*iletramento funcional*” toda uma geração ou determinados grupos que se mostram incapazes de lidar com o novo padrão de tecnicidade.

À parte das críticas obscurantistas⁶ e neoludistas⁷, pode ser verificada a transformação contínua de uma variedade de estruturas de produção, formas de prestação de serviços e modelos de organização de mercado. Todas consequências de determinadas ações afirmativas e também modificações de caráter empresarial, resultando em novos modelos de negócio surgidos no próprio processo de inovação e concorrência⁸.

No entanto, tais inovações e reformas nos padrões produtivos e de prestação de serviço não vêm acompanhadas de uma definição exata de modelo de gestão, ou forma de administração de seus ativos. Também raramente apresentam ou estipulam de critérios e prioridades para a política pública a ser executada pelo Estado e agentes privados, incluindo o Terceiro Setor, de modo a contrapor eventuais conflitos sociais e econômicos, que poderão de ocorrer, ao longo dos primeiros anos, durante sua implementação e promoção.

⁶ Obscurantismo é a prática de, deliberadamente, impedir que os fatos ou os detalhes de algum assunto ou matéria se tornem conhecidos ou venham a ser utilizados pela sociedade e suas instituições.

⁷ O Neoludismo, ou o Novo Ludismo, é uma corrente filosófica crítica radical que discute as atribuições e valores da ciência e tecnologia na sociedade moderna. O termo origina do movimento Ludista, ativo no início do século XIX e composto por trabalhadores ingleses do ramo de fiação e tecelagem nos primórdios da Revolução Industrial, que se notabilizou pela destruição de máquinas como forma de protesto.

⁸ SILVA, Ana Lucia Gonçalves da. **Concorrência sob condições oligopolísticas: contribuição das análises centradas no grau de atomização/concentração dos mercados**. Tese de Doutorado em Ciências Econômicas. Universidade Estadual de Campinas – UNICAMP. 2003. p. 206.

Por conta destas deficiências, determinados grupos sociais e agentes econômicos ficam expostos a efeitos diversos dos pretendidos, tais como distorções setoriais e práticas de “*rent-seeking*”, que podem ser traduzidas como o empenho de esforços, individuais e institucionais, na busca de renda econômica ou modelos de financiamento, por intermédio de manipulação do ambiente institucional, sem proporcionar qualquer agregação de valor, eficiência ou ganho de produtividade como retorno⁹.

Os mecanismos de “*busca por renda*”, historicamente derivados dos primeiros modelos de “*privilégios de monopólio*” e outorgados por meio de cartas de ordem ou títulos de propriedade, possuem relevante relação com a presente pesquisa. Na economia moderna, seu exemplo mais comum é o desvirtuamento ou captura de instrumentos e processos institucionais públicos para o exercício de influências e diretrizes, visando obter vantagens, impor sanções ou regulações onerosas sobre um competidor, a fim de evitar um desgaste concorrencial, ou manter/aumentar uma participação em mercado.

Como pode ser observado pelas descrições acima, há uma significativa semelhança conceitual e formal entre instrumentos de “*rent-seeking*” e ativos de propriedade intelectual, que buscam fomentar políticas de desenvolvimento científico e tecnológico ao, simultaneamente, constituírem: uma política pública destinada à identificação e instrumentalização da inovação em um ordenamento social e econômico; e um modelo de financiamento da atividade inventiva, que estabelece formas de aferição de lucro via garantia de recebimento de *royalties* sobre o uso de determinado bem ou tecnologia por prazo determinado.

Ao longo do presente trabalho, por meio de uma abordagem microeconômica a partir da natureza das firmas produtivas e dos modelos de contratos pactuados entre as empresas e determinados órgãos e agências do Poder Público, buscaremos categorizar as diferenças entre um ativo intelectual legítimo e hábil de sustentar uma política econômica e de desenvolvimento. Para tanto, nos valeremos do levantamento bibliográfico sobre as origens do modelo de propriedade intelectual Desenho Industrial, no primeiro capítulo, e como se deu a sua utilização dominante na Indústria Automobilística brasileira ao longo do segundo capítulo.

No que concerne às práticas de “*rent-seeking*”, elas ocorrem via dispêndio de recursos públicos e privados sobre determinados entes produtivos, porém sem que qualquer riqueza ou ganho de produtividade sejam obtidos em contrapartida. Exemplos crassos são possíveis de serem encontrados na história econômica brasileira, tais como a manutenção

⁹ KRUEGER, A. O. **The Political Economy of the Rent Seeking Society**. American Economic Review, 64, 1974. pp. 291-303.

de determinados monopólios produtivos setoriais¹⁰; a alteração de alíquotas tributárias sobre determinadas empresas ou atividades¹¹; imposição de regras de conteúdo nacional em detrimento de importações, encarecendo o custo de capital e insumos¹². Assim, o efeito líquido do “*rent-seeking*” é a redução da riqueza em circulação na ordem econômica produtiva por meio da extração de valores, sem uma compensação posterior na forma de ganho de produtividade, competitividade, capacidade de arrecadação tributária ou mesmo lucro. Tais exemplos também serão abordados ao longo dos capítulos, quando da análise do desenvolvimento dos modelos de propriedade intelectual, bem como da instalação das primeiras plantas industriais automotivas no Brasil.

Uma vez que as mazelas mencionadas acima advêm de mecanismos e processos públicos imediatamente notados ou percebidos como benéficos à sociedade, bem como legais e legítimos, não podemos desmerecer esforços empregados para diferenciar o seu uso vicioso do uso sustentável. Cautela importante e que deve ser constante, ainda mais para as economias modernas, nas quais os benefícios econômicos percebidos pela maioria das pessoas e empresas envolvem algum modelo de aferimento de renda em decorrência de direito de propriedade e contratos, como: licenciamento, financiamento, securitização, contratação de crédito público ou privado, etc.

Dada a tecnicidade, interdisciplinaridade e abrangência da matéria, lidando com diversos setores produtivos e dinâmicas políticas e de governo, sua extensão impede que seja elaborada uma análise macroeconômica viável e taxativa da questão. Afinal, tratar-se-ia de um verdadeiro tratado acadêmico, incompatível com as finalidades de uma dissertação de mestrado. Por isso, optamos por uma abordagem microeconômica e limitada apenas a um setor, no qual o modelo de propriedade industrial Desenho Industrial é dominante: setor de fabricação de autopeças.

De tal forma, a maior parte dos estudos sobre práticas nocivas de “*rent-seeking*” se limitam à análise de setores específicos e bem delimitados, bem como sua vulnerabilidade às atividades de grupos de interesse sobre entes reguladores, ou seja, referem-se à exploração dos privilégios de monopólio decorrentes da regulação governamental de concorrência em mercados de alta tecnicidade e especificação.

¹⁰ MONZONI NETO, Mario Prestes. **Caçadores de renda: uma investigação sobre a teoria do rent seeking**. Dissertação de Mestrado em Administração Pública e Governo. Fundação Getúlio Vargas, São Paulo, 2001. pp. 21-45.

¹¹ Ibidem Ref. anterior. pp. 57-96.

¹² Ibidem Ref. anterior. pp. 96-107.

No Brasil, diversos órgãos e agências do Poder Público têm a responsabilidade constitucional concorrente de preservar e proteger formatos de propriedade, sistemas de negócio, financiamento de atividades produtivas e, ainda, modelos de propriedade intelectual¹³. O Poder Público responsabiliza-se também pela manutenção da existência da liberdade de iniciativa e de modelos de mercado¹⁴, justamente onde se dá a atuação de agentes econômicos que se valem da sua proteção para exercer suas atividades e escolhas.

Consequentemente, a responsabilidade regulatória se torna muito heterogênea em razão da diversidade de formas e relações possíveis entre: indivíduos; modelo de propriedade; agente econômico; modelo de mercado; e organização e dinâmica dos entes que compõem o Poder Público.

Assim, o Estado, por meio dos seus poderes, limita-se ao exercício de modelos de imputação e cumprimento de responsabilidades e obrigações instituídas por meio de lei, ou pactuadas por contratos nas relações sociais, comerciais e demais atividades produtivas, buscando o equilíbrio entre a medida de eficiência exigida pelo modo de produção contemporâneo, e a promoção da justiça social, também determinada constitucionalmente¹⁵.

Referidos limites democráticos e republicanos também são os responsáveis pela construção e delimitação dos formatos de propriedade intelectual aplicáveis aos mais diversos setores produtivos, de acordo com suas características e elementos inovadores, sejam estes artísticos, artesanais, semi-industriais ou industriais de uso intensivo de capital.

De fato, por meio da TABELA 01 disposta no primeiro capítulo, buscamos demonstrar a significativa diversidade de formatos de propriedade intelectual construídos pela lei brasileira, distinguindo seus gêneros, formatos, características e requisitos para outorga, bem como o setor produtivo a qual se destinam.

¹³ Brasil. Constituição Federal de 1988. Art. 5º, inc. XXIX - A lei assegurará aos autores de inventos industriais privilégio temporário para sua utilização, bem como proteção às criações industriais, à propriedade das marcas, aos nomes de empresas e a outros signos distintivos, tendo em vista o interesse social e o desenvolvimento tecnológico e econômico do País.

¹⁴ Brasil. Constituição Federal de 1988. Art. 219 - O mercado interno integra o patrimônio nacional e será incentivado de modo a viabilizar o desenvolvimento cultural e socioeconômico, o bem-estar da população e a autonomia tecnológica do País, nos termos de lei federal.

¹⁵ COELHO, Fábio Ulhoa. **Curso de Direito Comercial**. 19ª Edição, Ed. Saraiva, 2015. p. 69.

I.I. O Modelo de Propriedade Intelectual Desenho Industrial.

Em suma, uma vez apresentado o contexto, mesmo que de forma resumida, alguns questionamentos e hipóteses iniciais foram formuladas, de modo a orientar o que será analisado:

1. Como agentes produtivos do setor de autopeças automobilísticas respondem às crises e choques de inovação ou comerciais, derivados de políticas econômicas nacionais e internacionais?
2. As obrigações contratuais que os institutos da propriedade intelectual concedem aos seus titulares influenciam a atividade competitiva, ou a forma de resposta a cenários de crise?
3. Confirmar ou rechaçar se o arranjo institucional do setor, a depender do uso de modelos de propriedade intelectual e a forma de instalação da sua capacidade industrial, influencia ou determina um padrão de resposta aos já mencionados choques de inovação, seja inviabilizando sua recuperação ou facilitando sua retomada.

Em torno dessas questões e hipóteses, passaremos a abordar apenas o modelo de propriedade Desenho Industrial e seu uso na indústria automobilística, mais especificamente, na indústria de autopeças. A nosso ver ambos merecem destaque e estudo em razão da sua importância, principalmente porque referido modelo de ativo intelectual possui característica dominante no segmento produtivo de autopeças que, por sua vez, integra um setor que detém relevância na conjuntura industrial brasileira.

Como exemplo de tamanha importância, apresentamos a análise macroeconômica elaborada por Victor Wilher sobre dados colhidos e divulgados pelo IBGE a respeito das maiores participações produtivas na indústria brasileira, todas medidas pelo índice de Valor de Transformação Industrial (VTI).

Como pode ser observado em sua pesquisa, as maiores participações produtivas no PIB Industrial brasileiro são atribuídas aos setores responsáveis pela fabricação de produtos alimentícios; indústria extrativa; derivados de petróleo e, em quarto lugar, a produção de veículos automotores, reboques e carrocerias¹⁶.

¹⁶ WILHER, Victor. **Produção Industrial é o patinho feio da recuperação**. Análise Macro. 14/01/2020. Disponível em: <<https://analisemacro.com.br/economia/comentario-de-conjuntura/producao-industrial-e-o-patinho-feio-da-recuperacao/>>.

Gráfico 01 – Participação das Atividades na Produção Industrial.

Assim, ao deter a posição de quarto maior modal produtivo dentro do setor industrial de transformação, sendo responsável por uma proporção significativa das fontes de renda no mercado formal de trabalho brasileiro, a indústria automotiva e de autopeças e bens correlatos é tida em uma posição relevante dentro do ordenamento econômico.

Tamanha relevância traz consigo um grau de complexidade de atuação ímpar, no qual a atividade produtiva de uma empresa, ou mesmo do próprio setor, deixa de ser algo autônomo e passa a depender de uma série de fatores externos, como: segurança jurídica nos cumprimentos de contratos, acesso à canais e mercados de crédito para se financiarem, acesso à capital humano qualificado, etc. Nesses termos, o ato de fabricação metalúrgica passa a depender de mais elementos do que simplesmente acesso a insumos e força de trabalho.

Outrossim, quando o ambiente industrial de produção automotiva nacional é especificamente analisado¹⁷, nota-se que cabe ao Estado, por meio de seus Poderes, impor seus respectivos interesses e posicionamentos de forma coesa nessa complexa sistemática mercadológica e política de desenvolvimento.

IBGE. **Índices Especiais de Produção Física**. Disponível em: < <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/economicas/industria/9321-indices-especiais-de-grandes-categorias-economicas-por-atividade.html?=&t=resultados>>.

¹⁷ CARVALHO, Nuno Pires de. **A Propriedade Intelectual em Mercados Regulamentados**. Ed. Juruá. Curitiba/PR, 2013. p. 53.

Cenário este que, dependendo do setor, pode ser influenciado por significantes agentes econômicos e políticos estrangeiros, em razão de um contexto comercial globalizado e de vantagens competitivas preestabelecidas naturalmente (demografia, geografia, etc.), ou então, já adquiridas com antecedência por referidos agentes, por meio do adiantamento de agendas de reformas internas, e da sua adequada institucionalização mais eficiente e propícia ao exercício de atividades em escala global¹⁸.

Assim, por mais que se demonstre que os dispositivos legais que definem a forma e o limite do modelo de propriedade “*Desenho Industrial*” exerçam um condão regulatório sobre o mercado, ainda assim, deve-se definir, claramente, os deveres e responsabilidades Estatais sobre às formas de proteção de ativos intelectuais. Principalmente quando do advento de um novo fenômeno em seu ordenamento, como uma inovação significativa o suficiente a ponto de alterar a forma como indivíduos e instituições percebem o mundo.

A nosso ver, deveria haver uma definição clara e criteriosa sobre as atribuições de cada instituto e instituição no cenário econômico para os quais se destinam, sob o risco de, caso contrário, criar-se um ambiente econômico e social em que tais inovações e modelos de regulação poderiam servir de ardis a serem perpetrados pelos particulares contra a regulação do Estado. De igual forma, poderiam servir de instrumento pelos agentes públicos contra os particulares, viabilizando abusos e lesões, já mencionados anteriormente (“*rent-seeking*”, corrupção, distorções setoriais, etc.)¹⁹.

Essa ação determinante permitiria ao Poder Público se movimentar dentro da ordem econômica, quando do exercício de atividades regulatórias e mesmo jurisdicionais, sem interferir na livre iniciativa, liberdade contratual e modelos de tomada de decisão de entes privados. O melhor exemplo do exercício dessa responsabilidade pública sobre interesses escusos por parte dos titulares de ativos intelectuais é apresentado no Processo Administrativo de nº 08012.002673/2007-51, que tramitou de 2007 à 2018 junto ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE)²⁰.

Conforme se verá mais detalhadamente no segundo capítulo, no referido procedimento a Associação Nacional dos Fabricantes de Autopeças (ANFAPE), aduziu que as principais montadoras atuantes em território nacional (VOLKSWAGEN, FIAT e FORD)

¹⁸ CASTRO, Luiza Carneiro de. **O desenvolvimento guiado por um elemento estrangeiro**. Dissertação de Mestrado em Ciências Políticas. Universidade Estadual de Campinas - UNICAMP. 2004.

¹⁹ FRAZÃO, Ana. **Novos modelos de negócio são usados para driblar regulação jurídica do país**. 08/05/2016. Disponível em <<http://www.conjur.com.br/2016-mai-08/entrevista-ana-frazao-advogada-ex-conselheira-cade>>.

²⁰ Conselho Administrativo de Defesa Econômica. **Processo Administrativo nº 08012.002673/2007-51**. Cópia Integral do Processo Disponível em: <https://sei.cade.gov.br/sei/modulos/pesquisa/md_pesq_processo_exibir.php?5LK2OPcLJR_ipmIIIdOEcWJwPucpbCJDecPg-MLICe73jB508ahT9wUzaXUnjAZUJ4XW1xtu1H5kGUyGvypRMajR6QVNAPoFg8low9srRKflc0exu-AKvw8vqggjgA3PB5G>.

bloqueariam, efetivamente, todas as possibilidades de concorrência e sufocariam a inovação ao exercerem, no mercado secundário de autopeças, o direito exclusivo de exploração econômica de modelos de autopeças, garantido pelo registro de Desenho Industrial²¹. O objetivo final pretendido era a abolição extralegislativa da eficácia do registro de Desenho Industrial no mercado de autopeças de reposição. Pedido este que não prosperou, conforme razões adiante constatadas.

Sobre essa delicada interação entre o Poder Público e os entes privados, ao longo das fundamentações, notar-se-á que as hipóteses sobre os meios e modos mais adequados para o posicionamento e intervenção do Poder Público nas atividades econômicas e sociais dos agentes, e dos próprios indivíduos que compõem a ordem econômica, não se mostram fáceis de serem previstas ou especificadas formalmente. Muito em razão da substancial “*interação dialética entre o econômico e o jurídico, não sendo possível reduzir essa relação a nexos causais, nem tampouco a uma relação entre forma e conteúdo*”²², ou em razão “*dos critérios de necessidade, conveniência ou oportunidade da atividade legislativa e de sua correlação com as exigências da opinião pública*”²³.

Outrossim, a análise do traçado histórico-econômico da matéria relacionada ao uso do ativo intelectual Desenho Industrial pela indústria de autopeças mostra-se útil para, rigorosamente, demonstrar as causas e os efeitos nocivos dos atos de agentes sociais e econômicos, eventualmente, motivados por uma expectativa de ganho pecuniário ou por forma de subsistência, viabilizando a confirmação de danos e custos da proteção, a longo prazo²⁴.

De igual maneira, também mostra-se útil para comprovar as condições das políticas de desenvolvimento adotadas pelo referido segmento industrial até então²⁵, responsáveis pela alta econômica do período 2002-2009, momento no qual o setor

²¹ Conselho Administrativo de Defesa Econômica. **Processo Administrativo nº 08012.002673/2007-51**. Vol. 01. Representação. pp. 01-21.

²² REALE, Miguel. **Lições Preliminares de Direito**, Ed. da Universidade de São Paulo, São Paulo, 1973. p. 38. – No caso, o autor define “*nexos causais*” como encontros esporádicos e pontuais de direitos privados e públicos, vinculando o interesse do particular e o do Estado. Quanto à definição de “*forma e conteúdo*”, o autor se referia aos encontros de modelos econômicos, e seus respectivos formatos, com o conteúdo de normas jurídicas postas para proteger direitos difusos ou atinentes à integridade de indivíduos, alcançando uma proporção transindividual ocasionalmente.

²³ Ibidem Ref. anterior. pp. 374.

²⁴ FINK, Carsten; MASKUS, Keith; QIAN, Yi. **The Economic Effects of Counterfeiting and Piracy: A Literature Review**. Advisory Committee on Enforcement of the World Intellectual Property Organization. Genebra, Dezembro/2010. p. 10.

²⁵ KAMINSKAS, Reinaldo de Goes. **A economia da inovação periférica: formação do padrão inovativo brasileiro**. Dissertação de Mestrado em Ciências Econômicas, Universidade Estadual de Campinas. 2005. p. 24.

automotivo respondia por mais de 15% do Produto Interno Bruto – PIB industrial do Brasil²⁶.

Gráfico 02 – Participação da indústria automobilística no PIB industrial: 1966-2009 (percentual).

De forma geral, a análise histórico-econômica proposta permite a identificação do perfil de eventuais atores que possam oferecer risco real ao modelo econômico²⁷. No caso, à Produção Industrial Automotiva, já abalada por conta do franco cenário de crise/desaceleração, que assolou o setor industrial automobilístico, responsável por um terço da retração da economia brasileira em 2015²⁸, e por 1,5% do encolhimento do Produto Interno Bruto (PIB) em 2016²⁹. Ademais, constata-se que o recuo computado na proporção de 24% da produção de veículos, naquele ano, arrastou outros setores da cadeia produtiva com impacto de 0,5 ponto porcentual do PIB e dezenas de milhares de demissões³⁰.

Em contrapartida, Victor Wilher também apresenta um diagrama de correlação que muito interessa à presente pesquisa. Trata-se de um instrumental estatístico utilizado para comprovar a relação de causa e um efeito, por meio de uma representação gráfica de

²⁶ TORRES, Ricardo Lobato. **A indústria automobilística brasileira: uma análise da cadeia de valor**. Florianópolis/SC, 2011. p. 94.

²⁷ FINK, Carsten; MASKUS, Keith; QIAN, Yi. **The Economic Effects of Counterfeiting and Piracy: A Literature Review**. Advisory Committee on Enforcement of the World Intellectual Property Organization. Genebra, Dezembro/2010. p. 10.

²⁸ SILVA, Cleide; GERBELLI, Luiz Guilherme. **Crise das montadoras responde por um terço da queda do PIB**. Jornal o Estado de São Paulo. São Paulo. 20/06/2015. Fonte: <<http://economia.estadao.com.br/noticias/geral,crise-das-montadoras-responde-por-um-terco-da-queda-do-pib-deste-ano,1710306>>;

²⁹ Ibidem Ref. anterior.

³⁰ Ibidem Ref. anterior.

valores simultâneos de duas variáveis relacionadas a um mesmo processo, mostrando o que acontece com uma variável quando a outra se altera, e assim ajudando a verificar a relação entre elas. No caso, ajudando a verificar a relação de causalidade entre a produção de veículos e a produção industrial, ao longo do tempo.

Conforme suas conclusões, há respaldo empírico para afirmar que a recuperação da produção de veículos impacta positivamente toda a produção industrial brasileira ao longo do tempo, contribuindo ativamente para a aceleração do crescimento da economia³¹. Resta a dúvida, então, da capacidade de recuperação da indústria automobilística, dadas as características da sua instalação e a natureza da sua derrocada.

Gráfico 03 – Produção de Veículos vs. Produção Industrial.

No que se refere aos “*choques*” econômicos responsáveis pela delicada condição do setor industrial automotivo, buscaremos entender se os mesmos também podem servir de lição ao setor industrial automobilístico e à própria sociedade como um todo, verificando se são capazes de testar a integridade dos modelos setoriais de alocação de capital e inovação vigentes, executados por meio de políticas de P&D destinadas à reinvenção e proteção dos fatores de produção, via formatos de propriedade intelectual – sendo o modelo de propriedade Desenho Industrial um desses formatos, conforme TABELA 01.

³¹ WILHER, Victor. **Estimando um modelo de correção de erros entre a Produção de Veículos e a Produção Industrial**. Análise Macro. 07/01/2020. Disponível em: < <https://analisemacro.com.br/economia/comentario-de-conjuntura/estimando-um-modelo-de-correcao-de-erros-entre-a-producao-de-veiculos-e-a-producao-industrial/>>.

Assim como as os modelos de produção e manufatura, a condição e sustentabilidade de modelos de financiamento e investimento de determinados setores também é sabatinada a cada ciclo tecnológico, que pode representar novos meios de investimento comercial, e infraestrutura e lucro para seus titulares e detentores.

Por conta disso, a fim de evitar uma total ruptura institucional dos meios de produção, prestação de serviço e contratação a cada novo ciclo tecnológico, é essencial que as instituições públicas e privadas estejam atentas às necessidades da sociedade, atuando para reformar legislações evitando atritos ou o sufocamento da inovação.

Caso contrário, toda a sociedade seguirá atada aos arquétipos estabelecidos pelas legislaturas e escolhas políticas de governos anteriores por força de lei, restando inalteradas devido à falta de vontade política e ineficiência legislativa para a promoção de agendas de reformas e da adequada calibração do ordenamento econômico para as novas preferências e expectativas sociais. Nível de assimetria esse que, não raro, se traduz no fato de determinado ambiente econômico não mais representar as premissas e valores mais adequados de determinado modelo de produção, ou do real interesse da sociedade, a depender do contexto social. Elementos que tornam mais efetivos os impactos de uma eventual disrupção tecnológica, ou até mesmo abrangente sobre determinado setor.

De todo modo, essa dificuldade do Poder Público em proceder com reformas de diretrizes executivas, ou leis responsáveis por formatos de propriedades, no mesmo ritmo em que surgem novas exigências ao particular, a nosso ver, poderá implicar no impedimento de que novos formatos de atividade econômica e produtiva tornem-se objetos de proteção, ou promoção pelos entes que compõem o Poder Público, por não terem mais aplicabilidade funcional³².

Na situação acima, o Poder Público passaria a valer da sua legitimidade e competência para proteger, principalmente, capital improdutivo e alheio às novas formas de produção, prejudicando a finalidade de uma política de desenvolvimento.

As características desse fenômeno ganham uma proporção que justifica a sua análise quando observamos que os atores, públicos e privados, envolvidos nos modelos de financiamento, tais como atividades de P&D, aplicação em escala produtiva e no exercício da proteção dos seus interesses, não parecem usufruir da mesma “*estabilidade*” que a do Poder Público.

³² GOMES, Orlando. **A Crise do Direito**, Ed. Max Limonad. São Paulo, 1955. pp. 234-255 – Capítulo: A evolução do Direito Privado e o atraso da técnica jurídica.

De fato, no advento de uma nova tecnologia ou modelo de produção disruptiva ou revolucionária, tais atores do setor de pesquisa não precisam lidar apenas com uma eventual perda drástica de eficiência ou eficácia, mas também com a obsolescência de todo seu modelo organizacional produtivo, tendo como salvaguarda apenas os elementos normativos, e contando apenas com instituições antigas, bem como somente dispondo da linha de pensamento dominante, ou de preferências da sociedade resultantes da trajetória histórica já mencionada.

Tem-se no parágrafo acima a principal distinção na forma como o setor público e o setor privado percebem o fenômeno inovação e seus modelos de choque: O setor público possui uma reserva de atuação bem delimitada por força constitucional e republicana, podendo rejeitar os efeitos de uma onda de inovação, mantendo-se atado a modelos defasados por força de sua própria autoridade advinda de lei, ainda que improdutivos.

O setor privado, por sua vez, não possui tamanha reserva de atuação e segurança, estando sujeito à bancarrota ou uma drástica diminuição da sua capacidade produtiva a cada ciclo tecnológico.

Desta forma, propõe-se aqui a análise específica do contorno histórico das transformações do ativo intelectual e do setor produtivo objeto da pesquisa, bem como o grau de exposição a riscos e o modelo de respostas do setor industrial de autopeças. Análise esta que inclui a especificação de cenários de insegurança, nível de incertezas dos agentes econômicos envolvidos nas políticas de proteção de Desenhos Industriais, e em especial destaque, o setor de peças de reposição.

Por fim, faz-se aqui uma defesa do período constante no título do trabalho: 1930-2017. Por mais façamos uma remissão histórica elencando as primeiras características dos primeiros modelos de propriedade intelectual, é necessário reiterar que o objeto do presente trabalho é o modelo de propriedade intelectual Desenho Industrial, instituído no Brasil em 1934, e então presente nas legislações futuras de 1945 e 1996. Janela temporal esta que coincide com a instalação das primeiras plantas industriais automobilísticas do Brasil, sendo a primeira em 1919 (FORD), a segunda em 1925 (General Motors), a terceira em 1942 (FNM), e mais algumas até o ano de 1956, quando foi instituído o Grupo Executivo da Indústria Automobilística, que resultou na franca expansão do setor, conforme listado na TABELA 02.

PRIMEIRO CAPÍTULO

I. A CONSTRUÇÃO E DESENVOLVIMENTO DO MODELO DE PROPRIEDADE “*DESENHO INDUSTRIAL*”.

No sentido do introduzido, por meio da metodologia histórico-econômica, vamos abordar a evolução do modelo artesanal para o semi-industrial e industrial, bem como os impactos que tal evolução teve nas instituições e formatos de titulação de propriedade ou demais formas de domínio.

Conforme visto no capítulo anterior, atualmente, a participação da indústria automotiva no PIB industrial brasileiro é relevante por conta da sua característica capital-intensiva.

Tamanho acúmulo de ativos em um único setor não é um fenômeno simples, planejado a curto-prazo ou empregado a atender uma demanda superficial e imediata, mas sim uma consequência histórica em escala global de um vasto arranjo institucional e organizacional, que ocorreu simultaneamente no âmbito público, com a promulgação de leis, instituição de novos formatos de propriedade e promoção de políticas de desenvolvimento gerais ou setoriais, assim como no âmbito privado, responsável pela organização de novos modelos produtivos e inovações tecnológicas ou contratuais.

Tendo em vista a escala dos eventos históricos necessários de menção, adiantamos que a análise histórico-econômica aqui traçada não se limitará à história econômica do Brasil, mas também envolverá a matéria relacionada ao continente europeu e norte-americano.

Conforme também mencionado na introdução, o presente trabalho não tem como objeto todo o setor industrial-automotivo, mas sim como um determinado ativo intelectual (Desenho Industrial) exerce efeito e é valorado dentro do seu respectivo setor produtivo por seus agentes: fabricantes, montadoras, fornecedores, etc.

Para tanto, faz-se necessário analisarmos as origens do referido formato, desde a sua concepção no setor artesanal europeu, avançando para sua instrumentalização nos formatos de produção semi-industrial e industrial ocorrida em diversos períodos ao redor do mundo.

I.I. Da Atividade Artística ao Ativo Econômico: do “*Desenho*” ao “*Design*”.

Começamos pelos eventos que culminaram na própria noção do que hoje entendemos por “*Desenho Industrial*”, propriamente. Ou seja, a série de eventos e fatores que resultaram no desenvolvimento da matéria e na formulação de seus quadros profissionais e acadêmicos, responsáveis pela institucionalização do seu conhecimento.

Segundo Mauro Claro³³, a atividade manual inerente à produção de objetos artísticos é promovida com a finalidade ideológica de impulsionar, por meio do conhecimento tradicional, uma nova etapa de divisão do trabalho na sociedade, ocorrida no período de formação do Movimento Moderno, durante o final do século XIX e a primeira década do século XX. No referido período, estilos históricos tradicionalmente perpetuados em atividades artísticas passaram a ser rejeitados e substituídos por uma nova fase estética, formulada pela sociedade em decorrência de diversos fatores e tendências, originados pelas novas descobertas tecnológicas e por modelos comerciais empreendidos em escala internacional.

Frisa-se que o Movimento Moderno não se limitou a meras transformações na arquitetura e na arte moderna. Também influenciou o desenvolvimento de novos perfis estéticos e significativos nos campos de conhecimento social, tecnológico, econômico e artístico. Assim, cada respectivo setor, ou campo de conhecimento, iniciou suas mudanças a partir das instituições, modalidades produtivas e distinções já existentes à época, tais como: mestres-artesãos e chefes de oficina, evoluindo, posteriormente, para organizações institucionalizadas de forma mais complexa e sofisticada.

Segundo o autor, essas mudanças permitiram ao setor produtivo industrial que participasse da remodelação estética de sua produção em face de nova realidade econômica, alterada por conta do imenso ganho de produtividade, que resultou na melhora na qualidade de vida da população. De fato, levando-se em conta as novas condições sociais e econômicas estabelecidas, os antigos objetos, com suas antigas formas, não mais se adequariam em face a essas mudanças socioeconômicas e culturais (padrões de consumo).

Outrossim, segundo o mesmo autor³⁴, a presença de um aporte de conhecimento tradicional em vários processos produtivos industriais, ao longo do século XX, impôs a migração de atividades para o ambiente urbano que, até um passado recente, se caracterizava majoritariamente pelo ambiente domiciliar. Referido movimento migratório levou

³³ CLARO, Mauro. **DESENHO INDUSTRIAL E DESIGN**. III FÓRUM DE PESQUISA. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Universidade Presbiteriana Mackenzie. São Paulo. 2007. p. 04.

³⁴ Ibidem Ref. anterior.

às cidades a produção e o consumo alimentício em grande escala, e também atividades fabris artesanais. Em contrapartida, também promoveu a interiorização de atividades tipicamente coletivas-urbanas que dependiam de estruturas físicas institucionais mais amplas.

Instituiu-se, então, o que se tem chamado da “*cidade-serviço*”³⁵, isto é, ambientes urbanos funcionais, nos quais cada objeto detém uma função ou serventia. Um ambiente no qual o design não apenas participa da dinâmica socioprodutiva, como também favorece, ou mesmo viabiliza, a tarefa de dotar o design de meios físicos necessários a tais funções, projetando e tornando determinados objetos aptos ao exercício e executabilidade das novas operações indispensáveis às novas preferências cotidianas (Ergonomia).

Esse ambiente institucional urbano dotado de uma forte característica cosmopolita participou, sem dúvidas, do processo de elaboração do conhecimento técnico difundido a partir dessa transição produtiva que consolidou o contexto cosmopolita, e também a verdadeira natureza do design.

Tal afirmação encontra respaldo nas pesquisas de Milene Soares Cará³⁶ e Rafael Rodrigues³⁷, ao destacarem que, quando da difusão da noção de Desenho Industrial no Brasil, a mesma se deu a partir de uma ênfase estético-projetiva, ou seja, com viés predominantemente estético. A partir dessa perspectiva inicial, foi estabelecida uma compreensão limitada das premissas que envolveram a complexidade da atividade e sua adequada institucionalização.

Esse fator, segundo Milene Soares Cará, produziu uma série de consequências negativas para a disciplina quando da sua chegada ao Brasil, tais como a concepção do Desenho Industrial como mero exercício de arte, afastando o profissional da possibilidade de comunicação e interação com outros grupos e setores envolvidos nas atividades de manufatura e produção industrial.

Essa visão equivocada foi alterada somente quando sua capacidade produtiva instalada foi, obrigatoriamente, alinhada às exigências de produção, às tecnologias disponíveis, às questões econômicas, às solicitações de mercado e às necessidades de desenvolvimento local.

³⁵ Ibidem Ref. anterior.

³⁶ CARÁ, Milene Soares. **Do desenho industrial ao design no Brasil: uma bibliografia crítica para a disciplina**. Dissertação de Mestrado. Universidade de São Paulo. 2008. p. 55.

³⁷ AUTRAN, Paula; LIMA, Ludmilla de; BERTOLUCCI, Rodrigo; CANDIDA, Simone. **Do desenho industrial à ‘projética’: a história do design brasileiro**. Jornal O Globo. Rio de Janeiro. 09/11/2014. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/rio/do-desenho-industrial-projetica-historia-do-design-brasileiro-14501302>>. Segundo relato de Rafael Rodrigues, um dos precursores da atividade profissional de designer no Brasil, o termo “*projética*” foi proposto sob o fundamento de que “*focava mais no sentido de projeto do que de desenho*”.

Esses fatores, então, exerceram papéis significativos na concepção dos produtos como objeto da atividade do designer e, portanto, influenciaram a elaboração de uma noção mais abrangente do papel do Desenho Industrial no interior de uma sociedade. Como é o caso da sua atual ampla utilização do instituto pelas Micro, Pequenas e Médias Empresas – MPMEs, bem como sua utilização em conjunto com Patentes de Invenção (PI) e Modelos de Utilidade (MU), que se constitui em um modo de assegurar e manter um portfólio de ativos intelectuais competitivos³⁸.

De fato, com o passar do tempo³⁹, em decorrência das atividades laborais e artísticas do ser humano, também surgiram novos itens, não mais para resolver questões técnicas, ou mesmo atender uma característica em decorrência da industrialização tardia de uma sociedade, mas sim voltados ao adorno e ao deleite, contendo, simultaneamente, uma função estética e outra funcional ou prática.

Em razão dos fatores acima mencionados, os produtos industriais do período eram, geralmente, caracterizados por se preocuparem apenas em atender a sua função técnica e funcional⁴⁰, sem muito apreço por qualquer grau de sofisticação em seu aspecto. Isso porque, nessa época, tal entendimento tenderia ao aumento do custo de produção, exigindo novos investimentos em bens de capital, e revisão do valor da hora trabalhada empregada na sua produção. Esses fatores, eventualmente, poderiam conduzir à inviabilidade do projeto. Essa situação em particular nos faz lembrar dos ditames da icônica frase de Henry Ford: “*o cliente pode ter carro de qualquer cor, desde que seja a preta*”.

Foi no final da década de 1920 que o “*belo*”, ligado ao “*útil*”, passou a ser aplicado de forma potencializada na aparência exterior dos produtos industriais. Tamanho pioneirismo proveio da escola de artes e ofícios “*Bauhaus*”, na Alemanha, fundada por Walter Gropius, e originalmente chamada “*Staatliches Bauhaus Weimar*”⁴¹.

A instituição “*Bauhaus*” foi a responsável pela criação e difusão do movimento de design, ao revolucionar as artes aplicadas, especialmente o design de objetos de uso prático, como cadeiras, luminárias, guarnição de mesa e projetos arquitetônicos⁴². Seu planejamento inovador e ousado alcançou para além dos itens artísticos, incluindo a forma dos produtos passíveis de industrialização, obtendo elevado nível de destaque, chegando

³⁸ CARVALHO, Sérgio Medeiros Paulino de; AVILA, Jorge; CHAMAS, Cláudia; FERREIRA, Claudenício. **Propriedade do desenho industrial na dinâmica da inovação nas MPMEs brasileiras: situação atual e perspectivas**. *Cienc. Cult*, vol. 59, n.4. 2007. pp. 45-49.

³⁹ SILVA, Alberto Luis Camelier da. **Desenho industrial: abuso de direito e o reflexo na concorrência do mercado de reposição**. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo. 2012. p. 124.

⁴⁰ Ibidem Ref. anterior.

⁴¹ Em português: Escola Estatal Bauhaus Weimar. Uma instituição educacional estatal.

⁴² SILVA, Alberto Luis Camelier da. **Desenho industrial: abuso de direito e o reflexo na concorrência do mercado de reposição**. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo. 2012. p. 130.

a ponto de despertar o interesse da indústria e de seus consumidores; servindo também como elemento de otimização, e de diferencial estético.

A partir da década de 1960⁴³, notou-se uma exaustão do conceito predominantemente artístico previamente atribuído ao design. No mesmo período, a comunidade profissional e acadêmica do setor se mobilizava em favor da padronização e institucionalização da matéria em escala global, como será melhor exposto adiante. Por conta do choque dessas duas posturas e interesses, difundiu-se, predominantemente, uma concepção redutiva da matéria, que tornava a limitar o papel da atividade às questões estéticas, bem como culminou na descaracterização da noção de Desenho Industrial no debate internacional.

Como resultado, a primeira definição de design elaborada pelo *International Council of Societies of Industrial Design* – ICSID, datada de 1959, não somente refletia as incertezas da época em relação ao setor produtivo da matéria, como também a possível imprecisão na determinação de um fundamento decisivo e definitivo para o design, pois não considerava aspectos relativos à sua noção prática ou aplicabilidade.

Referido consenso internacional culminou no aporte do conceito já em condição de exaustão no Brasil, e acabou por justificar as incursões da academia brasileira sobre a matéria e sua melhor conceptualização e definição, tarefa que iniciou nos anos de 1970 e alcançou consenso somente em 1988, conforme mencionado⁴⁴:

“O designer industrial é alguém qualificado através de treinamento, conhecimento técnico, experiência e sensibilidade visual para determinar materiais, mecanismos, formas, cores, acabamentos, decorações de objetos produzidos em quantidade por processos industriais. O designer industrial pode, em diferentes momentos, preocupar-se com todos ou somente com algum dos aspectos da produção industrial de objetos. O designer industrial pode dedicar-se também aos problemas de embalagem, publicidade, exibição e marketing quando a resolução desses problemas requer a valorização visual em adição à experiência e ao conhecimento técnico. O designer de indústrias ou comércios de base artesanal, onde processos manuais são usados para a produção, é considerado um designer industrial quando os trabalhos produzidos através de seus desenhos ou modelos têm uma natureza comercial, são produzidos em lotes ou, de

⁴³ CARÁ, Milene Soares. **Do desenho industrial ao design no Brasil: uma bibliografia crítica para a disciplina**. Dissertação de Mestrado. Universidade de São Paulo. 2008. p. 56.

⁴⁴ Ibidem Ref. anterior. p. 24.

qualquer forma, em quantidade, e não são trabalhos pessoais de um artista.”

Não obstante, três anos depois, precisamente em 1961, durante um congresso realizado em Veneza, uma nova definição de design foi elaborada e difundida como dominante, porém, novamente, sem uma solução para os pontos que forçaram uma terceira reanálise da matéria nos anos de 1970⁴⁵:

“A função do designer industrial é dar forma aos objetos e serviços que possam contribuir para a eficiência e satisfação da vida humana. A esfera de atividade do designer industrial no presente abrange praticamente todo o tipo de artefato humano, especialmente aqueles de produção em massa e meios mecânicos.”

É clara a mudança introduzida em 1961, em relação à definição anterior de 1959, por conta da influência da produção industrial predominantemente mecânica, exercida entre os anos de 1950 e 1960. Nesse período, passou-se de uma posição manufatureira consensual e limitada à sua capacidade artesanal de produção, pautada pelos aspectos relacionados ao profissional humano, para uma abordagem direcionada ao produto da atividade do designer, impondo a este a obrigação de garantir ao objeto aspectos de eficiência, satisfação, seriação e utilizar-se de meios mecânicos⁴⁶.

Outrossim, também foi ao longo da década de 1960 que os pensamentos de teóricos como Bonsiepe e Maldonado ganharam força. Esses personagens constituíram-se nos principais expoentes da reformulação do instituto do Desenho Industrial durante as décadas, nas quais ocorreu a construção do segundo consenso segundo a definição do instituto, datado de 1961.

As suas posições acadêmicas dos técnicos citados que serviram como base para sua definição atual. É interessante notar que a expressividade de suas ideias se deu em razão de ambos os acadêmicos constituírem oposição à redução da atividade do designer, isto é, por se considerar como se a sua função era um mero embelezador de produtos industriais. Posição esta que restou registrada na história do setor, em 1961, ocasião em

⁴⁵ CARÁ, Milene Soares. **Do desenho industrial ao design no Brasil: uma bibliografia crítica para a disciplina**. Dissertação de Mestrado. Universidade de São Paulo. 2008. pp. 24-25.

⁴⁶ Ibidem Ref. anterior. p. 25.

que Tomás Maldonado também presenteou seus pares com uma definição sobre a natureza da sua atividade⁴⁷, similar à noção que temos atualmente:

“O design industrial é uma atividade criativa que consiste em determinar as propriedades formais dos objetos produzidos industrialmente. Por propriedades formais não se entende somente as características exteriores, mas, sobretudo, as relações funcionais e estruturais que fazem com que o objeto tenha uma unidade coerente tanto do ponto de vista do produtor quanto do usuário. Ao design industrial estende-se à adoção de todos os aspectos do ambiente humano condicionados pela produção industrial.”

Na atualidade, ressalta-se ainda que a bibliografia de Tomás Maldonado sobre a definição de design é elemento essencial para a delimitação do conceito e substância do instituto do Desenho Industrial como conhecemos hoje.

Ao afastar definições rígidas e taxativas, a perspectiva do referido autor serviu a seus pares, uma vez que era caracterizada por aspectos racionais e vinculava a atividade artística às características de um contexto específico de desenvolvimento e tidas como deficitárias, pois, à época, não se mostravam capazes de abranger aspectos relativos à produção de artefatos, ao mesmo tempo em que se preocupava com *“a mediação dialética entre necessidades e objetos, entre produção e consumo”*. Em suas próprias palavras⁴⁸:

*“Design é uma atividade criativa na qual o objetivo é estabelecer as qualidades multifacetadas dos objetos, processos, serviços, compreendendo todo o seu ciclo de vida. Portanto, design é um fator central de inventiva humanização das tecnologias e fator crucial de mudanças culturais e econômicas.”*⁴⁹

Já no Brasil, quando das primeiras impressões do instituto do Desenho Industrial⁵⁰, grande parte do debate sobre o instituto da projética se limitou ao significado epistemológico da palavra *“design”*.

⁴⁷ MALDONADO, Tomás. **Diseño Industrial Reconsiderado**. Gustavo Gilli, Barcelona. 1977.

⁴⁸ MALDONADO, Tomás. **Diseño Industrial Reconsiderado**. Gustavo Gilli, Barcelona. 1977. p. 13.

⁴⁹ CARÁ, Milene Soares. **Do desenho industrial ao design no Brasil: uma bibliografia crítica para a disciplina**. Dissertação de Mestrado. Universidade de São Paulo. 2008. p. 29.

⁵⁰ Ibidem Ref. anterior. p. 21.

Muito esforço foi dedicado na época à etimologia do vocábulo, ao ponto de justificar a intervenção do filólogo Antônio Houaiss, ex-quinto ocupante da cadeira nº 17 da Academia Brasileira de Letras. O citado filólogo foi provocado a cunhar um termo apto a servir para a definição, tanto da atividade quanto do profissional que nela atuaria. Tarefa está que só resultou em consenso no Brasil, no ano de 1988, quando do 5º ENDI (Encontro Nacional de Desenhistas Industriais), que ocorreu em Curitiba/PR. O evento logrou reunir profissionais de quase todo o país, que, depois da apreciação e discussão sobre o tema, chegaram a um acordo com relação à utilização do termo “*Design*” e “*Designer*” para se referir à categoria⁵¹.

Como se observa a partir do breve contexto apresentado, o desenvolvimento do design, como instituto, não apresenta uma estrutura linear, falseável, definitiva ou estática própria ao conhecimento científico, mas sim uma estrutura relativa, sendo mais semelhante a uma espiral de conhecimento tradicional, uma vez que na medida em que o discurso sobre a noção de design passou a ser examinado em cada contexto a que se aplica⁵².

I.II. Origem Histórica da Propriedade Intelectual como Instituto no mundo e no Brasil.

Neste subcapítulo discorreremos sobre as transformações que incidem na construção da qualidade “*proprietária*” do instituto do Desenho Industrial, condição na qual se dá a formalização e titulação do resultado da criação conceitual do ser humano em um ativo econômico escasso, ou passível de individualização, atribuindo ao seu titular a faculdade de usar e dispor da coisa ou de reavê-la de quem injustamente a possua ou detenha. Essa dinâmica tornou tanto o projeto intelectual, quanto o seu resultado, aptos de contratação e de serem instrumentalizados em um sistema econômico, surtindo efeitos nas relações produtivas e comerciais entre indivíduos, agentes econômicos e a sociedade.

Para melhor compreender essa dinâmica, torna-se necessário fazer uma pequena remição conceitual histórico-econômica sobre os primeiros modelos de propriedade que afetam as criações do intelecto humano e sua sistemática. No caso, os primeiros formatos de propriedade intelectual que culminaram na TABELA 01 abaixo disposta, que exemplifica o Sistema de Propriedade Intelectual brasileiro. Estrutura criada normativamente

⁵¹ AUTRAN, Paula; LIMA, Ludmilla de; BERTOLUCCI, Rodrigo; CANDIDA, Simone. **Do desenho industrial à ‘projética’: a história do design brasileiro**. Jornal O Globo. Rio de Janeiro. Publicado em 09/11/2014. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/rio/do-desenho-industrial-projetica-historia-do-design-brasileiro-14501302>>.

⁵² CARÁ, Milene Soares. **Do desenho industrial ao design no Brasil: uma bibliografia crítica para a disciplina**. Dissertação de Mestrado. Universidade de São Paulo. 2008. p. 30.

para garantir tanto a propriedade, quanto a exclusividade, resultantes da atividade intelectual nos campos industrial, natural, científico, literário e artístico, sendo que cada inovação seja detentora de uma forma de proteção adequada às suas características, tais como Patentes, Modelos de Utilidade, Marcas, Direitos de Autor, Indicação Geográfica e Desenho Industrial, ou mesmo outros modelos *sui generis*.

Tabela 01 – Modelos de Propriedade Intelectual no Brasil

Direitos de Propriedade Intelectual	Instrumentos de Proteção	Requisitos	Campo de Aplicação
Propriedade Industrial (Todos na Lei nº. 9.279/1996)	Carta Patente	Novidade, Atividade Inventiva, Aplicação Industrial	Indústria
	Modelos de Utilidade	Novidade, Ato Inventivo, Aplicação Industrial	Indústria
	Desenho Industrial	Novidade, Caráter Ornamental	Indústria e Serviços
	Registro de Marca	Sinais que identifiquem os bens ou serviços	Agricultura, Indústria e Serviços
	Indicação Geográfica	Sinais que identificam os bens	Agricultura e Indústria
	Segredos Empresariais	Informações comerciais e/ou industriais confidenciais	Agricultura, Indústria e Serviços
Direito Autoral (Lei nº. 9.610/1998)	Criações do imaginário, expressas por qualquer meio ou fixadas em qualquer suporte, tangível ou intangível	A Proteção ao direito do autor se dá de forma automática e não está subordinada a qualquer formalidade (registro)	Diversos
Modelos de Propriedade Intelectual <i>Sui Generis</i>	Cultivares (Lei nº. 9.456/1997)	Espécie com Descritores Estáveis	Agricultura
	Circuitos Integrados (Lei nº. 11.484/07)	Layout tridimensional original	Indústria
	Programas de Computador (Lei nº. 9.609/1998)	Conjunto de instruções escritas em linguagem de programação (código-fonte) para que seja realizada uma ou diversas tarefas.	Agricultura, Indústria e Serviços
	Proteção de Informação não Divulgada (Lei nº. 10.603/2002)	Informações relativas aos resultados de testes ou outros dados não divulgados apresentados às autoridades competentes como condição para aprovar ou manter o registro para a comercialização	Agricultura, Indústria e Serviços
	Biodiversidade (Lei nº. 13.123/2015)	Patrimônio Genético e Conhecimento Tradicional do Brasil	Agricultura, Indústria e Serviços

De fato, a história da propriedade intelectual em verdade se mescla com a história das metodologias e práticas produtivas e dos produtos antigos, que embasavam e fomentavam o seu desenvolvimento. Por esse motivo, a sua própria existência é consequência de tal fenômeno, exemplificando uma relação simbiótica⁵³.

Neste primeiro momento, para analisar tal fenômeno, assim como sua fragmentação e institucionalização ao longo dos séculos, e de como resultou no atual modelo de propriedade Desenho Industrial que temos hoje, torna-se necessário estabelecer a distinção entre os campos da Propriedade Intelectual que se dividem, tradicionalmente, em dois grandes grupos: o primeiro, considera o exercício da ação criativa humana no campo da estética e intelectualidade: portanto a Propriedade Literária e Artística; e o segundo, considera o resultado obtido por meio do exercício majoritariamente técnico: ou seja, a Propriedade Industrial⁵⁴.

Conforme Jorge Luis de Brito Júnior⁵⁵:

“a primeira diferença essencial que desponha entre os grupos Propriedade Industrial e Propriedade Literária e Artística é que a primeira tem como pressuposto um conceito de novidade, ao passo que, a segunda, trabalha com a ideia de originalidade. Novidade é um conceito aferível objetivamente, consistindo em uma criação que não esteja compreendida no estado atual da técnica – assim considerado como o atual estoque de invenções já divulgadas por meio do sistema de patentes”

E depois prossegue⁵⁶:

“Este conceito está atrelado às ideias fundamentais, já expostas anteriormente, de (i) que toda inovação se baseia, em parte, no trabalho do inventor, e, em parte, no suporte conferido pelo atual estágio de conhecimento da sociedade, e (ii) não se admite a apropriação daquilo que está em domínio público. A seu turno, a originalidade é um conceito subjetivo, atrelado ao ineditismo. Obras semelhantes, não afrontam o conceito de originalidade, a não ser que se passe a adentrar o campo da cópia servil pura e simples”

⁵³ CARVALHO, Nuno Pires de. **A Estrutura dos Sistemas de Patentes e de Marcas. Passado, Presente e Futuro**. Ed. Lumen Juris. Rio de Janeiro. 2009. p. 03.

⁵⁴ BRITO JÚNIOR, Jorge Luis de. **Interface entre a Proteção à Propriedade Intelectual e o Direito de Concorrência no Brasil**. Dissertação de Mestrado. Universidade de São Paulo. 2015. p. 61.

⁵⁵ Ibidem Ref. anterior. p. 62.

⁵⁶ Ibidem Ref. anterior. p. 62.

Mais recentemente, por conta da sofisticação tecnológica, se fez necessário o desenvolvimento de modelos intermediários de propriedade não homogêneos, classificados como “*híbridos legais*” por Jerome H. Reichman⁵⁷, pois eles se desviam da estrutura bipolar historicamente construída pelos principais tratados que norteiam e limitam o cenário internacional da propriedade intelectual⁵⁸.

Assim, de modo a atender às demandas políticas e econômicas do sistema produtivo globalizado, apresentadas aos agentes econômicos e à sociedade por meio de tratados internacionais, foram estabelecidos procedimentos legais e processuais próprios à efetiva proteção de inovações, uma vez que a forma legal ortodoxa se mostrava ineficiente ou mesmo inviável ao esquema bipolarizado, descrito por Jerome H. Reichman⁵⁹. Nas palavras de John Wilkinson e Pierina German Catelli:

*“‘Sui generis’ significa (em latim) único ou de seu próprio gênero, em Latim. Os direitos sui generis são aqueles legalmente reconhecidos adaptados a determinados sujeitos que, por sua natureza, não encaixam, na normativa sobre direitos de propriedade intelectual clássica. Alguns exemplos desse tipo de direitos são os circuitos integrados de computadores, bases eletrônicas de dados ou obtenções vegetais. Nesse sentido, os direitos sui generis são simples variantes dos direitos de propriedade intelectual convencionais. O acordo da OMC sobre propriedade intelectual (TRIPs) obriga os países a estabelecerem direitos de monopólio sobre obtenções vegetais, por meio de patentes ou de um sistema sui generis efetivo. Assim, se um sistema nacional não é reconhecido como efetivo, esse país pode estar sujeito a sanções, com base nas disputas do sistema de acordo da OMC. Isso significa que os países têm que desenhar sua própria legislação nacional ou aderir a uma convenção existente, tal como a Union for the Protection of New Varieties of Plants - UPOV. Isso significa que a exigência de patenteamento se estende aos países que antes não o permitiam no caso de plantas ou alimentos”*⁶⁰

⁵⁷ REICHMAN, Jerome H. **Legal Hybrids between the Patent and Copyright Paradigms**. Columbia Law Review, Vol. 94, No. 8. Dez/1994. p. 2.448.

⁵⁸ Ibidem Ref. anterior. Fls. 2.448. – Segundo ele, a Convenção de Paris para a proteção da Propriedade Industrial e a Convenção de Berna para a proteção de trabalhos literários e artísticos, dentre outros mais recentes.

⁵⁹ Ibidem Ref. anterior. p. 2.453.

⁶⁰ WILKINSON, J.; CASTELLI, P. G. **A transnacionalização da indústria de sementes no Brasil – biotecnologias, patentes e biodiversidade**. Ed. ActionAid Brasil, Rio de Janeiro/RJ, 2000. p. 77.

Como se verá no decorrer do presente trabalho, essa abordagem de adaptação e desenvolvimento institucional em novos formatos de produtos e processos de manufatura também ocorreu no instituto do Desenho Industrial, quando da sua gênese, antes que tal modelo de propriedade encontrasse respaldo na matéria da Propriedade Industrial.

Igualmente, é importante ressaltar que cada modelo de propriedade intelectual elencado na TABELA 01 e destinado a proteção da novidade, ou originalidade, dependendo da forma como esses fenômenos se apresentem na sociedade, acaba sendo resultado de uma série de respectivos fatores e eventos que propiciaram a sua própria institucionalização. Assim, cada um com sua própria história, cujos efeitos geraram resultados em diversas searas da sociedade, tais como, negociações de tratados internacionais, negociações legislativas setoriais de cunho político, social e econômico, etc., passam a ser pois dignos de estudo individual.

No caso, limitamo-nos a apenas apresentar até aqui uma breve análise da importância da Propriedade Intelectual como instituto, suas fundações, e ainda, como seu formato se consolidou no modelo produtivo brasileiro.

A prova de referida consolidação pode ser observada no modelo mais tradicional e amplamente difundido de propriedade intelectual, o Direito do Autor, que permite a outorga de titularidade, propriedade e, inclusive, vínculo moral de um autor com seu trabalho criativo, seja este literário, artístico, educacional ou musical. Importante frisar que referida titulação tem como objetivo proteger a expressão física e original de uma “*ideia*”, ou conceito, na forma de um trabalho criativo, não a ideia em si.

O primeiro conceito de “*Direito do Autor*” registrado na história econômica ocidental data de 1557, quando o livreiro britânico “*Stationers’ Company*”, fundado em 1403, foi agraciado com uma Carta Real, ratificada pelos monarcas Maria I de Inglaterra e Filipe II de Espanha, outorgando a empresa o monopólio de toda indústria editorial britânica, bem como a responsabilidade por estabelecer e fazer cumprir a regulação sobre o setor, até o ano de 1710⁶¹.

Outrossim, a bibliografia historiográfica rejeita que a intenção da coroa com tal ato fosse a atribuição de um viés proprietário sobre a obra criativa em favor de seus autores, facilitando a eles o acesso a modelos de financiamento, via comercialização exclusiva de suas obras. De fato, a intenção seria coibir a impressão e difusão de “*livros e panfletos escandalosos*”, atribuindo a um órgão central a titularidade e responsabilidade

⁶¹ SOUZA, Cíntia Medina de. **Entre a proteção da propriedade e a manutenção do monopólio: o debate sobre a regulamentação do mercado de livros na Inglaterra de 1662 a 1774**. Dissertação de Mestrado – FFLCH – USP. São Paulo, 2013. pp. 15-16.

de regular o material que poderia ser impresso. Referido período, hoje denominado “*Batalha dos Livreiros*”, ficou marcado pelo extenso debate sobre os limites da regulação e a tênue relação entre: o ato de conferir titularidade (natureza proprietária) a um autor sobre sua obra, para fins comerciais e contratuais; e a identificação e instrumentalização de uma determinada obra para fins de censura prévia⁶².

Importante frisar que a situação dos autores de obras artísticas e literárias não percebeu melhoria drástica ao longo do reinado seguinte, a saber: o Reinado Elisabetano (1558-1603). Em referido período, autores e dramaturgos renomados, como William Shakespeare, recusavam a possibilidade de impressão e publicação de suas peças, de modo a evitar que o público em geral, bem como dramaturgos rivais, tivessem acesso à totalidade de suas obras fora da condição de expectadores. Essa recusa era justificada pela grande facilidade e redução de custos que a prensa mecânica passou a conferir à época. Tecnologia que possibilitava que praticamente qualquer pessoa pudesse alugar ou comprar uma prensa e republicar suas peças para fins comerciais, uma vez munido de um exemplar completo, esquivando-se de uma consequência verossímil ou obrigatoriedade de pagar comissão ao autor original, uma vez que referida obrigação legal não existia ainda⁶³.

Ato contínuo, os debates a respeito de limites sobre regulação e controle sobre obras publicadas ganharam novo fôlego na Inglaterra, em 1662, quando o Parlamento Britânico aprovou o “*Licensing of the Press Act 1662*”, lei com prazo determinado de trinta anos e que exigia que todas as publicações gráficas pretendidas à impressão e divulgação fossem registradas na “*Stationers’ Company*”.

Com o advento da Revolução Inglesa (1688-1689), bem como o expressivo uso de material de propaganda impresso por ambos os lados durante o conflito, tanto o lado Jacobita (pessoas que apoiavam Jaime II), quanto Guilhermina (pessoas que apoiavam Guilherme), optou-se pela não renovação do “*Licensing of the Press Act 1662*” em 1695, mas sim a abolição do monopólio da “*Stationers’ Company*”, resultando no fim da prática de censura prévia – após 150 anos – e no início da discussão de um novo marco legal voltando ao melhor interesse dos titulares de obras literárias⁶⁴.

⁶² Ibidem Ref. anterior. pp. 25-41.

⁶³ KALODNER, Howard I.; VERNE, Vance W. **The Relation between Federal and State Protection of Literary and Artistic Property**. Harvard Law Review, vol. 72, no. 6, 1959. pp. 1079–1128.

Para fins de curiosidade: Das 36 peças do primeiro fôlio de Shakespeare, apenas 17 foram impressas durante a sua vida, em várias edições menores, uma foi impressa após sua morte, enquanto 18 ainda não haviam sido impressas. Fonte: < <https://www.bl.uk/people/william-shakespeare#> >.

⁶⁴ IRVING, Emma. **What Were the Key Developments in Propaganda During the English Civil War?** 02.02.2019 – Disponível em: <<https://www.historyhit.com/innovations-in-propaganda-from-the-english-civil-war/>> – A proliferação da imprensa durante a crise política dos anos 1640 combinou-se para fazer da Guerra Civil Inglesa uma das primeiras guerras de propaganda da história. Entre 1640 e 1660, mais de 30.000 publicações foram impressas, somente em Londres.

Como resultado, obteve-se o Estatuto de Anne, promulgado em 1710 na Inglaterra e na Escócia, a primeira legislação voltada, especificamente, para a proteção dos direitos autorais de obras literárias da história ocidental. Ato contínuo, em 1735, foi promulgado o “*The Engraving Copyright Act*”, que conferia titulação proprietária similar às gravuras de desenhos originais, posteriormente estendida a todo tipo de gravura, de modo a evitar uma discriminação entre artistas e artesãos⁶⁵.

Posteriormente, o modelo de propriedade originado na Inglaterra serviu de influência para legislações semelhantes em outros países, como a legislação francesa, datada de 1711, destinada a sancionar as oficinas que copiassem indevidamente os modelos e estampas de tecidos de seda recebidos para costura. No caso, tratava-se de uma proteção setorial regional, vigente somente na cidade de Lyon. Ato contínuo, em 1793, foi aprovada na França legislação outorgando direito de propriedade literária e artística aos autores de escritos, compositores, pintores, desenhistas e gravadores⁶⁶.

No mesmo período também foi promulgada a Lei de Direitos Autorais dos Estados Unidos da América, datada de 1790, e depois, em escala internacional, com a Convenção Internacional de Direitos Autorais de Berna de 1886, que forneceu um padrão normativo de proteção a obras literais e artísticas aos países que assinaram o acordo.

Tratando agora de formatos de propriedade alheios ao viés “*artístico*” ou “*autoral*” de uma obra, sendo voltados especificamente para atividades comerciais e produtivas, cumpre esclarecer que a proteção e outorga de titularidade sobre o domínio ou propriedade de bens materiais é um fenômeno muito mais antigo que o próprio sistema produtivo no qual são exercidas. Há registro de uso de formas de marcação para identificar a propriedade por meio de brasa em gado no Egito antigo e território mesopotâmio, por volta de 2.700 a.C.⁶⁷. Isso apenas quando analisada a história econômica ocidental. Resta, ainda, a incógnita sobre o tema com relação a civilizações multimilenárias e complexas, como a Chinesa e demais asiáticas, temas de responsabilidade da história econômica oriental, matéria que não temos conhecimento.

Focando apenas no ocidente, o processo de marcação continuou ao longo dos tempos, no Império Romano utilizavam-se sinais distintivos na fabricação de espadas e no

SOUZA, Cíntia Medina de. **Entre a proteção da propriedade e a manutenção do monopólio: o debate sobre a regulamentação do mercado de livros na Inglaterra de 1662 a 1774**. 2013. Dissertação de Mestrado – FFLCH – USP. São Paulo, 2013. p. 15.

⁶⁵ ROSE, Mark. **Technology and Copyright in 1735: The Engraver's Act**. The Information Society, Volume 21, Number 1, January–March. 2005. pp. 63-66.

⁶⁶ POUILLET, Eugène. **Traité théorique et pratique des dessins et modèles de fabrique**. 2ª Ed. Hachette Livre. França. 2014. pp. 04-06.

⁶⁷ KHAN, S.U.; MUFTI, O. **The Hot History and Cold Future of Brands**. Journal of Managerial Sciences, Vol. 1, No. 1, 2007. p. 76.

comercio escravagista no Século I⁶⁸. Franceses e portugueses também se valeram da prática em animais e escravos⁶⁹ até que a primeira legislação sobre marcas foi aprovada pelo Parlamento da Inglaterra, em 1266, sob o reinado de Henrique III, ao determinar que todos os padeiros da Inglaterra identificassem, via marca individual, o pão que vendiam⁷⁰.

Ao longo da Idade Média (Séculos V e XV), a prática marcária tornou-se particularmente difundida em países com grandes regiões de pastagem, como a Espanha e os países que hoje compõem o Reino Unido, pois servia para identificar a posse e a propriedade de ruminantes no sob título de *animus revertendi*, incumbindo ao plebeu, detentor da posse e obrigação de cuidado do animal, a obrigação de retorná-lo ao nobre, quando solicitado⁷¹.

Com o avanço do sistema colonial, muitas tradições e técnicas de pecuária e produção foram difundidas pelo Império Espanhol para a América do Sul, bem como pelo Império Britânico para as suas colônias, oportunidades nas quais referidas metodologias foram mescladas com diferentes conjuntos de culturas, tradições e técnicas, desenvolvendo novas características em cada ambiente⁷².

Em meados do século XIX, com a proliferação da prática de titulação de objetos e produtos por signos e marcações, dada a vasta diversidade de possibilidades, impôs-se a necessidade de estabelecer seu registro em livros, que os fazendeiros pudessem carregar nos próprios bolsos. A partir dessa premissa, com o tempo, e em diversos territórios ao redor do globo, foram aprovadas leis exigindo o registro de marcas e regulando as atividades de inspeção de gado, de modo a evitar fraudes e violações de marcações. A Austrália foi uma das últimas colônias britânicas a aderir a esse modelo, sendo que a prática de marca de gado passou a ser executada ali desde 1866, mas somente após 1897 os proprietários tiveram que registrar suas marcas por conta de disposição legal⁷³.

No mesmo período, a estratégia de identificação e marcação de produtos e serviços por meio de sinais distintivos, estava difundida o suficiente, alcançando os mais di-

⁶⁸ RICHARDSON, Gary. **Brand Names Before the Industrial Revolution**. NBER Working Paper. 2008. pp. 21-23.

⁶⁹ THOMAS, Hugh. **The Branding (and Baptism) of Slaves**. Simon & Schuster. 1997. Disponível em: <<http://www.ralphmag.org/slave2.html>>.

D'AMBRA, Eva. **Racing with Death: Circus Sarcophagi and the Commemoration of Children in Roman Italy in Constructions of Childhood in Ancient Greece and Italy**. American School of Classical Studies at Athens, 2007. pp. 351.

⁷⁰ **Assize of Bread and Ale**. Disponível em: <<https://sourcebooks.fordham.edu/source/bread-beer.asp>>.

⁷¹ CENAC, Christopher Everette; JOLLER, Claire Domangue; THERIOT, Clifton. **Livestock Brands and Mark**. University Press of Mississippi, 2013. pp. 28-29.

⁷² Ibidem Ref. anterior. p. 29.

⁷³ Ibidem Ref. anterior. pp. 21-25.

versos setores produtivos. Porém, sua proteção, à época, ainda dependia, majoritariamente, de adaptações interpretativas do Poder Judiciário sobre contratos comerciais e leis referentes a Direitos de Personalidade, tais como nome e credibilidade, ou então títulos de Direito Autoral. Nesses termos, as primeiras leis modernas sobre marcas registradas surgiram no final do século XIX.

Na França, em 1857, o primeiro sistema comportando requisitos e processos para a outorga e validade de uma marca comercial, foi aprovado com o "*Manufacture and Goods Mark Act*"⁷⁴.

Na Grã-Bretanha, ao contrário do modelo francês, que garantia uma exclusividade sobre marca por meio de um título obtido via procedimento de análise, em 1862, ocorreu a promulgação da "*Lei de Marcas de Mercadorias*", que criminalizava a reprodução não autorizada de marca preexistente com a intenção de fraudar, ou permitir que outro fraudasse produto. Outrossim, dada a perceptível falta de tecnicidade e obscuridade do sistema de proteção adotado, em 1875, foi aprovada a "*Lei de Registro de Marcas*" britânica, estipulando um procedimento de registro formal de uma marca comercial. Procedimento este que seria administrado pelo Escritório de Patentes do Reino Unido⁷⁵.

Por sua vez, nos Estados Unidos, o Congresso norte-americano tentou estabelecer um regime federal de marcas, em 1870, porém, como se fossem uma extensão do regime de propriedade do Direito Autoral. No entanto, dadas as distinções fundamentais entre os Direitos do Autor e Direitos sobre Marcas Comerciais, a Suprema Corte daquele país derrubou, no final da década, o estatuto de 1870. Em 1881, o Congresso norte-americano aprovou o "*Trademark Act*", marco legal definindo o instituto da Marca Registrada como forma autônoma de propriedade, tal como existia na França e Reino Unido.

Ato contínuo, em 1946, foi aprovada a "*Lei Lanham*", que definiu as regras em âmbito federal para a proteção e registro de marcas. Tal como no modelo britânico, a referida lei mesclou a administração do procedimento de outorga de títulos de marcas com os de patentes, dando início a atuação do Instituto de Patentes e Marcas Registradas dos Estados Unidos (*United States Patent and Trademark Office* - USPTO), autoridade administrativa competente sobre questões de propriedade intelectual, que vigora até os dias de hoje⁷⁶.

⁷⁴ World Intellectual Property Organization. **Introduction to Intellectual Property: Theory and Practice**. Kluwer Law International. 1997. p. 23.

⁷⁵ Ibidem Ref. anterior.

⁷⁶ Ibidem Ref. anterior.

Já no segmento da produção oficial e semi-industrial⁷⁷, independente dos modelos de propriedade intelectual “*Direito Autoral*” e “*Marca*”, o primeiro caso registrado de proteção de ativos intangíveis data de 1236, na cidade de Bordeaux, na França, quando da concessão de um privilégio exclusivo à empresa *Bonafusus de Sancta e Cia.*⁷⁸, para tecer e tingir tecidos de lã.

Em relação ao direito aplicado às invenções e produções em escala sequencial e industrial, sua origem também teve raízes na Inglaterra, expressando uma política dirigida à proteção de indústrias nascentes. Assim a história das patentes⁷⁹ originou-se no século XV, quando o arquiteto Filippo Brunelleschi e o mestre vidraceiro John of Utynam decidiram registrar, respectivamente, suas invenções na Itália e Inglaterra.

John of Utynam, por sua vez, foi o destinatário da primeira “*patente*” inglesa oficialmente reconhecida, concedida em 1449 pelo Rei Henrique VI⁸⁰. A partir do seu protagonismo, foi promulgada, em 1474, uma das primeiras Leis de Patentes do mundo, cujo o arcabouço teórico era instrumentalizado na forma das “*Letters of Protection*”, titulação que representava um sistema no qual a estrutura do Estado Monárquico, por meio das instituições vigentes à época, passava a autorizar e cancelar a exploração, com exclusividade, de determinado bem ou setor produtivo pelo seu beneficiário.

Por um século as “*Letters of Protection*” prevaleceram, sendo executadas como instrumentos normativos que conferiam privilégios, regalias e monopólios a seus detentores, muito semelhantes aos modelos de outorga atuais, e ainda incluindo outras atribuições que hoje cabem a instrumentos públicos muito distintos, tais como funções de registro público, criação de corporações ou firmas e nomeação de representantes da Coroa.

Ato contínuo, ocorreu a promulgação de uma legislação específica à proteção da propriedade industrial na Inglaterra, surgida como resultado consequente de iniciativas políticas, oriundas da própria sociedade, que visava a contenção de algumas prerrogativas monárquicas⁸¹.

⁷⁷ FURTADO, Lucas Rocha. **Sistema De Propriedade Industrial No Direito Brasileiro: comentários a nova legislação sobre marcas e patentes, Lei 9.279, de 14 de maio de 1996**. Brasília. Ed. Brasília Jurídica, 1996. p. 15.

⁷⁸ DOMINGUES, Douglas Gabriel. **Direito Industrial: Patentes**. Rio de Janeiro. Ed. Forense. 1980. p. 03.

⁷⁹ GOMME, Arthur. **Patents of Invention: Origins and Growth of the Patent System in Britain**. London: Longmans Green and Co. Inglaterra. 1946.

⁸⁰ W.J. Blair, N.L. Ramsay. **English Medieval Industries: Craftsmen, Techniques, Products**. London. 1992. p. 265.

⁸¹ MALAVOTA, Leandro. **Sobre a estrutura de proteção à atividade inventiva no Brasil (1809-1882): notas de pesquisa**. Associação Nacional de História – ANPUH XXIV. SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA. 2007. p. 02.

Afinal, até ao final do Período Isabelino (1558-1603), a Coroa Inglesa dispunha de fartos recursos por conta do modelo político-econômico de concessões, o que facilitou e incentivou a atividade de distribuição de mercês, recompensas oferecidas aos súditos por terem prestado serviços ou oferecido tributo à Coroa, dentre as quais se inseriam os monopólios a inventores e empreendedores de determinadas atividades⁸².

Em consequência, ainda na aurora do século XVII, a "*Era de Ouro*" da literatura e dramaturgia, característica do Período Isabelino, continuou sob o reinado de Jaime VI da Escócia e I de Inglaterra. Muito disso em razão da alta acumulação de competências sobre o instituto das "*Letters*" para uso em demais atividades produtivas, também em razão dos mecanismos precários de inspeção de irregularidades ocorrentes naquele modelo de governo. Por exemplo, a eventual concessão imprópria ou ilegal de benesses. De fato, é vasta a bibliografia posterior confirmando abusos por parte da Coroa em atividades de outorga de monopólios sobre terras, honras, liberdades, franquias ou divisas⁸³.

Após protestos públicos e mobilizações jurídicas, foi então instituído as "*Letters of Patent*", por meio do "*Estatuto dos Monopólios*", promulgado em 1624. Lei na qual o Parlamento restringia, explicitamente, o poder da Coroa Britânica, que foi forçada a revogar todos os monopólios existentes e declarar que tal instrumento de outorga deveria ser usado apenas para "*projetos de nova invenção*", na qual o monarca somente poderia emitir títulos de patente aos inventores ou introdutores de invenções originais, limitando sua duração ao prazo de 14 anos, período que, à época, correspondia ao dobro do período de aprendizado de um artesão dentro de uma oficina⁸⁴.

A exclusão das patentes de invenção do rol de "*Letters*" proibidas, por sua vez, justificava-se pela sua função social de estímulo ao setor produtivo, diferenciando-as dos demais tipos de privilégios e favorecimentos. A partir disso, a concessão de patentes começou a ser vista como um novo gênero do "*direito de propriedade*", e o então recém criado Sistema de Patentes inglês serviu de base para as colônias britânicas, viabilizando a futura difusão do modelo e sua predominância em escala global pelos séculos vindouros.

Difusão esta que não dependia apenas dos critérios técnicos estabelecidos para a concessão de uma patente, mas também por conta da sua desburocratização. Para isso foi instituído um modelo descentralizado de concessão, no qual os inventores poderiam obter

⁸² Ibidem Ref. anterior.

⁸³ BLACKSTONE, Sir William; KERR, Robert Malcolm. **Commentaries on the Laws of England: Of the rights of things - Book II**. Universidade de Harvard. Editora J. Murray. 2008. p. 151.

CARVALHO, Nuno Pires de. **A Estrutura dos Sistemas de Patentes e de Marcas – Passado, Presente e Futuro**. Rio de Janeiro: Lumen Juris. 2009. p. 219-220.

⁸⁴ Ibidem Ref. anterior. pp. 178-180 e 233.

LADAS, Stéphane P. **La Protection Internationale de la Propriété Industrielle**. Editora de Bo-card, 1933. pp. 10 e ss.

registros de patentes mediante petição direcionada ao legislativo de uma determinada colônia⁸⁵.

Pouco mais de um século depois, em 1787, a Coroa Inglesa foi pressionada a tratar de direitos autorais aplicados em produtos fabris, questão controversa à época por conta da diluição da qualidade “*artística*” de uma obra quando da sua aplicação em um objeto para fins estritamente comerciais. A solução para tanto foi criar um novo regime de propriedade por meio do “*Designing and Printing of Linen Act*”. Essa lei concedia uma proteção por dois meses ao design e subsequente reimpressão dos modelos de roupa de cama, algodão, chita e musselina, sendo que, em 1794, o prazo de proteção foi estendido para três meses⁸⁶.

Em 1839, houve nova inovação legislativa na Coroa Inglesa por meio de duas leis conhecidas como “*The Copyright and Designs Acts I & II*”. A primeira lei tratava da extensão da lei de 1787 ao território da Irlanda, bem como estendeu a proteção oferecida antes apenas para tecelagem de algodão incluindo produtos à base de lã, seda ou cabelo e demais tecidos mistos compostos⁸⁷.

A segunda lei, por sua vez, serviu como base teórica para a legislação sobre Desenho Industrial que conhecemos hoje, estendendo o direito de propriedade para além dos produtos têxteis, viabilizando que qualquer projeto novo, original ou a forma e configuração de qualquer artigo fabricado pudessem ser protegidos. Outrossim, sua maior inovação foi a organização de um Sistema de Registro, exigindo que um desenho ou projeto fosse registrado antes de ser publicado e distribuído, a fim de ser protegido pela lei, diferenciando definitivamente o instituto do Desenho Industrial do Direito Autoral, no qual tal obrigação, até os dias de hoje, inexistia. A lei também exigia que os proprietários exibissem seu nome, número de registro e data de registro no artigo protegido⁸⁸.

Já na França, no mesmo período, em 1791, foi criado o sistema de patentes francês. O regime adotado, por sua vez, era diferente do modelo britânico. No Sistema de Patentes francês, as patentes eram concedidas sem exame sobre os aspectos de “*inventividade*”, uma vez que o direito do inventor era considerado natural, tal como o Direito do Autor sobre obras literárias. Esse protótipo de sistema não perdurou por muito tempo,

⁸⁵ CORTADA, James W. **Rise of the knowledge worker**. Volume 8. Knowledge Reader Series, Butterworth-Heinemann, 1998. p. 141.

⁸⁶ CARTER-SILK, Alexander; LEWISTON, Michelle. **The Development of Design Law - Past and Future: From History to Policy**. UK Patent Office. London/UK. 2012. pp. 22-27.

⁸⁷ Ibidem Ref. anterior.

⁸⁸ Ibidem Ref. anterior.

tendo sido revisado em 1844, e resultando na redução dos custos das patentes e na abolição de uma modalidade de proteção que favorecia a importação de maquinários e processos⁸⁹.

No mesmo período, também ocorreu um diálogo com a Lei de Direito Autoral francesa de 1793, tida à época como insuficientemente clara quanto à tutela dos desenhos técnicos e modelos industriais. Isso levou a França a promulgar, no ano de 1806, uma lei específica para a proteção de desenhos de finalidade aplicada. Quase um século depois, em 1902, uma nova lei estendeu os direitos autorais previstos na lei de 1793 a toda escultura ou desenho, independente da finalidade ou destinação da obra. Consequentemente, a legislação francesa passou a incorrer em duplicidade de proteção, pois os desenhos técnicos podiam ser tutelados tanto pela lei específica de 1806, quanto pela legislação genérica de direitos autorais de 1793. Referida discussão foi encerrada em 1909, quando a França aprovou uma nova lei de propriedade intelectual destinada a desenhos e modelos técnicos, prevendo, expressamente, a possibilidade de cumulação de direitos autorais ou industriais sobre os desenhos e modelos usados na fabricação de produtos⁹⁰.

No que toca aos efeitos da adoção do modelo inglês nas suas Treze Colônias, três anos e meio depois da Declaração da Independência dos Estados Unidos, em 1776, a primeira Lei de Patentes do Congresso dos Estados Unidos da América foi aprovada, em 10 de abril de 1790.

Intitulada "*Uma Lei para Promover o Progresso de Artes Úteis*", referida legislação criava um rito processual que orientava os interessados a proceder com um pedido de patente junto ao Secretário de Estado, que então analisava em conjunto com o Secretário de Defesa e o Procurador-Geral em exercício, a fim de examinar a solicitação e constatar a qualidade de "*invenção ou descoberta suficientemente útil e importante*" do pedido. No caso de aprovação, o pedido seria enviado ao Presidente dos Estados Unidos, para sua assinatura pessoal e, em seguida, de volta ao Secretário de Estado, também para sua assinatura pessoal. Somente após esse rito, a carta de patente seria entregue ao seu titular, tendo validade pelo período de 14 anos⁹¹. Nos dias de hoje, tal documento pode ser adquirido por valores na casa de milhares de dólares, em lojas e leilões especializados em documentos raros e dotados de valor histórico.

⁸⁹ GALVEZ-BEHAR, Gabriel. **La République des inventeurs. Propriété et organisation de l'invention en France, 1791-1922**. Presses Universitaires de Rennes. 2008.

⁹⁰ CHAVANNE, Albert; BURST, Jean-Jacques. **Droit de la propriété industrielle**. 3ª Ed. Hachette Livre. França. 2013. pp. 190-191.

⁹¹ DOBYNS, Kenneth W. **A History of the Early Patent Offices: The Patent Office Pony**. Fredericksburg, Sergeant Kirkland's. 1997. Chapter Five. pp. 21-25.

Em 1793, os Estados Unidos promoveram e aprovaram a sua primeira reforma sobre referida Lei de Patentes, seguida de uma revisão ainda mais abrangente, em 1836. Esta última foi responsável pela instituição das bases do modelo de concessão que perdura até os dias de hoje, exigindo um processo de submissão de documentos significativamente mais rigoroso, incluindo o estabelecimento de um sistema de exames. Entre o período de 1790 e 1836, foram concedidas cerca de dez mil patentes. Ao longo da Guerra Civil Americana (1861-1865), cerca de 80.000 patentes foram concedidas⁹².

Já na Inglaterra, duzentos anos após o advento do “*Estatuto dos Monopólios*” (1624)⁹³, a lei de patentes britânica ainda não havia passado por qualquer revisão ou emenda no parlamento. Somente em 1827, realizou-se a primeira reforma do sistema de patentes britânico, motivada, principalmente, por reclamações a respeito do procedimento para se obter um título de patente, considerado caro, confuso e incerto, quando comparado com seus sistemas internacionais similares. Durante os debates, vários grupos de interesse se formaram na tentativa de obter uma lei mais favorável aos inventores, ou, em contrapartida, mais favorável aos agentes econômicos, que se valeriam da abolição de monopólios legais para expandir suas atividades⁹⁴. Esses últimos grupos eram caracterizados como detentores de reivindicações e interesses legítimos, porém, nitidamente conflitantes com os valores e funções sociais propostos pelo sistema de patentes britânico. Referido campo opositor em favor da abolição, por sua vez, era composto por membros notáveis do ordenamento econômico do período, tais como o influente jornal à época, “*The Economist*”, o vice-presidente do “*Board of Trade*”, e alguns inventores e representantes de notáveis distritos manufatureiros.

A discussão mencionada acima prolongou-se por três períodos: 1851-1852, 1862-1865, e 1869-1872, pois comitês selecionados pelo Parlamento Britânico e Comissões Reais investigaram o funcionamento e efetividade do sistema de patentes, sendo que, conforme registros levantados por Jorge Luis de Brito⁹⁵, alguns dos testemunhos prestados nessas épocas procuravam demonstrar a existência de prejuízo e dano ao aparato institucional, social e econômico. No caso, acusava-se o sistema de patentes de ter causado uma concentração de poderio econômico e cartelização de atividades produtivas, fato esse

⁹² Ibidem Ref. anterior.

⁹³ JUNIOR, Jorge Luis de Brito. **Interface entre a Proteção à Propriedade Intelectual e o Direito de Concorrência no Brasil**. Dissertação de Mestrado. Universidade de São Paulo. 2015. p. 19.

⁹⁴ MACHLUP, Fritz; PENROSE, Edith. **The patent controversy in the nineteenth century** – The Journal of Economic History. Vol. X. n. I. 1950. pp. 01-29.

⁹⁵ JUNIOR, Jorge Luis de Brito. **Interface entre a Proteção à Propriedade Intelectual e o Direito de Concorrência no Brasil**. Dissertação de Mestrado. Universidade de São Paulo. 2015. pp. 19-20.

que levou alguns dos líderes, das duas casas do Parlamento, a proporem a completa abolição da proteção da propriedade industrial como solução. O que não acabou ocorrendo.

Em 1872, como resposta, foi elaborado projeto de reforma, baseado em relatórios da última comissão deliberativa, datada de 1869-1872. Dentre as principais alterações dessa reforma, ressaltamos a limitação do prazo de patentes para sete anos, o estabelecimento de exames mais estritos sobre os pedidos de depósitos de patentes, o estabelecimento de multas aos titulares de patentes não utilizadas em um intervalo de dois anos, bem como o estabelecimento de licenças compulsórias para todas as patentes. Esse projeto foi aprovado pela Câmara dos Lordes.

A partir da Revolução Industrial⁹⁶, começaram a surgir novos inventos mecânicos, então aplicados ao modelo de produção industrial, resultando em um maior protagonismo dos modelos de proteção de investimentos em atividades de Pesquisa e Inovação. Novos movimentos institucionais e políticos de reforma ganharam relevância e tiveram suas propostas empregadas no setor produtivo, a partir de meados do século XIX.

A discussão sobre a necessidade de proteção internacional da propriedade intelectual foi registrada pela primeira vez no ano de 1873, em Viena, então capital do Império Austro-Húngaro. Naquele ano, foi realizada a Exposição Universal de Viena, evento que teve como lema “*Kultur und Erziehung*” (Cultura e Educação), que contou com mais de 26.000 exibidores⁹⁷.

No caso, sua realização se deu, apesar de um manifesto de expositores que se recusavam a participar de um Salão Internacional destinado às invenções. A referida recusa era fundada na crença de que não haveriam formas para garantir que outros inventores, de outros países, não se apropriassem de suas ideias e protótipos, de forma a obterem lucros com sua exploração comercial em suas respectivas regiões.

A partir de então, inúmeros debates foram realizados a respeito do tema, que resultaram em uma série de tratados e acordos internacionais que repercutem até os dias de hoje.

De fato, como destaca Alberto Luis Camelier⁹⁸, no final do século XIX, após a pacificação do entendimento e reconhecimento da importância da proteção da proprie-

⁹⁶ FURTADO, Lucas Rocha. **Sistema De Propriedade Industrial No Direito Brasileiro: comentários a nova legislação sobre marcas e patentes, Lei 9.279, de 14 de maio de 1996**. Ed. Brasília Jurídica, Brasília. 1996. pp. 15.

⁹⁷ LOWE, Charles. **Four national exhibitions in London and their organiser. With portraits and illustrations (1892)**. Ed. T. F. Unwin. Londres. 2012. pp. 28.

⁹⁸ SILVA, Alberto Luis Camelier da. **Desenho industrial: abuso de direito e o reflexo na concorrência do mercado de reposição**. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo. 2012. pp. 80.

dade intelectual, independente da sua forma, agentes internacionais, por meio de movimentos diplomáticos, desenharam a elaboração, negociação e ratificação de tratados bilaterais e multilaterais de proteção à propriedade industrial e ao direito autoral. Diplomas estes que buscavam a harmonização das várias legislações nacionais, oriundas de diversos países, com a recomendação de como garantir um grau mínimo de proteção aos respectivos institutos jurídicos existentes.

O primeiro e mais relevante foi o tratado internacional negociado durante a Convenção de Paris em 1883, sendo o primeiro acordo internacional relativo à propriedade de ativos intangíveis e destinado à Proteção da Propriedade Industrial. O documento foi assinado pela primeira vez naquela data, e continua em vigor até os dias atuais, em sua versão revisada em Estocolmo, datada de 1967.

Outrossim, à época da sua ratificação, em 1883, também foi feita uma primeira aproximação no sentido de propor uma harmonização internacional do sistema de propriedade industrial, elevando-o ao nível de instituto de direito, o que determinava a obrigatoriedade dos países de tomarem conhecimento efetivo da vinculação existente entre uma nova classe de bens de natureza imaterial, e a pessoa do autor ou inventor. Também buscava promover uma proximidade, por intermédio de um canal de comunicação internacional, que correspondia à relação estabelecida entre as coisas materiais e seus proprietários⁹⁹, ou seja, propunha uma condição de direito de propriedade que seria reconhecida independente da nacionalidade.

O Brasil foi um dos quatorze países signatários da primeira Convenção de Paris (1883), pois, desde aquela época, a aceitação e a promoção de atividades produtivas por meio de ativos intelectuais já estavam consolidadas nos elementos que formularam a nossa concepção de país, pois já constavam na “*primeira constituição brasileira, de 1824, em seu art. 179, inciso XXVI, que assegurou aos inventores a propriedade de suas descobertas e invenções*”¹⁰⁰. Consolidação esta que foi iniciada em 28 de abril de 1809, um ano após a promulgação do Decreto de Abertura dos Portos às Nações Amigas, com a vinda da Família Real Portuguesa, e do encerramento do Pacto Colonial. Em 28 de abril de 1809, período em que a direção do Império Português havia deslocado para o Brasil, também foi elaborada a primeira “*lei de patentes*” brasileira.

⁹⁹ Ibidem Ref. anterior.

¹⁰⁰ Império do Brasil. Constituição Política. Art. 179, Inc. XXVI.

Refere-se aqui à emissão do Alvará de D. João VI de 1809¹⁰¹, que revogou o Alvará de 1785, que proibia a instalação de fábricas e manufaturas em território brasileiro por determinação de sua mãe, a Rainha D. Maria I¹⁰².

Essa inovação legal era somente aplicável ao Estado do Brasil, o que, na época, o posicionou como uma das quatro primeiras nações no mundo, depois da Inglaterra, França e Estados Unidos, a ter uma legislação sobre o tema, significando também o novo posicionamento do Reino de Portugal a partir da abertura do comércio a todas as nações.

Por conta da chegada da Corte Portuguesa e das novas medidas tomadas, tal como a instituição da cidade do Rio de Janeiro como capital do Reino de Portugal, Dom João VI igualmente determinou a execução de medidas destinadas a viabilizar a estrutura institucional do Governo Monárquico instalado no Brasil, inclusive, atingindo também as demais Capitanias do Estado, que se viram forçadas a aumentar drasticamente a remessa de tributos ao Rio de Janeiro, a fim de custear salários, comidas, roupas e festas da Corte.

Para viabilizar o aumento de divisas necessário, além de uma abertura comercial, sem similar na história econômica até então, buscou-se também alterar a dinâmica e sinergia dos privilégios e monopólios existentes, antes da efetiva transferência das atividades da Corte e estabelecimento do exercício, de fato, das atribuições da nova capital de governo.

Monopólios de exploração de oficinas e indústrias tradicionais tiveram de ser reformulados de forma a propiciar um ambiente de negócios receptivo, principalmente, aliviando os demais centros produtivos, tal qual era a Capitania de Pernambuco¹⁰³, centro da economia canavieira à época, e principal geradora de divisas e disponibilidades em moeda estrangeira, obtidas pelas exportações.

Dentre os principais instrumentos legais e políticos utilizados para fomentar a atividade econômica, via favorecimento da atividade industrial no Brasil, trazemos como exemplo a Tarifa Alves Branco e o emprego de políticas de concessão e de subvenções governamentais. Nesse ínterim, foi proposta uma política sistemática de incentivos ao desenvolvimento da tecnologia, por meio de patentes industriais de concessões, previstas em lei, substituindo o antigo sistema em vigor e que previa concessão de privilégios individualizados, sob o critério da Coroa.

¹⁰¹ Alvará Real de 28 de abril de 1809. Disponível em: http://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/legislacao/publicacoes/doimperio/pdf/legimp-D_134.pdf. Acessado em: 25.03.2018.

¹⁰² Alvará Real de 05 de janeiro de 1785. Disponível em: <http://www.historia-brasil.com/bibliografia/alvara-1785.htm>. Acessado em: 25.03.2018.

¹⁰³ CABRAL, Flavio José Gomes. **Dimensões internacionais da Revolução Pernambucana de 1817: a Missão Diplomática de Cabugá nos Estados Unidos da América**. In: Revista de História Municipal, Recife, a. 38. n. 11. 2015. pp. 23-41.

Destaca-se aqui, entretanto, que tais medidas empregadas por Dom João VI, de modo a aumentar a produtividade e arrecadação de impostos, não surtiram o alívio necessário à Capitania de Pernambuco, dificultando o enfrentamento de problemas locais, como a seca ocorrida em 1816 e outros, que culminaram na eclosão da insatisfação regional e na Revolução Pernambucana, em 1817¹⁰⁴.

Por fim, Walter Brasil Mujalli¹⁰⁵ assinala que o Brasil somente teria uma nova lei destinada à propriedade industrial, aproximadamente, um século depois, tratando-se da primeira lei de marcas e patentes promulgado no Brasil em 1875. Até então a 1875, não ocorrera evolução no que diz respeito à proteção de ativos intangíveis no contexto legislativo, uma vez que não havia sido elaborada qualquer legislação que regulasse a matéria delimitada pelas medidas de Dom João VI, tomadas em 1809.

Outrossim, em 1883, quando entrou em vigor a Convenção de Paris, ratificada pelo Brasil também na mesma data, muitas modificações se fizeram necessárias de modo a compatibilizar o contexto legal do então Império Brasileiro ao compromisso internacional estabelecido pela convenção.

A partir dos eventos descritos acima, desde o final do século XIX até meados de 1945, um enorme número de leis extravagantes foi proposto com a intenção de regular as disciplinas de direitos do autor, marcas, patentes e também de concorrência desleal.

Dentre tais leis, constava o Decreto n. 24.507, de 29 de junho de 1934, assinado três semanas depois da promulgação da Constituição de 1934, que tratava dos bens obtidos por meio da projética industrial patenteável, levando em consideração somente a sua concepção para fins industriais.

Essa definição a respeito do Desenho Industrial, vinculando-o ao Registro de Patente, por conta do reconhecimento das características técnicas do instituto, perdurou até o primeiro Código de Propriedade Industrial Brasileiro, promulgado por meio do Decreto Lei nº. 7.903/1945, ainda assinado por Getúlio Vargas.

Tal Decreto teve vigência até a promulgação da Lei de Propriedade Industrial que vigora até o presente momento, Lei nº. 9.279/1996.

Considerando o cenário da época, a lei de 1945 era muito mais completa e moderna que sua predecessora de 1934, alinhando-se mais adequadamente às necessidades dos fatores de produção e ambientes de negócios vigente naquele período. Como exemplo de sua sofisticação, instituiu propriamente o Desenho Industrial como forma autônoma,

¹⁰⁴ SFERA, Arnaldo. **A Revolução de 1817**. In: Anuário de Olinda, Olinda, a. 1963/64. 1965. n. 15-16. pp. 44-45.

¹⁰⁵ MUJALLI, Walter Brasil. **A propriedade industrial nova lei de patentes**. Brasília. Ed. De Direito, 1997. p. 26.

afastando-o dos modelos de Registro de Patente e Direito do Autor, pois não mais se adequavam à sofisticação artística e integridade técnica necessária ao perfil de produto almejado pela sociedade do período.

Em 1946, pouco depois da promulgação do Código de Propriedade Industrial, de 1945, João da Gama Cerqueira¹⁰⁶ já projetava e promovia a importância da individualização e adequada distinção de modelos de propriedade intelectual em sua obra, afirmando que o esclarecendo da Propriedade Intelectual:

“é o conjunto de normas legais e princípios jurídicos de proteção à atividade do trabalho, no campo das indústrias, e a seus resultados econômicos, abrangendo, assim, a proteção das produções intelectuais no domínio industrial (invenções, modelos de utilidade e desenhos industriais) e toda a matéria relativa à repressão da concorrência desleal, inclusive as marcas, o nome comercial, as indicações de origem dos produtos, etc.”

A partir de então, cabe elencar, mesmo que brevemente, a importância da identificação do Desenho Industrial como instituto autônomo, diferenciando-o de modelos clássicos de propriedade intelectual, como os institutos do Direito Autoral, responsável pela tutela histórica das criações artísticas, literárias e científicas, e a união desse ramo com a Propriedade Industrial.

Atividades estas que encontram grande dificuldade na academia, independente da área de conhecimento, como assinala Milene Soares Cará¹⁰⁷:

“a constituição de um repertório de informações relativo ao período entre os anos 50 e 70 é decisiva para a compreensão da dinâmica do próprio campo de conhecimento ainda em construção. Por meio da leitura analítica da produção cultural de uma época pretende-se o entendimento sobre o significado de desenho industrial no país durante o período e a fundamentação para uma discussão mais ampla sobre os significados contidos ao que hoje chamamos de design. Na questão do debate teórico, a problemática do significado é um dos paradigmas mais constantes no debate internacional e nas pesquisas direcionadas ao tema. A historiografia da dis-

¹⁰⁶ GAMA CERQUEIRA, João da. **Tratado da Propriedade Industrial**, vol. I, Ed. Revista Forense, 1946. p. 73

¹⁰⁷ CARÁ, Milene Soares. **Do desenho industrial ao design no Brasil: uma bibliografia crítica para a disciplina**. Dissertação de Mestrado. Universidade de São Paulo. 2008. p. 15.

ciplina é recente e a própria bibliografia apresenta uma grande quantidade de aproximações e pontos de vista muito diferentes entre si, o que determina grande dificuldade a qualquer pesquisa que intenta uma abordagem historiográfica.”

Sobre o Desenho Industrial, a pesquisadora supracitada cita o trabalho de Gillo Dorfles¹⁰⁸, quando afirma:

“A estética industrial tem hoje papel de primeiro plano na formação do gosto de um povo. É preciso ir mais além: os objetos industriais são quase os únicos que estejam ao alcance das camadas mais vastas da população. É por isso que cabe a estes últimos, mais do que aos quadros e estátuas, a tarefa de influenciar o gosto do cidadão e formar um ‘estilo’ novo. E eis porque, nos nossos dias, a obra de arte ‘em série’ se impõe ao lado da obra de arte ‘única’. Podemos mesmos deduzir daí que, se uma nova civilização ‘visual’ está nascendo, será em função dos elementos gráficos e plásticos produzidos por meio da indústria.”

Em complemento, como narrado por Camelier¹⁰⁹, a bibliografia jurídica sempre se ocupou em estabelecer as fronteiras entre o Desenho Industrial e o Direito de Autor, eis que possuem muitas similaridades por conta da sua natureza e vínculo artístico, bem como com a subjetividade da imaginação e, ainda, o deleite humano.

O debate em si não se trata, portanto, de mera curiosidade, ou passatempo, mas sim da necessidade de se especificar, corretamente, a natureza e condição jurídica de uma “obra”. Isso porque os efeitos sociais e econômicos da sua forma e práticas de proteção podem, respectivamente, variar. No primeiro caso, principalmente no que toca ao prazo de validade, pois um registro de Desenho Industrial pode chegar a valer por até 25 anos, dependendo das extensões de tempo postuladas por seu titular. Enquanto o Direito Autoral segue existindo no contínuo histórico, prolongando-se por 70 anos, contados após a morte do seu autor.

No que toca ao processo de mudança da Lei de Propriedade Industrial de 1945 para a que está atualmente em vigor, a Lei Federal nº. 9.279/1996, o desenvolvimento dos elementos e fatores que levaram na sua alteração ocorreram no decorrer de uma margem considerável de tempo, um período transcorrido de 51 anos.

¹⁰⁸ DORFLES, Gillo. **As Artes Industriais na Cidade Nova**. Arquitetura e Engenharia (55). 1959. p. 08.

¹⁰⁹ SILVA, Alberto Luis Camelier da. **Desenho industrial: abuso de direito e o reflexo na concorrência do mercado de reposição**. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo. 2012. p. 125.

No mencionado período, em escala global, ocorreram diversos fenômenos e eventos que alteraram drasticamente o sistema econômico mundial, tais como a fase de expansão econômica pós-Segunda Guerra Mundial e seu declínio, que comportaram: os “*Trente Glorieuses*”, referente aos trinta anos de crescimento da França de 1945-1975; o milagre econômico grego de 1950-1973; o milagre econômico japonês de 1955-1961 e posteriormente a década de ouro do país, conhecida como “*Golden Sixties*”; o milagre econômico italiano de 1958-63; o colapso dos acordos de *Bretton Woods* em 1971; a crise do petróleo de 1973 e o “*crash*” da bolsa norte-americana de 1973-1974; e muitos outros¹¹⁰.

O Brasil não foi exceção, pois esse íterim de 51 anos também foi marcado pela continuidade das missões econômicas iniciadas ao longo da década de 1930¹¹¹, somando ainda as discussões internas de políticas industriais e sua interação com elementos de promoção de regras de conteúdo nacional e soberania, decorrentes de setores tidos como estratégicos para a sua manutenção, tal qual a luta pela descoberta e exploração de petróleo e, ainda, a criação da Petrobras em 1953¹¹².

Como resultado, a renda *per capita* brasileira foi elevada cinco vezes no período 1950-2011, sendo grande parte desse crescimento datado do período 1950-1980, quando cresceu sob uma média de 4,4% ao ano e praticamente quadruplicou. Foi também naquele período que o Brasil deixou de ser predominantemente rural e agrícola para se tornar urbano, e com sua produção concentrada na indústria de transformação e no setor de serviços, conforme melhor especificado no próximo capítulo. Outrossim, a partir de 1980, houve uma grande desaceleração do crescimento, sendo que nos trinta anos seguintes a renda *per capita* cresceu apenas 0,9% ao ano¹¹³.

Visto isso, com base na pesquisa de Pedro Cavalcanti e Fernando Veloso, podemos afirmar que a experiência econômica brasileira pós-Segunda Guerra Mundial foi caracterizada por um rápido crescimento até 1980, seguido de um longo período de baixo crescimento, sendo que, se o país tivesse mantido essa taxa de crescimento nos trinta e anos que se seguiram, sua renda *per capita* atualmente seria cerca de 14 vezes maior a de 1950¹¹⁴.

¹¹⁰ GASPAR, Ricardo Carlos. **A trajetória da economia mundial: da recuperação do pós-guerra aos desafios contemporâneos**. Cadernos Metrópole, 17 (33), 2015. pp. 265-296.

MARGLIN, Stephen A.; SCHOR, Juliet B. **The Golden Age of Capitalism: Reinterpreting the Postwar Experience**. Oxford University Press. 1992.

¹¹¹ BRESSER-PEREIRA, L.C. **A Construção Política do Brasil**. Editora 34, São Paulo. 2014. Capítulos 06-14.

¹¹² COTTA, Pery. **O petróleo é nosso?**. Guavira Editores. Rio de Janeiro. 1975. pp. 30-35.

¹¹³ FERREIRA, Pedro Cavalcanti; VELOSO, Fernando A. **O desenvolvimento econômico brasileiro no pós-guerra**. FGV/EPGE - Pesquisa e Conhecimento Aplicado. 2015. pp. 02-03.

¹¹⁴ Ibidem Ref. anterior.

Em contrapartida, quando observado o mesmo período de 30 anos (1950-1980), nota-se também que o crescimento da renda *per capita* do Brasil foi maior que o da produtividade, por conta da elevação da proporção da população em idade de trabalhar e da inclusão das mulheres no mercado de trabalho, resultando em um “*bônus demográfico*” que permitiu que a renda *per capita* crescesse acima da produtividade do trabalhador¹¹⁵.

Em razão da acumulação de capital e maciça transferência de recursos e mão de obra da agricultura para setores tidos como mais produtivos, como a indústria de transformação e serviços agregados, o rápido crescimento experimentado pelo Brasil nas décadas de 1950-1980 resultou na elevação da Produtividade Total dos Fatores (PTF), bem como o nível de renda no período.

Referido período de crescimento não perdurou, conforme observado no GRÁFICO 04. No início da década de 1980, a maior parte dos ganhos de produtividade havia se esgotado, principalmente, em razão da má alocação de capital, falta de estabilidade macroeconômica, baixo investimento em educação e exclusão econômico-social, fenômenos estes que foram se acumulando ao longo do período de crescimento pós-Segunda Guerra Mundial e nunca foram propriamente tratados e enfrentados pelo Poder Público¹¹⁶.

Gráfico 04 – Evolução da Renda per Capita e do Produto por Trabalhador no Brasil - 1950-2009

¹¹⁵ Ibidem Ref. anterior. p. 30.

¹¹⁶ Ibidem Ref. anterior.

Ademais, por conta da necessidade do Brasil de manter relações comerciais com outras nações, mesmo antes da abertura comercial estabelecida pelo Governo Collor em 1990, medidas foram empregadas para favorecer o investimento das grandes potências econômicas no país, exigindo que o Brasil apresentasse um novo arcabouço técnico legal, capaz de proteger e regular adequadamente os investimentos empregados em infraestrutura e tecnologia, dentro do território nacional.

Também no íterim de 1945-1996, cabe ressaltar, ainda, alguns eventos importantes na história da proteção do direito intelectual, bem como da história econômica do Brasil.

O primeiro¹¹⁷, como se verá melhor no próximo capítulo, remete-se à formação do setor industrial automotivo, mais especificamente à inauguração da montadora da VOLKSWAGEN no Brasil, em 23 de março de 1953¹¹⁸, na véspera da instituição do Grupo Executivo GEIA, em 1956, momento em que os proprietários estavam confiantes no novo escopo legal adotado pelo Brasil em 1945, após o fim do Estado Novo Vargas, e promovendo o lançamento do primeiro “Fusca” fabricado em território nacional, no ano de 1959, marco do mercado brasileiro de reposição de autopeças.

Como visto anteriormente, nessa época já vigorava o Código da Propriedade Industrial de 1945, que já previa a proteção dos modelos de propriedade industrial Desenho Industrial, porém não contemplava a proteção das partes de objetos complexos, tal como o capô, farol, lanterna, calota, para-choque. Ou seja, acessórios além da estrutura principal do veículo, que integravam a qualidade do automóvel tanto quanto o chassi.

À época, a proteção legal somente da forma de objetos puramente ornamentais era justificada tanto inexistência de um modelo de propriedade adequado à proteção das características artísticas e funcionais de um produto, quanto pelo desinteresse dos produtores e fabricantes em produzir uma obra tão complexa e que exigisse tamanho grau de proteção legal.

No caso, à época da vigência do Código de Propriedade Industrial de 1945, o modelo de propriedade intelectual mais conveniente para a proteção de peças e acessórios automotores era o derivado do Registro de Patentes: o Modelo de Utilidade¹¹⁹. No entanto, a medida que os ciclos de produção e o perfil estético dos veículos foram se alte-

¹¹⁷ SILVA, Alberto Luis Camelier da. **Desenho industrial: abuso de direito e o reflexo na concorrência do mercado de reposição**. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo. 2012. p. 12.

¹¹⁸ **VOLSKWAGEN DO BRASIL - 64 anos e 22 milhões de veículos produzidos**. Disponível em < <http://vwbr.com.br/ImprensaVW/page/Historia.aspx>>. Acessado em 25.03.2018.

¹¹⁹ SILVA, Alberto Luis Camelier da. **Desenho industrial: abuso de direito e o reflexo na concorrência do mercado de reposição**. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo. 2012. p. 12.

rando em razão das mudanças nas preferências da sociedade, houve também a necessidade de se adequar o viés artístico e ilustrativo, adotando-se uma escala mais complexa aos padrões de produção. Então, nesse período, foi percebida a necessidade de se criar um modelo de propriedade intelectual capaz de atender às especificações técnicas e artísticas de um produto.

Ato contínuo, em 1970, foi criado o Instituto Nacional da Propriedade Industrial – INPI, autarquia federal que substituiu o antigo Departamento Nacional da Propriedade Industrial com o objetivo de dinamizar o direito industrial no Brasil. Para tanto, teve como finalidade principal, segundo a Lei 9.279/96 (Lei de Propriedade Industrial) a execução no âmbito nacional das normas que regulavam a Propriedade Industrial, de acordo com as suas respectivas funções sociais, econômicas, jurídicas e técnicas, conforme já mencionado ao longo do presente capítulo.

Pouco mais de uma década depois, durante as discussões ocorridas na Assembleia Nacional Constituinte de 1987-1988, a proteção a ser exercida pelo Direito da Propriedade Intelectual foi elevada ao grau de preceito Constitucional, passando à categoria de Direito e Garantia Fundamental, de acordo com os incisos XXVII, XXVIII e XXIX, em consonância aos incisos XXII e XXIII, do artigo 5º da Constituição Federal¹²⁰, sem alterações ou emendas até os dias de hoje.

Nesse mesmo período pós-aprovação da constituição de 1988, também foi firmado o Acordo TRIPs, datado de 1994, resultante da Rodada de Negociações do Uruguai, promovida pela Organização Mundial do Comércio. Nesta última rodada foram conferidos meios para a aplicação de sanções aos países compromissados com essa organização, no caso, em razão de eventual descumprimento de obrigações ligadas à proteção da propriedade intelectual. O referido acordo marcou, definitivamente, a real necessidade da proteção de ativos intelectuais no contexto econômico do mundo globalizado.

Tal elevação, por consequência, também fez crescer drasticamente a importância das instituições que lidavam diretamente com a matéria.

¹²⁰ Brasil. Constituição Federal de 1988. Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes: [...] XXVII - aos autores pertence o direito exclusivo de utilização, publicação ou reprodução de suas obras, transmissível aos herdeiros pelo tempo que a lei fixar; XXVIII - são assegurados, nos termos da lei: a) a proteção às participações individuais em obras coletivas e à reprodução da imagem e voz humanas, inclusive nas atividades desportivas; b) o direito de fiscalização do aproveitamento econômico das obras que criarem ou de que participarem aos criadores, aos intérpretes e às respectivas representações sindicais e associativas; [...] XXIX - a lei assegurará aos autores de inventos industriais privilégio temporário para sua utilização, bem como proteção às criações industriais, à propriedade das marcas, aos nomes de empresas e a outros signos distintivos, tendo em vista o interesse social e o desenvolvimento tecnológico e econômico do País.

Nas palavras de Lucas Rocha Furtado, a propósito dessa elevação constitucional, comenta¹²¹:

“[...] trouxe, à semelhança das demais, previsão expressa sobre a proteção aos inventos industriais, dispondo o art. 5º XXIX: a lei assegurará aos autores de inventos industriais privilégios temporários para sua utilização, bem como proteção às criações industriais, à propriedade das marcas, aos nomes de empresas e a outros signos distintivos, tendo em vista o interesse social e o desenvolvimento tecnológico e econômico do país”

Ao definir-se uma obra, demonstra-se, ao mesmo tempo, o interesse jurídico e econômico da sociedade e do titular de um direito de propriedade intelectual. Porém, isso nem sempre é de fácil constatação ou afirmação¹²², pois algumas peças podem conter uma característica artística facilmente notável (ex. uma escultura), mas quando da sua aplicação no cotidiano social, sua destinação exclusiva à decoração um ambiente ou aplicação como objeto de iluminação agregaria à sua natureza uma concepção utilitária, funcional, ou de aplicabilidade industrial. Esse “*desvirtuamento*” da finalidade original do objeto afasta sua característica predominantemente artística, fazendo *jus*, então à proteção via modelo de propriedade Desenho Industrial, invés de Direito Autoral ou Registro de Patente.

No entanto, essa definição possui sólido respaldo histórico, acadêmico e jurídico. Conforme afirma o jurista Newton Silveira¹²³: o Desenho Industrial “*consiste em criação de forma, dissociada da função técnica*”. Em outras palavras, a obra criada para se caracterizar como Desenho Industrial não deve ser, puramente, artística, nem deve se prestar exclusivamente à função técnica.

Na atual Lei de Propriedade Industrial¹²⁴, há vedação expressa nesse sentido, pois ela não admite o registro como Desenho Industrial, tanto de obra de caráter unicamente artístico, quanto daquela cuja forma é completamente técnica e funcional, desprovida de qualquer elemento que se identifiquem estruturalmente.

¹²¹ FURTADO, Lucas Rocha. **Sistema De Propriedade Industrial No Direito Brasileiro: comentários a nova legislação sobre marcas e patentes, Lei 9.279, de 14 de maio de 1996**. Brasília. Ed. Brasília Jurídica, 1996. p. 19.

¹²² Ibidem Ref. anterior.

¹²³ SILVEIRA, Newton. **As Fronteiras da Técnica. In Propriedade Intelectual no Direito Empresarial**. Lima, Luís Felipe Balieiro. (coord.). São Paulo. Ed. Quartier Latin, 2009. p. 31.

¹²⁴ Lei Federal nº. 9.279/1996.

De fato, sua nova redação permitiu que o autor do pedido do título de propriedade intelectual tivesse assegurado o direito de obter o registro de Desenho Industrial, conferindo-lhe a propriedade sobre a forma plástica ornamental de um objeto, ou o conjunto ornamental de linhas e cores, que possam ser aplicados a um produto, proporcionando resultado visual novo e original na sua configuração externa e que possa servir de tipo de fabricação industrial.

A mesma lei também apresentou à sociedade uma definição de “*novidade*” e “*originalidade*” para o segmento, pois determina que o Desenho Industrial seja considerado novo quando ainda não compreendido no estado da técnica¹²⁵. Por sua vez, o “*estado da técnica*” é constituído por tudo aquilo tornado acessível ao público antes da data de depósito do pedido, no Brasil ou no exterior. Ou seja, o Desenho Industrial é considerado original quando dele resulte uma configuração visual distintiva, em relação a outros objetos anteriores, e poderá ser decorrente da combinação de elementos técnicos conhecidos e de natureza laboratorial.

Em contrapartida, a nova legislação também apresentou limitações ao determinar que não se considera desenho industrial qualquer obra de caráter puramente artístico¹²⁶. Estabelece, ainda, que não é registrável como desenho industrial: o que for contrário à moral e aos bons costumes; que ofenda a honra ou imagem de pessoas; atente contra liberdade de consciência, crença, culto religioso ou ideias e sentimentos dignos de respeito e veneração; a forma necessária comum ou vulgar do objeto ou, também, aquela determinada essencialmente por considerações técnicas ou funcionais. Estes elementos subjetivos, cotidianamente questionados judicialmente por interessados na obtenção de um título de propriedade intelectual, dependendo do objeto, como, por exemplo, itens recreativos adultos, ou réplicas de originalidade questionável, derivadas ou inspiradas em outros modelos¹²⁷.

Alberto Luis Camelier¹²⁸ observa que a proteção do Desenho Industrial, como se encontra hoje, pode alcançar o prazo de 25 anos, excedendo em muito a vida comercial útil do objeto. Ainda, sustenta que tal prazo mencionado, por ser muito dilatado, pode vir a afetar negativamente a livre concorrência, pois elimina qualquer possibilidade de concorrência, mesmo que a longo prazo.

¹²⁵ Brasil. Lei Federal nº. 9.279/1996, artigo 96 e 97.

¹²⁶ Brasil. Lei Federal nº. 9.279/1996, artigo 99 e 100.

¹²⁷ Tribunal Regional Federal da 2ª Região. TRF-2 – Apelação nº. 0100794-06.2013.4.02.5101.

¹²⁸ SILVA, Alberto Luis Camelier da. **Desenho industrial: abuso de direito e o reflexo na concorrência do mercado de reposição**. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo. 2012. p. 53.

Afinal, quando o Desenho Industrial refere-se ao componente, ou, se tratando ao cenário automotivo objeto de discussão, à peça de reposição que finalmente caiu em domínio público, nesse instante, o bem complexo objeto da proteção, ou estará arruinado, portanto imprestável para o uso normal, ou simplesmente se tornará obsoleto.

O autor cita como exemplos outras áreas industriais¹²⁹ e outros formatos de propriedade industrial com impacto na economia. Por exemplo, cita patentes de medicamentos destinados ao combate de determinada enfermidade que, sem substitutos no mercado, restringem o efetivo acesso à saúde, ou o desenvolvimento complementar, ou também derivado de novas drogas e insumos. Tal como ocorre no mercado das partes de objetos complexos registrados por meio de Desenho Industrial, cuja reposição depende do mesmo design e do encaixe para a restauração da aparência integral do produto.

Deste modo, a obrigatoriedade de fornecer peças de reposição permite que seus titulares de modelos de propriedade intelectual, posicionados de forma dominante nos seus respectivos mercados, auferam lucros extraordinários, em detrimento de qualquer concorrente devido à proteção obtida via propriedade industrial.

Por outro lado¹³⁰, por mais que haja a necessidade de proteger os investimentos empregados no desenvolvimento de tecnologias, na mesma importância deve-se precaver que os instrumentos utilizados na referida proteção se desvirtuem, passando a servir como ardil em prol de atividades abusivas e prejudiciais a um setor ou toda a sociedade. Nesse sentido, o autor alerta a respeito da questão da possibilidade de abuso do modelo de propriedade Desenho Industrial pelo seu titular, conforme se lê a seguir:

“[...] ao agente econômico titular do desenho industrial registrado não faria sentido algum praticar preços predatórios, isto é, fixando-os abaixo do custo de produção, tendo em vista a ausência de concorrência com seus produtos. A racionalidade econômica desse agente o impulsiona para a prática de preços excessivos, muito superior, portanto, ao custo do bem sempre protegido pela assimetria de informação em relação ao mercado em geral e ao consumidor final do seu produto.”

Ou seja, com a garantia de exclusividade conferida a determinado produto por meio do Direito de Propriedade Intelectual, seu titular pode se valer de tal segurança como ardil para a prática de preços fora de um padrão de mercado, gerando distorções de preço, ou mesmo prejudicando concorrentes e consumidores.

¹²⁹ Ibidem Ref. anterior. p. 61.

¹³⁰ Ibidem Ref. anterior. p. 62.

Tal tema será melhor analisado no próximo capítulo, quando apresentaremos como estudo de caso o Processo Administrativo nº 08012.002673/2007-51, que tramitou junto ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica – CADE. Oportunidade na qual associação patronal de fabricante de autopeças para o mercado de reposição (ANFAPE) solicitou a abolição do modelo de propriedade intelectual Desenho Industrial dentro do setor, afirmando que o instituto servia como ferramenta anticompetitiva, prejudicando a justa concorrência entre fabricantes de peças de reposição e fabricantes de autopeças oficiais, ou licenciadas pelas fabricantes e montadoras tradicionais de veículos automotivas, detentoras de vastos portfólios de ativos intelectuais.

I.III. Incursão do Desenho Industrial no Setor Produtivo Brasileiro.

Avançando a respeito das premissas de institucionalização do modelo de propriedade intelectual Desenho Industrial, o momento mais propício e significativo para seu encaixe no setor produtivo se deu no período pós-Segunda Guerra Mundial. Muito por conta do destaque atribuído por pensadores econômicos, europeus e norte-americanos, então preocupados com os debates atinentes à agenda de expansão econômica mundial. Mais especificamente, preocupados com as questões relacionadas ao crescimento econômico e com a alocação de recursos em países menos desenvolvidos. No cenário global internacional, tal discussão ficou sob responsabilidade da Comissão Econômica Europeia da Organização das Nações Unidas – ONU na década de 1950¹³¹.

No Brasil, essa mesma discussão ganhou mais destaque com a instrumentalização e institucionalização de políticas regionais e setoriais propostas por J. F. Kennedy, quando de sua discussão no Fórum “*Aliança para o Progresso*”, iniciado na cidade de *Punta del Este*, em agosto de 1961¹³². Ao longo de dez anos decorrente da sua existência, figuravam entre os seus principais objetivos: erradicar o iletramento em seus países-membros até 1970; promover uma agenda de reforma agrária; implementação de uma agenda de investimentos em infraestrutura de saneamento; melhores mecanismos de distribuição de renda; combater a inflação disseminada na região; bem como promover a industrialização sustentável entre seus membros, via incentivos e investimentos públicos¹³³.

¹³¹ CARÁ, Milene Soares. **Do desenho industrial ao design no Brasil: uma bibliografia crítica para a disciplina**. Dissertação de Mestrado. Universidade de São Paulo. 2008. pp. 31-32.

¹³² BOIANOVSKY, Mauro; MONASTERIO, Leonardo. **O encontro entre Douglass North e Celso Furtado em 1961: visões alternativas sobre a economia nordestina**. Revista Brasileira de Economia, v. 72, n. 3. Rio de Janeiro. 2018. pp. 275-291.

¹³³ GIL, F. **Latinoamerica**; SKIDMORE, T. Brasil. Repositório da Fundação Getúlio Vargas. Disponível em: <<https://www.fgv.br/cpd/doc/acervo/dicionarios/verbete-tematico/alianca-para-o-progresso-1>>.

Como resultado dos trabalhos, foi difundida a convicção no ocidente e em alguns países do continente asiático, principalmente nos países em desenvolvimento, ou nos sufocados pelo custo do pós-guerra, a convicção e vontade política necessárias para a adoção de um perfil político-econômico capaz de priorizar a rápida substituição de modelos produtivos, predominantemente agrários, para um novo modelo, sustentado pelo aumento de produtividade, por intermédio da melhora do nível educacional e industrial.

Outrossim, no Brasil, mesmo concordando com a maioria das políticas econômicas de incentivos e investimentos públicos em favor da industrialização, agentes políticos de viés nacionalista e populista demonstravam forte aversão aos planos da Aliança para o Progresso, por considerá-los um mero ardil a fim de favorecer os interesses intervencionistas internacionais¹³⁴. Esse aspecto de “*valorização nacional*” da discussão influenciou diretamente, e de forma bastante particular, as noções de Desenho Industrial, nas décadas seguintes, conforme visto no começo do capítulo, quando discutido as primeiras tentativas de institucionalização do setor no Brasil (1960).

Em relação ao tema da institucionalização do design, nos anos de 1970¹³⁵, inaugurou-se um período de debates pela comunidade profissional e acadêmica a respeito do design. Buscava-se um modo de elevá-lo ao patamar de prioridade tecnológica, inclusive no Brasil.

Tais eventos ocorreram por conta das políticas adotadas pelo Estado brasileiro no processo de avanço e consolidação de sua base industrial. A saber, pela adoção de isenções/reduções tributárias, financiamentos com baixos juros e demais incentivos fiscais de praxe. Tudo isso acrescido ao incentivo da exportação, possível na época graças à concessão de empréstimos públicos, em escala nacional e internacional, e ainda pela anulação ou redução dos impostos vigentes e desvalorização cambial.

Assim, com o aumento do papel do setor produtivo industrial na economia brasileira, a produtividade da economia passou a ser definida a partir da concepção de um artefato a ser fabricado por um maquinário, ou por uma vasta planta industrial. Essa nova premissa exigiu a elaboração de novos modelos comerciais e concorrenciais dos países que se dispõem a negociar globalmente, bem como exigiu a valoração do profissional do design que deverá atuar na concepção do produto¹³⁶.

¹³⁴ NATALI, João Batista. **Plano de 1961 queria barrar avanço cubano**. Folha de São Paulo. Publicado em 06/03/2007. Disponível em: < <https://www1.folha.uol.com.br/fsp/brasil/fc0603200703.htm> >.

¹³⁵ CARÁ, Milene Soares. **Do desenho industrial ao design no Brasil: uma bibliografia crítica para a disciplina**. Dissertação de Mestrado. Universidade de São Paulo. 2008. p. 134.

¹³⁶ Ibidem Ref. anterior. p. 33.

Nesse cenário, o profissional de design se tornou responsável, pela introdução da identidade de produto, e pela necessidade de eficiência e responsabilidade de reproduzir a satisfação ao usuário. A partir de então, se definiu mais um passo para a construção das atividades relativas ao campo do Desenho Industrial no Brasil.

De fato¹³⁷, com a sofisticação dos mais diversos modelos de produção em razão da implementação do instrumental da indústria de transformação, passou-se a exigir das empresas que almejassem uma posição de competitividade que sua produção resultasse em um produto complexo, formado por um determinado número de partes conectadas a fim de resultar um todo, como um microcomputador ou, no caso de estudo, um automóvel.

Nesse cenário industrial, se tornou um rigor profissional apresentar um produto cujo conjunto de peças tenha a aparência final bem definida, e no qual o consumidor não pudesse substituir uma parte da sua integralidade por outra diferente sem afetar sua capacidade técnica, seu aspecto funcional ou mesmo sua aparência original. No caso de veículos automotores, por exemplo, a substituição de uma peça ornamental por outra, acabaria “*danificando*” irremediavelmente sua estética e identificação visual, que constituem objetivos principais do Desenho Industrial. Afinal, somente a este “*conjunto*” original de fábrica pode ser atribuída a qualidade de gerar o efeito, técnico ou funcional, pretendido pelo fabricante.

Ato contínuo, a partir da globalização generalizada iniciada na década de 1980, ocorreu um significativo desenvolvimento do mercado financeiro em detrimento da produção industrial no mundo. Em consequência, o modelo de produção industrial foi ofuscado pelas recentes medidas empregadas pelos países em prol da estabilização macroeconômica de suas economias, priorizando suas ações nos canais de investimento internacional e a melhor transferência e alocação de riquezas para sustentar o financiamento de atividades essenciais e prioritárias, como educação, saúde, segurança e previdência.

Por conta dessa alteração de prioridades macroeconômicas e implementação de novas políticas econômicas, a relação entre a indústria e o uso do modelo de propriedade intelectual Desenho Industrial para proteger investimentos diretos limitou-se, nos anos seguintes, a reconstruir o campo de atividades do profissional designer e o de características do projeto de produto em um ambiente industrial.

Essas atividades estão definidas por aspectos tecnológicos e mecânicos, mesclados com os campos de conhecimento sociais preexistentes aos modelos encontrados nos

¹³⁷ SILVA, Alberto Luis Camelier da. **Desenho industrial: abuso de direito e o reflexo na concorrência do mercado de reposição**. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo. 2012. p. 133.

países desenvolvidos e hoje melhor institucionalizados em universidades e escolas de pensamento, como por exemplo: História da Arte, Comunicação e Expressão, Ergonomia de Produto, Fotografia, Marcenaria, Matemática aplicada ao Design, Mecânica Clássica, etc. Assim, o campo do design alcançou definitivamente uma característica interdisciplinar, ultrapassando as limitações de estética.

A partir de então¹³⁸, ocorreu uma nova transição do modelo econômico industrial para o financeiro, uma vez que a noção e percepção de design passaram a incorporar também novos paradigmas impostos à prática de criação de objetos, bem como à construção de novos significados inerentes aos mesmos. A aquisição de um artefato passou a não se limitar somente a aspectos relativos à sua função ou qualidade, pois essa aquisição mostrou estar fortemente condicionada à construção de seu conteúdo e significado imaterial.

Em outras palavras, o design passou a se caracterizar como instrumento e técnica de planejamento ou moldagem do ambiente, no qual o objeto é disposto e alocado em um espaço de maneira a aperfeiçoar o uso do conjunto, constituindo um cenário artificial nos quais novos conceitos intelectuais passaram a identificar a criação de formas materiais, tais como móveis e jardins, definindo o significado e valor de um ambiente.

Assim, surge um novo conceito de design mais atento e mais próximo das necessidades da sociedade atual¹³⁹, no qual o significado do termo “*design*” resulta da construção de significados a partir das relações que o ser humano estabelece com seus objetos. Os seus projetos, em razão disso, vão além dos aspectos funcionais e materiais, e passam a compreender a inclusão de significados valorativos, afetivos e emocionais, passados na materialidade do objeto. O manuseio de um objeto com significado agregado eleva a sua posse a um grau de ação capaz de construir representações, significados invisíveis, e também determinando o reconhecimento do indivíduo em sua esfera social e, dessa forma, estabelecer um ambiente artificial e particular do indivíduo sobre si mesmo.

Ainda tratando do período de 51 anos entre as duas legislações de propriedade intelectual brasileiras (1945-1996), sobre o fenômeno de implementação do Desenho Industrial no setor produtivo brasileiro, há de se fazer menção ao período do Governo Presidencial JK, datado de 1956-1961: momento em que o Brasil começou a pautar sua política de desenvolvimento em três setores: indústria, transporte e energia, resultando em detrimento de modelos de transporte ferroviário e priorizando a abertura da economia

¹³⁸ CARÁ, Milene Soares. **Do desenho industrial ao design no Brasil: uma bibliografia crítica para a disciplina**. Dissertação de Mestrado. Universidade de São Paulo. 2008. p. 33.

¹³⁹ Ibidem Ref. anterior. p. 16.

brasileira ao Capital Internacional, de modo a promover o investimento internacional direto na indústria automobilística local, conforme há de ser melhor analisado microeconomicamente no próximo capítulo.

No que concerne à política macroeconômica, enfatizamos o emprego de recursos na agenda de infraestrutura, exemplificada na construção de rodovias, abordagem considerada como o mecanismo de viabilização estrutural, pois seu intuito maior era atrair muitas empresas do setor automobilístico para o investimento no país¹⁴⁰.

Como se verá adiante, a política macroeconômica adotada no período resultou na instalação de montadoras de automóveis como VOLKSWAGEN (Alemanha), SIMCA (França), FORD e GENERAL MOTORS (Estados Unidos), visando a estabelecer polos industriais automotivos nas cidades de São Paulo/SP, Santo André/SP, São Caetano/SP, São Bernardo do Campo/SP e Rio de Janeiro/RJ.

A partir desse momento, o automóvel, antes uma regalia internacional, passou a ser um desejo comum e acessível por parte considerável de brasileiros, por não necessitar mais importá-lo, arcar com altas tarifas alfandegárias e burocrático procedimento aduaneiro. Nesses termos, a aquisição de modelos de automóveis não fabricados no Brasil restringiu-se aos clientes mais abonados.

Como resultado desse novo plano industrial, foi instituída a hoje denominada “*cultura do carro*”. Seu bojo consistia na indução da população à priorização da compra de automóveis por razões algumas vezes alheias à sua função e capacidade. Premissa essa que, desde então, elevou o automóvel a uma condição muito além de um mero item apto a suprir a necessidade de deslocamento.

Uma vez adotado o desenvolvimento de tendências estéticas e incursões de aprimoramento econômico e tecnológico sobre o instituto do design, estendemos o leque da análise da pesquisa para estabelecer a condição de instrumentalidade do instituto da propriedade intelectual no interior do sistema produtivo, no qual o Desenho Industrial deverá ser registrado, exercido ou então anulado, caso não resulte na sua função básica de fomentar o desenvolvimento¹⁴¹.

As eventuais críticas aconteceram, primeiramente, em consequência da afirmação de que os principais defensores e expoentes dos Sistemas de Propriedade Intelectual faziam uso de retórica sem a devida fundamentação ou respaldo empírico como principal

¹⁴⁰ GOMES, Eliane; MELLO, João; NETO, Luiz; MEZA, Lidia. **Gestão de auto-estradas: Análise de eficiência das auto-estradas federais brasileiras com portagens**. Revista Portuguesa e Brasileira de Gestão, Lisboa - Rio de Janeiro, v. 3, n. 2, 2004. pp. 68-75.

¹⁴¹ BRITO JUNIOR, Jorge Luis de. **Interface entre a Proteção à Propriedade Intelectual e o Direito de Concorrência no Brasil**. Dissertação de Mestrado. Universidade de São Paulo. 2015. p. 15.

argumento em seu favor, repetindo de forma uníssona que a sua proteção visaria a conceder estímulos para a continuidade de investimentos em pesquisa e inovação tecnológica e econômica.

Em resultado às críticas acima, criou-se e fomentou-se um mecanismo de distorção em favor da manutenção de um sistema de propriedade intelectual desconforme aos sistemas produtivos e mercadológicos, no qual, eventualmente, agentes econômicos esquivam-se da discussão sobre o real interesse público da proteção de um ativo intelectual em um caso concreto. O interesse público mencionado se refere à função de pautar valores caros à sociedade, como desenvolvimento tecnológico, acesso à saúde educação e demais bens públicos, tudo de modo a vincular ainda outros setores, como patentes de medicamentos em saúde pública ou sustentabilidade de modelos de produção.

A partir disso, ainda se nota a procura dos entes públicos por um eterno estado de “*segurança*” para a proteção de ativos intelectuais. Tal postura, quando traduzida em uma política econômica ou uma política pública complexa, mesmo que não intencionalmente, tem o condão para constranger ou prejudicar a atividade inovativa em todas as suas formas. Não somente, também poderia servir de proteção indevido ao regime de mercado, evitando que determinado setor ou empresa assumisse o risco natural do negócio ou de uma atividade competitiva. Assim, o excesso de proteção aos direitos de propriedade intelectual poderia inviabilizar o surgimento de novos negócios e empreitadas, bem como poderia fazer o sistema legal servir de ferramenta anticompetitiva¹⁴².

Situações estas que não podem ocorrer, uma vez que o direito de propriedade intelectual não atende a qualquer finalidade regulatória ou tem o condão de assegurar o sucesso comercial de um agente econômico ou produto, mas sim oferecer a sociedade uma forma de identificar e contratar inovações, viabilizando uma política e desenvolvimento de longo prazo, por meio de uma teoria do prêmio desenhada especificamente para o referido sistema.

Outrossim, se faz necessário admitir que o Direito de Propriedade Intelectual se comporta semelhantemente a uma forma de regulação, como por exemplo: restringindo o oferecimento de um produto ou serviço competitivo identificado por determinada titulação idônea; a cessão da execução e difusão de trabalhos relativamente parecidos, mas que possuíssem características e conteúdo suficientes para serem distinguidos ante ao de outros autores; e, por fim, o impedimento de uso em face de outros que busquem alcançar

¹⁴² SHERWOOD, Robert M. **Propriedade Intelectual e Desenvolvimento Econômico**. Editora da Universidade de São Paulo. São Paulo. 1992. p. 60.

um resultado protegido por medidas de segredo industrial, mesmo que tenham percorrido caminhos próprios e independentes¹⁴³.

A respeito dessas distorções, há também o acréscimo de um fator igualmente crucial para a instabilidade e questionamento da neutralidade e eficácia do Sistema de Propriedade Intelectual, bem como que, conseqüentemente, pode influenciar demais segmentos comerciais. Trata-se do lento processo administrativo de concessão de títulos pelo Instituto Nacional de Propriedade Industrial (INPI), autarquia responsável pela ratificação da maior parte dos supramencionados formatos de propriedade elencados na TABELA 02.

Atualmente, os pedidos de concessão de títulos de propriedade intelectual sob a tutela do INPI tendem a ultrapassar uma década de espera, dependendo do modelo de propriedade intelectual postulado, mesmo considerando as reformas e complementações inovadoras ao seu instrumento e rito processual, empregadas ao longo dos anos¹⁴⁴.

Sobre esse ponto, de fato há de se fazer menção às corriqueiras negociações da autarquia com o Poder Executivo e Legislativo, buscando reformas e simplificações dos procedimentos de outorga de títulos, de modo a proporcionar maior agilidade aos exames realizados pelo INPI¹⁴⁵. Nessa situação, os interesses da autarquia são contrapostos à capacidade orçamentária do tesouro, e à responsabilidade fiscal dos agentes públicos tomadores de decisão, momento em que se impõe a edição de medidas e decretos afim de sanar

¹⁴³ CARVALHO, Nuno Pires de. **A Propriedade Intelectual em Mercados Regulamentados**. Ed. Juruá, Curitiba/PR, 2013. p. 53.

¹⁴⁴ GANDRA, Alana. Registro de patentes teve prazo reduzido em 35%. 27.01.2012. Agência Brasil de Comunicação, Brasília/DF. Disponível em: <<http://memoria.ebc.com.br/agenciabrasil/noticia/2012-01-27/registro-de-patentes-teve-prazo-reduzido-em-35-no-ano-passado>>. – Trata-se de notícia informando que em 2011 o prazo para a análise e concessão do registro de patentes no Brasil caiu 35%, passando de 8,3 anos, média de 2010, para 5,4 anos, em 2011. Fato digno de comemoração à época, vez que de 2006 para 2011 houve uma queda de 53% na expectativa de demora de concessão de patentes no Brasil. “*O que é mais importante é que em 2005/2006, a expectativa de concessão do registro estava em 11,6 anos.*”, segundo Jorge Ávila, Presidente do INPI à época.

¹⁴⁵ RITTNER, Daniel. **Solução “extraordinária” propõe limpeza em estoque de patentes**. 19.07.2017. Brasília/DF. Disponível em: <<http://www.valor.com.br/brasil/5044244/solucao-extraordinaria-propoe-limpeza-em-estoque-de-patentes>>. – Trata-se de notícia informando que o Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços (MDIC) está trabalhando em minuta de decreto visando viabilizar um procedimento de análise simplificada para os Pedidos de Patentes, prevendo o seu deferimento em caráter sumário no prazo de um ano. Apesar de alertas de que a medida fomentaria a judicialização dos pedidos e que serviria de instrumento para a autorregulamentação do mercado pelo mercado, o Poder Executivo se mostrou disposto a prosseguir com o projeto, porém excluindo produtos farmacêuticos do novo regime.

Outros exemplos de reformas negociadas ou que ocorreram ao longo da última década: Resolução INPI nº. 181/2017; Resolução INPI nº. 191/2017; Instrução Normativa do INPI nº. 02/2017; Ofício nº. 035/2016; Portaria nº. 59/2017; Indicação nº. 1.903/2011; Indicação nº. 1.935/2011; Indicação nº. 2.942/2016; Projeto de Lei nº. 5.402/2013; Requerimento de Informação nº. 4.606/2014; e Projeto de Lei nº. 3.406/2015.

tais problemas, sem que para isso seja propriamente necessário alterar a legislação de propriedade intelectual vigente, que define a sua atuação¹⁴⁶.

Segundo a 4ª Edição do Relatório de Avaliação Empresarial da atuação do Instituto Nacional da Propriedade Industrial, realizado pela Câmara Americana de Comércio Brasil-Estados Unidos (AMCHAM), e lançado em maio de 2016, o INPI necessitaria de “5.050 examinadores para esgotar o backlog (estoque de marcas e patentes não analisados) em um ano”¹⁴⁷.

Na mesma oportunidade também discursou o codiretor do centro de estudos sobre os países que formam os BRICS (Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul) – BRICLab da Universidade de Columbia, Marcos Troyjo¹⁴⁸, ressaltou que:

“O tema de propriedade intelectual tem que ser resolvido de forma associativa a fim de descentralizar o processo do INPI. Tão importante quanto criar uma ou outra estrutura que busque acelerar o processo de reconhecimento de propriedade intelectual é melhorar o ecossistema geral da busca da inovação no país”

Esse posicionamento de Marcos Troyjo, aparentemente, tem sido aceito no Poder Judiciário pátrio ao longo dos anos, tendo em vista a constante judicialização da matéria, ainda que sufragado pelo Superior Tribunal de Justiça que não compete ao Estado-Juiz substituir a Administração Pública na verificação técnica dos requisitos legais para a conclusão de ato administrativo, tal como a concessão de título de propriedade intelectual¹⁴⁹. Esse diálogo ocorre em razão da consolidação do entendimento de que a atuação do Poder Judiciário só se justifica em casos de inércia desarrazoada e claramente prejudicial ao agente particular, que investiu e empregou esforços no desenvolvimento de tecnologia.

¹⁴⁶ DUMKE, Roberto. **INPI já negocia decreto com o Poder Executivo para acelerar avaliações**. 30.08.2016. DCI – Diário Comércio, Indústria & Serviços, São Paulo/SP. Disponível em: <<http://www.dci.com.br/legislacao-e-tributos/inpi-ja-negocia--decreto-com-o-poder-executivo-para-acelerar-avaliacoes--id570787.html>>.

¹⁴⁷ PIMENTEL, Luis Otávio. **INPI precisaria de 5 mil examinadores para dar conta do estoque de marcas e patentes em 1 ano**. 31.05.2016. AMCHAM – Câmara Americana de Comércio Brasil-Estados Unidos. Disponível em: <<http://www.amcham.com.br/competitividade-brasil/noticias/inpi-precisaria-de-5-mil-examinadores-para-dar-conta-do-estoque-de-marcas-e-patentes-em-1-ano-640.html>>. – Discurso do então Presidente do Instituto Nacional de Propriedade Intelectual defendendo as incrementações necessárias para melhorar os resultados do órgão.

¹⁴⁸ TROYJO, Marcos. **INPI precisaria de 5 mil examinadores para dar conta do estoque de marcas e patentes em 1 ano**. 31.05.2016. AMCHAM – Câmara Americana de Comércio Brasil-Estados Unidos. Disponível em: <<http://www.amcham.com.br/competitividade-brasil/noticias/inpi-precisaria-de-5-mil-examinadores-para-dar-conta-do-estoque-de-marcas-e-patentes-em-1-ano-640.html>>.

¹⁴⁹ STJ – Mandado de Segurança nº 9.056/DF. Terceira Seção. Relatora: Min. Laurita Vaz, Data de Publicação: 23.05.2005.

Como exemplo, menciona-se aqui o entendimento da Ministra Laurita Vaz, à época presidente do Superior Tribunal de Justiça, reiterando o entendimento de que o Poder Judiciário, como ente Republicano, há de incorrer na promoção de uma maior celeridade na concessão de registros de propriedade intelectual:

“O que desperta minha atenção, na difícil questão do backlog, é que a sua afirmação não pode paralisar toda e qualquer iniciativa de controle judicial do fato, quando este se revelar conflituoso a ponto de provocar a instauração de um processo com vistas ao destravamento do registro pendente.

A observância rigorosa das datas de protocolo dos pedidos, embora seja um critério democrático, traz nele o risco de misturar situações desiguais, violando o princípio da igualdade, que se apresenta como um dos mais relevantes e representativos dos estados republicanos.

Por tudo isso, não posso aceitar, com a devida vênia, a só alegação do backlog, como fator exclusivo de justificação dos atrasos. Com efeito, para além do backlog, é curial que o INPI indique as outras razões relativas à natureza e à complexidade do processo demandado, permitindo ao judiciário, munido desses elementos, a decisão final sobre se o tempo despendido é ou não razoável.

Como o INPI, neste caso, outra vez, acena apenas com o backlog, sem prestar nenhuma outra informação complementar, por coerência, mantenho meu voto já anteriormente explicitado no agravo retro aludido, pelo que, e nesses termos, nego provimento à apelação e à remessa”¹⁵⁰.

Nesse sentido, buscamos consolidar uma análise empírica com base em dados elencados nos Relatórios da AMCHAM, da primeira à quarta edição, em conjunto com as estatísticas disponibilizadas pela Assessoria de Assuntos Econômicos do INPI (AECON-INPI), da sua Diretoria de Patentes, Programas de Computador e Topografias de Circuitos Integrados (DIRPA) e ainda dos Relatórios de Gestão dos Exercícios do INPI de 2013-2016.

A finalidade da apresentação de tais dados, por sua vez, é: confirmar a dimensão e desproporção do cenário de “backlog” no INPI; a não uniformização dos períodos de

¹⁵⁰ TRF-2 – Apelação nº. 0803242-13.2010.4.02.5101. Segunda Turma Especializada. Relatora: Des. Fed. Liliane Roriz. Data de Julgamento: 24.04.2012. p. 03.

processo, de acordo com o modelo de propriedade intelectual; e também seus efeitos e influências nas expectativas dos agentes privados que dependem do INPI para proteger suas inovações.

Começando pelos processos de registro sobre o formato de propriedade intelectual Marca, as informações fornecidas pelo INPI dimensionam o problema do “backlog”, sendo possível perceber uma desproporção média de mais de 50% entre o número de pedidos de registro e o número de pedidos concedidos anualmente pelo INPI.

Gráfico 05¹⁵¹

Esse descompasso assinalado de aproximadamente 50%, além de exemplificar a ineficiência do processo administrativo de concessão, também expõe indícios de que a própria administração do regime de propriedade intelectual pelo INPI pode ser fator determinante na deterioração setorial do ambiente de negócios e instabilidade econômica setorial, o que seria melhor analisado em estudo a ser apartado.

Avançando sobre a relação de Pedidos-Concessões do modelo de propriedade Carta Patente, percebe-se um grau de desproporcionalidade ainda maior que o vislumbrado no GRÁFICO 05, alcançando uma média superior a 70%.

¹⁵¹ Dados disponibilizados pela Assessoria de Assuntos Econômicos do INPI (AECON). Disponível em: <<http://www.inpi.gov.br/sobre/estatisticas>>.

Relatórios de Gestão do Instituto Nacional de Propriedade Intelectual - Exercícios de 2013-2016. Disponíveis em: <<http://www.inpi.gov.br/sobre/arquivos/>>.

Gráfico 06¹⁵²

Relação de Pedidos de Depósito e Patentes Concedidas: 2006-2016

Diferente do cenário do Registro de Marcas, a natureza dos pedidos de Registro de Patente perante o INPI não deve ser vista com leviandade, pois se tratam de procedimentos de natureza técnica muito mais complexa e sofisticada, alcançando uma gama de setores produtivos, industriais e semi-industriais. Diferente do âmbito marcário, que se restringe ao ambiente comercial de identificação e qualificação, e de bens e serviços.

Em razão disso, o impacto nocivo do “backlog” de patentes na cadeia produtiva e no ambiente de negócios ganha uma exponencialidade maior, por conta da sua heterogeneidade, que também poderia ser melhor analisada em estudo futuro.

De fato, quando os pedidos de Registro de Patente são analisados por segmento técnico, por meio da compilação de fontes e relatórios, é possível visualizar eventuais distinções nos lapsos de tempo de duração de processos, de acordo com a temática tecnológica que será objeto de registro, conforme GRÁFICO 06.

¹⁵² Dados disponibilizados pela Assessoria de Assuntos Econômicos do INPI (AECON). Disponível em: <<http://www.inpi.gov.br/sobre/estatisticas/>>.

Relatórios de Gestão do Instituto Nacional de Propriedade Intelectual - Exercícios de 2013-2016. Disponíveis em: <<http://www.inpi.gov.br/sobre/arquivos/>>.

Números de Depósitos e Concessões de Patentes de 2016 estão somados com os números referentes aos Pedidos e Concessões de Modelos de Utilidade do mesmo ano.

Gráfico 07¹⁵³

**Relação do tempo de duração de Pedido de Concessão de Patente
por Área Técnica do INPI: 2013 - 08/2017**

153

NUNES, Ricardo Dutra. **Análise Econômica do Direito e o Sistema de Patentes como Mecanismo de Regulação da Inovação: Comentários às Corridas por Patentes**. Dissertação de Mestrado em Direito. Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro/RJ. 2016. p. 49.

CÂMARA, Vinícius Bórgea. Diretor de Marcas do INPI. **Apresentação do cenário de Backlog ao Congresso**. Brasília/DF. 2015. Dados disponíveis em: <<http://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/comissoes/comissoes-permanentes/credn/audiencias-publicas/2015-arquivos-das-apresentacoes/vinicius-borgea-camara>>. – Números sobre “Aparelhos Médicos” (DIPEM) e “Modelos de Utilidade” (DIMUT) não incluídos.

Dados de 2016 e 08/2017 disponibilizados pelo Diretor do Departamento de Patentes do INPI, Dr. Júlio César Moreira, em 30/08/2017.

Conforme mencionado anteriormente no começo do presente capítulo, uma vez tratando-se de um antigo protótipo do que hoje é o formato de propriedade Desenho Industrial, os números de concessão de Modelos de Utilidade possuem uma proporção similar ao “backlog” de Patentes mencionados nos GRÁFICOS 06 e 07, bem como que fazem *jus* à sua menção.

Como pode ser observado, a proporção Pedido-Concessões desse modelo de propriedade intelectual se assemelha muito com a proporção de Patentes.

Gráfico 08¹⁵⁴

**Relação de Pedidos de Depósito e Modelos de Utilidade
Concedidos: 2006-2015**

No que toca a proporção de Pedidos-Concessões de Desenhos Industriais, objeto da presente pesquisa, ao contrário dos demais formatos de propriedade intelectual apresentados nos GRÁFICOS 05 ao 08, os números apresentados no GRÁFICO 09 mostram-se sustentáveis, pois a média de duração de um processo raramente ultrapassa um ano.

Referida celeridade ocorre, principalmente, em razão da inexistência de análise obrigatória de mérito do pedido de registro de Desenho Industrial, sendo que a análise é somente feita sobre o preenchimento dos requisitos formais do pedido exigidos pela lei

¹⁵⁴ Dados disponibilizados pela Assessoria de Assuntos Econômicos do INPI (AECON). Disponível em: <<http://www.inpi.gov.br/sobre/estatisticas>>.

Relatórios de Gestão do Instituto Nacional de Propriedade Intelectual - Exercícios de 2013-2016. Disponível em: <<http://www.inpi.gov.br/sobre/arquivos/>>.

Números de Depósitos e Concessões de Modelos de Utilidade de 2016 estão somados com os números referentes aos Pedidos e Concessões de Patentes do mesmo ano.

Números do DIPEM (Divisão de Patentes de Equipamentos Médicos) somente foram localizados sobre o ano de 2013.

Números sobre o ano de 2015 não foram localizados até o momento.

de propriedade industrial brasileira. Isso agiliza o procedimento de concessão do INPI e também, acima de tudo, evita que o procedimento de concessão do título de propriedade tenha uma função não-neutra, influenciando segmentos econômicos ou servindo a uma finalidade regulatória paralela, tal como é possível se verificar nos demais modelos de propriedade intelectual, conforme apresentados nos GRÁFICOS 05 a 08.

Gráfico 09¹⁵⁵

**Relação de Pedidos de Depósito e Desenhos Industriais
Concedidos: 2006-2016**

As informações exemplificadas no GRÁFICO 09 são importantes à presente pesquisa pois demonstram um acesso amplo e democratizado de agentes econômicos particulares ao processo de concessão de título de Desenho Industrial.

Diferente dos processos de concessão de Marcas, Cartas Patentes e Modelos de Utilidades exemplificados nos GRÁFICOS 05 à 08, os números de Pedido-Concessão do modelo de propriedade Desenho Industrial se mostram proporcionais e minimamente sustentáveis, não havendo o que se falar em parcialidade do processo na atividade produtiva das referidas empresas postulantes. Ou seja, imediatamente, não se observa margem para se afirmar que o processo de concessão de títulos de Desenho Industrial exclua empresas do mercado, ou exerça um efeito não-neutro na ordem econômica. Logo, a eventual existência de um efeito diverso está restrita ao exercício do direito de propriedade.

¹⁵⁵ Dados disponibilizados pela Assessoria de Assuntos Econômicos do INPI (AECON). Disponível em: <<http://www.inpi.gov.br/sobre/estatisticas>>.

Relatórios de Gestão do Instituto Nacional de Propriedade Intelectual - Exercícios de 2013-2016. Disponíveis em: <<http://www.inpi.gov.br/sobre/arquivos/>>.

Caso se almeje obter uma noção complementar e pormenorizada das determinantes que resultam no “*backlog*”, de suas consequências em relação aos crivos técnicos dos examinadores do INPI, bem como os interesses contraditórios dos particulares e a própria sistemática do rito processual de chancela do INPI referentes a todos os processos de análise, independente do modelo de propriedade intelectual, outros elementos institucionais também merecem atenção, como por exemplo: questões atinentes ao quadro funcional do INPI, seu orçamento, infraestrutura, etc. Porém, tais elementos não serão abordados no presente estudo, pois fogem muito do seu objeto de estudo.

Ressalta-se, igualmente, que as questões relativas à concessão de outros modelos de propriedade intelectual também tutelados pelo INPI, tais como Topografia de Circuitos, Indicações Geográficas e Programas de Computador, não ocuparam espaço no contexto acima em razão da baixa complexidade e de impacto do seu rito na conjuntura do “*backlog*”.

O mesmo vale para o instituto do Direito Autoral e seus respectivos processos junto às instituições responsáveis pela análise e preservação de seus formatos, que não chegam a sofrer com tal situação, podendo ser substituídos por outros procedimentos dotados de fé pública, tal como o Registro de Preservação protocolado junto a um Cartório de Registro de Títulos e Documentos; ou mesmo qualquer outro método que permita a identificação do autor e a sua individualização e a identificação da data de produção do conteúdo.

SEGUNDO CAPÍTULO

I. MODELO DE PRODUÇÃO AUTOMOBILÍSTICO E O SETOR DE AUTOPEÇAS BRASILEIRO.

Concluída a análise sobre como os modelos de propriedade intelectual mais tradicionais foram desenvolvidos e incorporados pela sociedade ocidental, desde a predominância do modelo artesanal de produção, até a atualidade, avançamos para a análise das organizações produtivas propriamente. Mais especificamente sobre o setor industrial automobilístico e seus setores agregados, que se valem do modelo de propriedade intelectual como ativo econômico, como é o caso do setor de autopeças.

Julgamos que tal discussão é relevante e se faz necessária não apenas para especificar a importância e efetividade que referido modelo de propriedade intelectual tem na sociedade, mas também como a própria sociedade, organizada e representada por agentes, grupos e associações produtivas e de Estado se posicionam e estruturam suas operações a partir de disposições legais e da garantia de segurança jurídica sobre as formas de propriedade intelectual, estabelecidas por meio de lei.

No caso, de modo a manter a integridade da pesquisa, abordaremos apenas o setor industrial de autopeças, iniciado a partir da implementação e organização do setor industrial automobilístico no Brasil.

Julgamos que essa remissão histórica se faz necessária para demonstrar e exemplificar como, tanto os setores de fabricação e montagem de veículos, bem como o setor de autopeças chegaram ao estado de fragilidade percebido na atualidade.

I.I. Breve História da Inovação.

Derivada do termo latino “*innovatio*”, se referindo a uma ideia, método ou objeto que é criado e que pouco se parece com padrões anteriores, o termo “*inovação*”, no seu sentido literal, pode ser traduzido como “*ação ou feitio de inovar*”¹⁵⁶. Por extensão, também acoberta a definição de “*aquilo que é novo, coisa nova, novidade*”¹⁵⁷.

Segundo Paulo Bastos Tigre¹⁵⁸, Adam Smith foi o precursor no reconhecimento da relação entre mudança tecnológica e crescimento econômico, em Londres, no século XVIII.

¹⁵⁶ AURELIO, O. **Mini Dicionário da Língua Portuguesa**. 4ª edição. 7ª impressão. Ed. Nova Fronteira. Rio de Janeiro. 2002.

¹⁵⁷ Ibidem Ref. anterior.

¹⁵⁸ TIGRE, Paulo Bastos. **Gestão da inovação: a economia da tecnologia no Brasil**. Ed. Elsevier. Rio de Janeiro. 2006. pp. 26-28. – “Para aprofundar o estudo da gênese do pensamento econômico sobre a tecnologia, recomendamos a leitura dos Capítulos 1, 2 e 3 de *A Riqueza das Nações*, de Adam Smith; dos capítulos sobre a manufatura nos *Princípios de Economia Política*, de David Ricardo; e da Parte Quarta

Pautado nas limitadas observações possíveis de serem feitas sobre as mudanças estruturais que ocorriam na Inglaterra, à época em que o autor mencionado escreveu sua paradigmática obra “*A Riqueza das Nações*” (Março de 1776), oportunidade em que forneceu à sociedade uma primeira definição técnica do que seria o fenômeno “*inovação*”. Por intermédio de uma descrição técnica e detalhada, o autor exemplificou como o fenômeno da inovação se dava no interior de uma firma produtora de alfinetes, experiência esta que resultou no maior aprimoramento das forças produtivas do trabalho, por intermédio de resultados da divisão e setorização de tarefas na própria organização.

De tal forma, com a comprovação de que o aumento na qualificação e especialização de uma atividade, no contexto de um ambiente produtivo, possibilitando exponencial ganho de produtividade, a sua conceptualização do fenômeno da inovação ganhou escopo suficiente para permanecer no campo de estudo econômico.

Ato contínuo, na análise clássica da conceituação da inovação, chegamos em 1867, com o advento da análise marxista sobre o fenômeno. Grande responsável pela atual organização intelectual das ciências sociais e humanas, a obra de Marx empreendeu minuciosos estudos para os padrões da época sobre grande parte da teoria econômica até aquele momento conhecida. O seu trabalho avançava a partir dos estudos dos dois principais economistas britânicos até então: Adam Smith e David Ricardo, também tendo sido influenciado pelo utilitarismo radical de Jeremy Bentham.

Para Marx¹⁵⁹, a relação entre tecnologia e sociedade não era determinista, pois entendia que a sistemática econômica não poderia ser moldada apenas pela tecnologia, afirmando que dependia, fundamentalmente, da interação advinda de instituições políticas e sociais sobre tais elementos. Deste modo, a tecnologia era considerada na época um fator endógeno, originário das diversas formas de interação dos organismos sociais e econômicos, presentes nas relações produtivas, bem como na valorização do capital.

Ademais¹⁶⁰, sua análise demonstrava que a relação entre inovação e modelos de propriedade intelectual era prejudicial à economia e utilizada pelos detentores dos meios de produção a fim de obter um monopólio temporário a respeito de uma técnica superior ou produto diferenciado.

A partir disso, constatou também que o aumento da produção resultante da introdução de novas técnicas e metodologias, em uma única empresa capitalista beneficiada

do Livro 1 do *Capital*, de Karl Marx. Já do ponto de vista histórico, o livro de David Landes *Prometeu Desacorrentado*, recentemente traduzido para o português e lançado pela Editora Campus-Elsevier, constitui um clássico sobre o desenvolvimento da tecnologia da Revolução Industrial até hoje. Para aprofundar os temas levantados nesta parte do livro, sugerimos a leitura dos Capítulos 2, 3 e 4”.

¹⁵⁹ Ibidem Ref. anterior. p. 37.

¹⁶⁰ Ibidem Ref. anterior.

com o monopólio legal, não diminuía o valor unitário ou o preço da mercadoria em curto prazo. Em decorrência disso, concluiu que o sucesso da aplicação da inovação ao processo produtivo acabaria por atrair, eventualmente, uma replicação do procedimento e uma nova padronização da produção que, enfim, resultaria na redução de preços e margens de lucros.

Outrossim, uma vez considerado que o período de monopólio temporário permitia que a empresa titular da inovação usufrísse margens de lucro acima da média e acumulasse capital em escala muito superior a seus concorrentes. Por isso, a análise marxista priorizou a mensuração dos seus impactos sociais.

Segundo Marx, ainda, a tecnologia permitia ao titular dos meios de produção aumentar a exploração da força de trabalho, poupando a mão de obra, e diminuindo sua demanda de investimento em capital humano, consequentemente também os salários. Como resultado de tal automação, criava-se um exército industrial de reserva, condicionado à aceitação de menores salários e piores condições de trabalho, e servindo de respaldo aos surtos cíclicos de crescimento e recessão.

A partir de tal premissa, Marx atribuiu ao sistema econômico capitalista um caráter instável e extremamente dinâmico, que há de ser uma constante em toda a sua tese, ao afirmar que o modelo produtivo não poderia ser considerado estacionário por conta da inovação constante em seu ordenamento, bem como na consequente introdução de novas mercadorias e novos métodos de produção.

Feita essa remissão histórica sobre a origem do conceito, atualmente, o termo “*inovação*” é usado e melhor desenvolvido no contexto da Teoria de Empresa¹⁶¹ e/ou da Administração e Gestão Organizacional, por descrever o conceito, a dinâmica e a sistemática de construção e desenvolvimento de ideias e invenções, assim como a exploração econômica relacionada a tais fatores, propondo que a inovação é a invenção que atinge o nível capaz de produzir inclusão e efeito em um sistema produtivo.

Uma vez que o estudo da Gestão Organizacional envolve todo um arcabouço de aspectos teóricos, descritivos e documentais acerca da inovação, mostra-se pertinente a remissão histórico-econômica sobre as primeiras instituições produtivas e as escolas de design que as sucederam, conforme visto no decorrer do primeiro capítulo desta pesquisa,

¹⁶¹ COASE, R. H. **The nature of the firm**. In: WILLIAMSON, O. & WINTER, S. (eds.). **The nature of the firm: origin, evolution and development**. Oxford. Oxford University Press. 1937. - Teoria da Firma, ou Teoria de Empresa, é um conceito e escola de pensamento econômico cunhado pelo economista britânico Ronald Coase, em seu artigo *The Nature of Firm*, de 1937. Segundo a sua conceituação, tanto em administração como em microeconomia, “*Firmas*” são organizações institucionalizadas que produzem e vendem bens e serviços, contratam e utilizam fatores de produção, classificados como primários ou secundários.

pois tais eventos exemplificam o fenômeno da superação da produção artesanal, ocorrida nos primórdios da formação do modelo econômico vigente e instalação das plantas industriais. Ou seja, exemplificam inovações setoriais.

Ato contínuo, se faz essencial destacar a importância dos processos de instrumentalização do conhecimento técnico ou tradicional/cotidiano, permitindo que o mesmo possa ser manuseado e também inserido em um processo de tratamento organizacional, segundo uma metodologia.

Tal instrumentalização de conceitos e valores poderia permitir o seu refino e aprimoramento, resultando na melhor percepção e uso organizacional de mão-de-obra, produtos correntes, ativos existentes e novos recursos disponíveis para investimento¹⁶².

Como destaca Alberto Luis Camelier¹⁶³, até o invento da comunicação escrita, toda a técnica encontrada ou inventada era transmitida oralmente, de geração para geração, em estruturas familiares ou comunitárias, como ocorre até os dias de hoje, porém limitado a certos modelos de convivência social comunitária, tais como autóctone, aborígenes e indígenas ao redor do mundo.

A partir disso, com a percepção de certa sistematização nos formatos e modelos de criação, oriundos da capacidade inventiva humana, mostra-se necessária uma forma de instrumentalizar-se tais fatores, pois são de tremenda importância e potencial disruptivo.

Utilizou-se, então, o poder do elemento normativo, criado e aplicado pelo ser humano enquanto sociedade, pois do referido elemento depende a interpretação para se extrair o seu significado com a finalidade de buscar-se um maior grau de segurança e previsibilidade.

A partir dessa escolha, conforme visto previamente, quando da análise da gênese dos formatos de propriedade intelectual, os modelos de normas e instrumentos variaram de acordo com o modelo de inovação ou atividade produtiva, tais como, invenções industriais, marcas e outros sinais distintivos, desenhos industriais, obras literárias, artísticas, científicas, etc.

Uma vez sendo possível que os elementos criados a partir da capacidade inventiva humana passassem a ser manuseados e protegidos por toda uma estrutura social, se deu também a sua melhor executabilidade e promoção sistêmica por instituições públicas e

¹⁶² PENROSE, Edith. **The theory of the growth of the firm**. Ed. Blackwell. Londres. 1959.

¹⁶³ SILVA, Alberto Luis Camelier da. **Desenho industrial: abuso de direito e o reflexo na concorrência do mercado de reposição**. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo. 2012. p. 76.

privadas, devido à grande importância atribuída para o desenvolvimento das economias, no âmbito interno ou internacional¹⁶⁴.

De acordo com Mauro Claro¹⁶⁵, a respeito do Desenho Industrial, inicialmente a realização dessa trajetória precisou ser percorrida por um processo evolutivo, a partir da invenção da imprensa mediante uso de tipos móveis, e que possibilitou a disseminação da leitura e o consequente abandono da oralidade como principal meio de transmissão de informação e conhecimento.

No entanto, ocorreu a substituição da produção e difusão de ideias que dependia da hierarquia ou dos costumes próprios da época e do contexto social comunitário, no qual o conhecimento era ainda transmitido sob a forma de relatos orais.

Assim, com a possibilidade de registro físico, instrumentalização e sistematização de ideias, houve uma drástica mudança.

Nas palavras de Enrico Crispotti¹⁶⁶:

“O nascimento do desenho industrial relaciona-se evidentemente com as origens industriais do mundo moderno. Descendendo do antigo artesanato, o design, diferencia-se na realidade por um fato constitutivo de primeira importância, devido justamente aos novos processos de produção industrial. O artesão apresentava o objeto de utilidade com uma finalidade de individualismo e unidade – cada peça criada justamente como ‘unicum’ pelo artesão – enquanto o desenho industrial, respondendo às exigências de uma estrutura social mais complexa, como é a atual civilização mecânica e industrial, colocou o problema de qualificação da quantidade, isto é, de produção industrial estandardizada. O desenho industrial surgiu, portanto, como nova metodologia para os novos meios de produção. Assim sua história, sua formulação progressiva da entidade problemática – a qualificação da quantidade – está em relação direta com a primeira formulação de uma produção estandardizada nos processos industriais modernos e principalmente nos processos de industrialização das construções.”

¹⁶⁴ Ibidem Ref. anterior.

¹⁶⁵ CLARO, Mauro. **DESENHO INDUSTRIAL E DESIGN**. III FÓRUM DE PESQUISA. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Universidade Presbiteriana Mackenzie. São Paulo. 2007. p. 02.

¹⁶⁶ CRISPOTTI, Enrico. **Premissas históricas do desenho industrial**. Ed. Habitat. set./nov. 1958.

Focando agora nos primeiros formatos de organizações e arranjos produtivos que culminaram em graus mais elevados, eficiência e disrupção inovativa, há de se retornar ao momento de transição da predominância do modelo artesanal em relação ao semi-industrial e industrial.

Tal remissão a esse período de transição importa quando se discutem fontes de inovação, pois foi naquele momento que se instrumentalizou e se registrou a necessidade de se alocarem os fatores e estruturas de produção, bem como se percebeu o surgimento de novos níveis de eficiência, bem como da inovação em si.

Para Michael Breaud¹⁶⁷, os fatores concomitantes na formação do modelo de produção industrial que conhecemos hoje, eram os sistemas de regimes de propriedade e monopólios legais, somados às práticas de concorrência, e ambos fomentados pela dualidade da ação do Estado e da iniciativa privada.

Aprofundando-se na dinâmica de fatores de produção, ocorre que o processo de produção em escala industrial, em razão de sua complexidade e de maior valor agregado, tornou-se um processo eminentemente coletivo, pautando-se na cooperação sistematizada e organizada dos envolvidos. Referidos modelos evoluíram de formatos e organizações de firmas simples, tal como são os ofícios e ateliês artesanais, até os mais sofisticados e complexos, impossíveis de serem realizados em escala suficiente sem lançar mão de toda uma adequada engenharia de produção, tais como a indústria de transformação de uso intensivo de capital.

A partir disso, verifica-se que a principal diferença quando lidamos com a transição entre a produção industrial e a produção artesanal é meramente quantitativa, atendo-se às alterações nas escalas de produção, por segmento. Por conta disso, afastamos a incidência de qualquer afirmação referente a alteração substancial nos métodos e tecnologias de produção. Afirmamos que o ganho de produtividade experimentado no período se deu por conta dos novos arranjos organizacionais, possíveis por conta das novas tecnologias, não em razão das novas tecnologias, diretamente.

Com isso queremos frisar que a predominância dos modelos de produção em formato industrial passou a ressaltar e ampliar a distância entre os modelos de produção exércitos por organizações pautadas em cooperação, como ofícios artesanais e ateliês.

Enquanto a forma de produção semi-industrial e industrial abarcam a substituição de sistemas de cooperação laboral simples para modelos cada vez mais avançados, no entanto o mesmo não ocorre com o formato de produção artesanal exercido.

¹⁶⁷ BREAUD, Michael. **História do capitalismo**. Ed. Brasiliense. São Paulo. 1987. pp. 301 e ss.

De fato, não poderia ser diferente, pois a técnica manufatureira artesanal, como se institui e se identifica até os dias de hoje, rege-se na forma clássica de cooperação produtiva entre seus agentes, baseando-se na divisão do trabalho dentro de uma unidade produtiva que, por sua vez, é limitada na especialização do artesão, na particularidade e subjetividade das suas relações, uma vez que possuem viés artístico ou personalíssimo.

Assim, de um lado, percebeu-se a defasagem do modelo de trabalho artesanal em diversos segmentos e setores, resultando na fragmentação dos ofícios artesanais e ateliês, mais drástica de acordo com a sua especialidade e afinidade. Esses modelos personalíssimos de produção seguiram influentes em nichos específicos de produção até os dias de hoje, a exemplo do setor têxtil e calçadista, que persistem sem uma maior incrementação técnica significativa, pois são, via de regra, alheios às novas tecnologias introduzidas via instituições de pesquisa tecnológica, tais como Escolas, Universidades, Centros de P&D, etc.

De outro lado, no que se refere ao modelo de produção industrial, esse apresentou um maior ganho de produtividade, em decorrência da especialização profissional e efetividade na alocação de capital.

Por conta do exposto, verifica-se uma profunda e paradigmática mudança na organização e na gestão do trabalho em relação àquela que prevalecia no artesanato e na cooperação simples¹⁶⁸.

A partir da introdução da mecanização, ocorreu o primórdio da mecanização no processo produtivo, dando início à “*maquinofatura*”, fenômeno definido como modelo de cooperação produtiva baseado no uso de maquinário. Momento no qual a principal tarefa do trabalhador passou a ser transferida de principal para acessória à produção, encarregando-se de alimentar a máquina, controlar sua velocidade e zelar por sua manutenção¹⁶⁹.

Ressalta-se aqui que a maior incidência da aplicação de princípios e modelos de mecanização nas primeiras instalações industriais era deveras complexo e não pode ser resumido a uma mera consequência da adoção de modelos semi-industriais e industriais. De modo a, precisamente, afirmar as causas de tal implementação, faz-se necessário analisar os principais segmentos semi-industriais de cada época, bem como quais fatores resultaram no aprimoramento do uso e transformação das ferramentas cotidianas em elementos mais sofisticados e mecanizados.

¹⁶⁸ BREAUD, Michael. **História do capitalismo**. Ed. Brasiliense. São Paulo. 1987. p. 122.

¹⁶⁹ VICENTINO, Cláudio. **Projeto Radix: História**. 2ª ed. Ed. Scipione. São Paulo. 2012. p. 104.

De modo a não fugir dos ensinamentos de Christian Palloix *et al.*¹⁷⁰, o avanço no campo industrial do conceito de ferramenta para o conceito de máquina, se deu com a identificação, dentro de um modelo de produção organizado e sistematizado, de três componentes elementares básicos do instrumento: o motor, a transmissão, e os equipamentos de operação suplementares.

Assim, no século XX, com a substituição do modelo de produção predominantemente artesanal para um pautado por novas técnicas de manufatura, ou seja, um sistema de produção em que a técnica de produção ainda se dava de forma artesanal, ficou claro que as inovações tecnológicas advindas de novos métodos e conhecimentos técnicos possuíam um papel central de “*motor central*” do desenvolvimento econômico das nações¹⁷¹.

Foi a partir da institucionalização das técnicas produtivas no modelo de ateliês, estúdios, oficinas, casas especializadas e similares, que o ensino de um determinado segmento produtivo artesanal atingiu patamar apto a ser considerado como se estivesse produzindo conhecimento a partir de uma realidade concreta.

Esse novo padrão de produção alcançado pela sociedade permitiu que as inovações, inerentes ao estudo e prática das atividades produtivas, passassem a ser transferidas com um maior grau de eficiência a essa realidade social, a fim de transformar tanto as firmas que exerciam atividades produtivas, quanto as pessoas que auferiam renda em seus quadros de funcionários, posteriormente acarretando nas primeiras etapas da Revolução Industrial¹⁷².

Esse cenário de instrumentalização e sistematização das primeiras intervenções tecnológicas do ser humano na natureza acabou por modificar mais uma vez o ambiente em favor de suas necessidades¹⁷³, além de possibilitar que sua estrutura social, e demais arranjos organizacionais, passassem a objetivar operar a simples busca pela garantia da sua sobrevivência. Então, passaram a possibilitar a promoção do ímpeto humano a fim de vencer os mais difíceis limites, transpor barreiras, conviver em sociedades cada vez mais complexas e buscar o seu bem-estar, individual ou coletivo¹⁷⁴.

¹⁷⁰ PALLOIX, Christian; TRONTI, Mário; PANZIERI, Raniero; BOLOGNA, Sérgio; SOHN-RETHEL, Alfred. **Processo de trabalho e estratégias de classe**. Editora Zahar. Rio de Janeiro. 1982. p. 79.

¹⁷¹ SILVA, Alberto Luis Camelier da. **Desenho industrial: abuso de direito e o reflexo na concorrência do mercado de reposição**. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo. 2012. p. 38.

¹⁷² OMISTE, A. Saavedra; LÓPEZ, Maria Del C.; RAMIREZ, J. **Formação de grupos populares: uma proposta educativa**. In CANDAU, Vera Maria; SACAVINO, Susana (Org.) Educar em direitos humanos. Construir democracia. Ed. DP&A. Rio de Janeiro. 2000. p. 178.

¹⁷³ VIEIRA, J. L. **A história do automóvel: a evolução da mobilidade**. vol. 1. Alaúde Editorial. São Paulo. 2008. p. 15. - “Ao longo de sua história cria ferramentas, substâncias, engenhocas, máquinas, veículos, dispositivos, computadores técnicas e tecnologias que fazem esse movimento – cada vez mais veloz, cada vez mais velozmente”.

¹⁷⁴ PIZARRO, Carolina Vaitiekunas. **O designer e a prática profissional na indústria automobilística no Brasil**. Dissertação de Mestrado. Universidade do Estado de São Paulo. 2014. p. 28.

Com a passagem do tempo, essas premissas permitiram que a produção destes objetos evoluísse de maneira cada vez mais sistemática, dinâmica e direcionada, resultando no aprimoramento consequente de diferentes produtos principais e derivados, bem como o surgimento de novas técnicas, resultando em um verdadeiro ciclo virtuoso de inovação e agrupamento humano.

Após o fenômeno da Revolução Industrial (1760-1820), como já mencionado no primeiro capítulo, que reuniu grande parte dos países do continente Europeu e dos Estados Unidos, ocorreu um aumento drástico dos respectivos índices de produtividade¹⁷⁵, propiciando avanços em termos de prática de projeto, velocidade de produção e eficiência de regime de mercado. Fatores estes que acabaram por delinear a formação das atividades técnicas específicas, seja no setor produtivo, seja na academia.

Desse modo surgiu uma nova forma institucional, ainda dependente daqueles arcabouços teóricos para seu desenvolvimento e manutenção.

Para tanto, a evolução do Desenho Industrial, como instituto, seguiu se baseando no mesmo trajeto descrito acima¹⁷⁶, pois teve sua forma definida nas décadas de 1940 e 1950, não sendo o seu resultado uma mera pesquisa amadora ou individual, mas sim realizada em âmbito institucional universitário, graças a um ativismo e participação civil qualitativa e especializada da época, conforme visto no capítulo anterior, quando tratamos da organização temática e profissional do setor.

Ativismo este que não era guiado simplesmente por pautas culturais, mas também morais, econômicas e políticas, oriundas do pioneirismo de protagonistas individuais e institucionais, que também brindaram a sociedade com a inauguração da noção de industrial design, aqui compreendida por Desenho Industrial, como também já vista detalhadamente ao longo do capítulo anterior.

O principal mérito desses atores institucionais, aqui compreendidos por entes da Academia, Setor Privado e Órgãos Públicos de Estado e Planejamento, resume-se à responsabilidade pela criação e desenvolvimento de projetos¹⁷⁷, anteriormente tidos como “*interdisciplinares*” ou “*pluri-institucionais*”.

Ao assumir para si a responsabilidade de conjugar, em sua prática diária, o aprimoramento constante de pesquisas relacionadas à sua área de atuação, além da otimização dos processos produtivos, desenvolvimento de novos materiais, uso de recursos naturais

¹⁷⁵ Ibidem Ref. anterior.

¹⁷⁶ CARÁ, Milene Soares. **Do desenho industrial ao design no Brasil: uma bibliografia crítica para a disciplina**. Dissertação de Mestrado. Universidade de São Paulo. 2008. p. 50.

¹⁷⁷ PIZARRO, Carolina Vaitiekunas. **O designer e a prática profissional na indústria automobilística no Brasil**. Dissertação de Mestrado. Universidade do Estado de São Paulo. 2014. p. 28.

e outros fatores de interesse, à sua atuação, contemporaneamente institucionalizada, passou também a viabilizar e favorecer a busca por um equilíbrio entre os interesses de empresas e mercados, e as necessidades e desejos dos usuários na produção dos artefatos.

Esta evolução foi bastante significativa, tendo em vista que a atividade do profissional, hoje conhecido como “*designer*”, carrega sua essência vinculada a esse momento de transição de modelos de produção organizacional, datado desde do século XVIII¹⁷⁸, marcado pela substituição da fabricação ofical pela industrial. Período no qual passaram a ser utilizados projetos e modelos fabris como base ou molde para a produção repetitiva e continua de bens de maior valor agregado, que antes eram possíveis de serem obtidos somente por meio de um trabalho artesanal de grande empenho.

Segundo Adrian Schneider¹⁷⁹:

“A criação dos objetos (trabalho mental) e a sua produção (trabalho das máquinas) tornaram-se atividades distintas. Aqui, na divisão industrial do trabalho, surgiu a moderna atividade de projeto de produtos, surgiu o design industrial. Já não eram os artesãos que produziam a maioria dos objetos e lhes davam forma.”

No cenário pós-guerra (1940-1950)¹⁸⁰, marcado pelo início da Guerra Fria e da polarização de políticas econômicas muito particulares e simbólicas, é que surgiram inovações, como, por exemplo, a necessidade de explicar melhor as especificidades das demandas e de consumo decorrentes do crescimento de centros urbanos, bem como da dinamização das suas atividades. Fenômenos estes que tornaram imperioso o desenvolvimento do instituto do Desenho Industrial (design) para o modelo econômico-produtivo de qualquer sociedade ou país nesta nova era da economia global, pois supria suas especificações.

A partir de tais circunstancias, instalou-se um conflito acadêmico e político a respeito da necessidade ou não de manutenção, em determinadas áreas, de modelos de produção ainda artesanais para o industrial.

¹⁷⁸ FORTY, Adrian. **Objetos de desejo – design e sociedade desde 1750**. São Paulo: Cosac Naify. 2007. p. 43.

¹⁷⁹ SCHNEIDER, Beat. **Design – Uma introdução: o design no contexto social, cultural e econômico**. São Paulo. Editora Blücher, 2010. p. 16.

¹⁸⁰ CARÁ, Milene Soares. **Do desenho industrial ao design no Brasil: uma bibliografia crítica para a disciplina**. Dissertação de Mestrado. Universidade de São Paulo. 2008. p. 19.

No caso, logo no ínterim entre o fim da Segunda Guerra Mundial (1945) e o início da Guerra-Fria (1947), acentuou-se as discussões sobre a necessidade dos países envolvidos no conflito de arcar com os custos do pós-guerra, como no caso da Alemanha e da Itália.

Essa condição fomentou o processo de modificação de políticas econômicas em escala global, pois envolveu tanto os países que tinham seus sistemas e modelos de produção predominantemente agrários, quanto aqueles que já possuíam maior grau de industrialização, por conta de uma grande exposição e influência recebida da Revolução Industrial de um século antes, mas que ainda assim cobijavam um processo de industrialização acelerado, buscando promover a transição dos esforços antes empregados no aperfeiçoamento industrial bélico para o produtivo civil¹⁸¹.

Uma das características desse período foi o início da institucionalização do ensino da “*projética industrial*”¹⁸² e Desenho Industrial, por meio da fundação de escolas especializadas, para que, de alguma forma, houvesse a contribuição necessária das disciplinas de projética e design ao desenvolvimento industrial das respectivas ordens econômicas¹⁸³.

Criou-se e desenvolveu-se a cultura de produção material moderna, metamorfoseando-se através dos tempos, hábitos e necessidades do ser humano e tornando-se ao mesmo tempo objeto de estudo e de ação do design¹⁸⁴. No Brasil, como se viu anteriormente, o surgimento desses institutos de design focou-se no eixo São Paulo – Rio de Janeiro.

Assim, ao passar a ser caracterizado como um processo criativo e transformador, que promove ruptura dos meios de produção defasados tecnologicamente e a adoção de novos meios de manufatura, ainda que parcial, bem como promovendo um aumento de competitividade, a atividade de design aplicado ganhou relação conceitual com o fenômeno “*inovação*”. Assim, a atividade do design não alcançou um grau conceitual imediatamente à sua primeira identificação e definição, mas foi resultado de um desenvolvimento por meio de debates sobre os limites da matéria, que ocorreram ao longo de metade do século XX, conforme tratado no primeiro capítulo.

¹⁸¹ Ibidem Ref. anterior. p. 62.

¹⁸² AUTRAN, Paula; LIMA, Ludmilla de; BERTOLUCCI, Rodrigo; CANDIDA, Simone. **Do desenho industrial à ‘projética’: a história do design brasileiro**. Jornal O Globo. Rio de Janeiro. Publicado em 09/11/2014. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/rio/do-desenho-industrial-projetica-historia-do-design-brasileiro-14501302>>.

¹⁸³ CARÁ, Milene Soares. **Do desenho industrial ao design no Brasil: uma bibliografia crítica para a disciplina**. Dissertação de Mestrado. Universidade de São Paulo. 2008. p. 19.

¹⁸⁴ PIZARRO, Carolina Vaitiekunas. **O designer e a prática profissional na indústria automobilística no Brasil**. Dissertação de Mestrado. Universidade do Estado de São Paulo. 2014. p. 28.

Em contrapartida, muito empenho foi dispensado a respeito de elementos determinantes ao fenômeno “*inovação*”, bem como para a sua adequada institucionalização dentro de um contexto social, econômico e político não abraçado pela teoria clássica, que ainda lidava com os efeitos da Revolução Marginalista.

No fim do Século XIX¹⁸⁵ a conceituação da inovação encontrou nova faceta na Escola Neoclássica, pautada na preocupação da questão de formação de preços e alocação de recursos, enquanto que para a então escola “*Clássica*” a discussão se centrava na natureza e nas causas da riqueza das nações.

A partir desse momento na trajetória da História do Pensamento Econômico, a preocupação dos economistas se descolou dos fatores de produção de bens e serviços, para as suas formas de distribuição e eventuais distorções e má alocação de recursos que resultariam em novas distorções, enfatizando os mecanismos de mercado que formam preços e quantidades produzidas.

A firma, sob o ponto de vista neoclássico, passou a ser tratada não apenas como instituição, mas também como ator no contexto econômico, com status similar ao consumidor individual e com possibilidades de tomadas de decisão complexas. No entanto, no início da formação da Escola Neoclássica, a firma atuava como um ator passivo e sem autonomia, e suas funções se resumiam em transformar fatores em produtos e aperfeiçoar as diferentes variáveis de ação¹⁸⁶.

Somente no final do século XX a abordagem neoclássica passou a incorporar avanços teóricos no sentido de tratar a inovação como uma variável explicativa da dinâmica do sistema, estendendo a potencialidade da firma, bem como de setores de consumo.

Apesar dos avanços, neste primeiro momento do século XX a teoria neoclássica não deu destaque às inovações tecnológicas, principalmente aquelas que visavam à diferenciação de métodos produtivos e produtos. Limitava-se somente a definir um novo produto como um novo tipo de demanda de mercado, apto a criar sua própria demanda de modo a afirmar que o processo de formação de preços tinha por princípio uma relativa homogeneidade do produto. Também que os acessos a estes conhecimentos não eram necessariamente universais, tendo sido capturado e aplicado pioneiramente por algumas empresas mais capacitadas técnica e financeiramente.

¹⁸⁵ TIGRE, Paulo Bastos. **Gestão da inovação: a economia da tecnologia no Brasil**. Ed. Elsevier. Rio de Janeiro. 2006. p. 39.

¹⁸⁶ Ibidem Ref. anterior. p. 40.

Isso porque, na abordagem neoclássica tradicional, a política tecnológica e de inovação era contemplada no âmbito da política pública geral, com ênfase no campo da política industrial. Segundo esse enfoque, é empregado o conceito de “*falhas de mercado*” para orientar o papel exercido pelo Estado quando da promoção de recursos e imposição de normas para a estipulação de atividades de cunho “*inovador*”¹⁸⁷.

Tais “*falhas*” são determinadas circunstâncias que no modelo neoclássico admitia a presença do Poder Público na atividade econômica, tal como a construção e manutenção de um Sistema de Propriedade Intelectual, no qual garante direitos de propriedade além da possibilidade de retorno de investimentos a detentores de determinados títulos de propriedade intelectual, ou uma política de financiamento público de atividades de P&D. Para tanto, seu enfoque teórico é centrado em dois aspectos metodológicos fundamentais: o equilíbrio e a análise estática.

A análise de equilíbrio se apoia na premissa de que o sistema econômico apenas ajusta-se às mudanças geradas externamente por fenômenos disruptivos, mas sem alterar os seus parâmetros ou condições estruturais. Desse modo, alcançar uma condição de equilíbrio significa que as forças econômicas que, anteriormente, causaram uma perturbação cessaram de produzir seus efeitos.

Tal corrente teórica via as mudanças e disrupções não como uma tendência da ordem econômica, mas sim como um fenômeno inovativo exógeno ao processo de desenvolvimento, sendo esses atribuídos aos eventos que são considerados estranhos a ele próprio¹⁸⁸.

Essa escola de pensamento também introduziu um novo conceito de tecnologia, pelo qual este deixa de ser considerado um bem público puro, passando a ser considerado um bem econômico passível de exclusão de terceiros, que admite a concorrência imperfeita em alguns setores da economia de forma a justificar a “*sobra*” de produto para remunerar as atividades inovadoras, bem como admitindo a existência de retornos crescentes de escala na geração de novas tecnologias.

De todo modo, mesmo com essas limitações, foi após conceptualização da inovação no século XIX pela Escola Neoclássica, e sua interação com a teoria neo-schumpeteriana, que a temática conseguiu se desenvolver e alcançar o grau e porte que detém no tempo presente.

Entretanto, Schumpeter defendia que os fenômenos econômicos inovativos não poderiam mais ser explicados por meio da teoria clássica, somente ganhando notoriedade

¹⁸⁷ COSTA, Achyles Barcelos da. **Teoria Econômica e Política de Inovação**. Revista de Economia Contemporânea. Rio de Janeiro. 2016. p. 281-307.

¹⁸⁸ Ibidem Ref. anterior. p. 295.

no início do século XX após a explanação teórica do fenômeno da “*destruição criativa*”, que especificou atribuições da inovação até o ponto em que estas passassem a se distinguir das demais por conta de outras inovações oriundas e inerentes aos respectivos processos produtivos.

Logo, seu entendimento passou a caracterizar o fenômeno “*inovação*” como uma variável endógena, que afasta a economia de sua posição de equilíbrio, uma vez que os impactos causados pelas inovações acarretavam um indeterminado número de transformações¹⁸⁹.

Nesses termos, no interior dessa constante alternância de predominantes técnicas e modelos produtivos, surgiram ciclos de disrupção e estabilização de modelos de negócio e produção, abrindo oportunidades para o desenvolvimento econômico da sociedade como um todo, que será favorecida por conta do fortalecimento tanto do agente empreendedor quanto das empresas¹⁹⁰.

A partir disso, a distinção na relação entre Schumpeter e o pensamento dominante ortodoxo neoclássico residia na existência de forças endógenas (inovações) capazes de provocar a ruptura do equilíbrio, postulando que a adequada interação adaptativa dos agentes econômicos tende a construir um novo equilíbrio temporário¹⁹¹.

De influência neo-schumpeteriana, Christopher Freeman e Luc Soete, autores do livro *A Economia da Inovação Industrial*¹⁹², descrevem a inovação como um processo passível de institucionalização. Para tanto, na citada obra, detalham minuciosamente as atividades técnicas, processos e níveis de concepções, desenvolvimentos, e modelos de gestão que resultavam no surgimento de novos fatores e ativos intelectuais que, posteriormente, poderiam vir a ser comercializados, ou servir como referencial técnico para novos e melhorados produtos, ou mesmo para a primeira utilização de novos ou melhorados processos produtivos.

Segundo os autores acima citados, “*inovação*” pode ser também definida como uma metodologia ou modelo organizacional de fatores de produção, destinados à otimização de suas atividades, potencializando-as e fomentando os núcleos de competitividade dos respectivos agentes.

¹⁸⁹ SCHUMPETER, Joseph A. **Teoria do desenvolvimento econômico: uma investigação sobre lucros, capital, crédito, juro e o ciclo econômico**. Abril Cultural. São Paulo. 1982. p. 47.

¹⁹⁰ SCHUMPETER, Joseph A. **Business Cycles: A Theoretical, Historical, and Statistical Analysis of the Capitalist Process**. New York and London. 1939.

¹⁹¹ CARNEIRO, Ricardo. **Os clássicos da economia**. Ática, v. 1. São Paulo. 2002. p. 62.

¹⁹² FREEMAN, Christopher; SOETE, Luc. **A economia da inovação industrial**. Campinas. Ed. Unicamp, 2008. p. 387.

Giovani Dosi, por sua vez, nos apresenta um vasto instrumental teórico para o entendimento das principais forças que movem o progresso técnico como instituto, assim como suas direções, de acordo com o modelo de Gestão de Inovação adotado por cada sistema de pesquisa ou produtivo.

Sua abordagem é desenvolvida a partir de um conceito oriundo da filosofia da ciência, a noção de “*paradigmas científicos*”¹⁹³. Segundo o autor, um “*paradigma tecnológico*” se trata de uma perspectiva de problema produtivo enfrentado por uma firma, de uma instituição produtiva, independente tanto de natureza comercial ou não.

Ainda segundo o autor, um “*paradigma tecnológico*” é composto por determinado tipo de modelo de tecnologia, variando a cada setor produtivo, bem como pelos problemas tecnológicos específicos atinentes a cada modelo.

Assim, a tecnologia é identificada como uma atividade de solução de problemas, na qual seus próprios problemas são selecionados e depois solucionados pelo próprio arcabouço de conhecimento que compõem o paradigma. Essa dinâmica implicaria em fortes influências sobre a direção de inovações, bem como da mudança tecnológica de determinado setor produtivo, uma vez que será o perfil tecnológico no qual futuras melhorias técnicas convergirão. Essas melhorias graduais, ao longo das linhas específicas prescritas pelo paradigma, são compostas por atos de inovação e compõem as trajetórias e progressos tecnológicos¹⁹⁴.

Uma vez analisados tais conceitos, entretanto, quando se observa a construção do significado do termo “*inovação*” ao longo da história recente, é possível vislumbrar a construção de um consenso já na primeira edição do Manual de Oslo, em 1990, obra editada pela Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE).

Desde a sua primeira edição, publicada em 1990, o capítulo intitulado “*Proposta de Diretrizes para Coleta e Interpretação de Dados sobre Inovação Tecnológica*” tinha como o objetivo orientar e padronizar conceitos, metodologias e modelos de construção de estatísticas e indicadores de pesquisa de P&D (Pesquisa e Desenvolvimento) de países industrializados¹⁹⁵. Para tanto, uma definição técnica e sóbria do termo se mostrou necessária.

¹⁹³ DOSI, G. **Technological paradigms and technological trajectories. A suggested interpretation of the determinants and directions of technical change.** Research Policy. 1982. p.147-162.

¹⁹⁴ Ibidem Ref. anterior.

¹⁹⁵ OCDE, Oslo. **Manual Guidelines for Collection and interpreting innovation.** 3ª Edição. OCDE. Paris. Disponível em: < <https://www.finep.gov.br/images/apoio-e-financiamento/manualoslo.pdf> >.

Por três edições (1990-1992-1997), o Manual de Oslo serviu como um dos primeiros referenciais teóricos dos países já desenvolvidos mais avançados no tocante à inovação, por terem apresentado ao contexto mundial uma metodologia científica que alargou o significado do termo, expressando-o como sendo uma “*introdução de algo novo em qualquer atividade humana*”.

Isso serviu à construção de pensamentos e arcabouços conceituais de uma série de outros pensadores e intelectuais em áreas correlatas, instigando o pensamento de que o ato de inovar comporta a suposição de se trazer à realidade educativa algo efetivamente novo, superando assim o conceito tradicional de “*renovação*”, que implicaria em fazer aparecer algo preexistente sob um aspecto novo, não modificando o essencial¹⁹⁶.

Nesse meio tempo, ainda na década de 1990, como se mostrou no parágrafo acima, o conceito do termo “*inovação*” adquiriu uma identidade com maior carga valorativa, na medida em que agrega em sua expressão significados e elementos subjetivos comuns a toda uma sociedade, tais como as aspirações de mudar uma condição elementar, ou setorial, de algo que já está superado, ou que é inadequado, obsoleto visando sua melhoria, tais como dar um aspecto novo, consertar, corrigir, adaptar a novas condições¹⁹⁷.

De fato, com a percepção da grande diversidade de significado do termo “*inovação*”, também ocorreu um aumento da abrangência de sua aplicação como vetor de desenvolvimento humano e melhoria da qualidade de vida.

O significado de “*inovação*” passou a incorporar mais de uma simples renovação instrumental, passando a implicar ruptura entre o objeto/produto com a situação social e econômica vigente, ou então com a forma como a sociedade percebia e interpretava referido objeto inovativo, mesmo que tal percepção e interpretação sejam temporárias ou parciais. Afinal, passou a pressupor institucionalmente, uma ruptura paradigmática, e não apenas a inclusão de novidades tecnológicas.

Nesse sentido, afirma-se que o conceito de inovação passou a envolver uma mudança na forma de entender a instrumentalização do conhecimento e sua aplicação¹⁹⁸, assim como a capacidade de mudar um cenário, de revolucionar uma atividade ou um contexto.

A partir de tais premissas, a principal controvérsia na inovação, como instituto a ser promovido e executado em uma sociedade organizada, se resume a confirmação da

¹⁹⁶ CARDOSO, A. P. **As atitudes dos professores e a inovação pedagógica**. Revista Portuguesa de Pedagogia. Ano XXVI nº1. 1992. pp. 85-99.

¹⁹⁷ WEREBE, Maria José Garcia. **Alcance e Limitações da Inovação Educacionais**. In: GARCIA, Walter E. (Coord.). **Inovação Educacional no Brasil: problemas e perspectivas**. 3ª ed. Campinas. 1995.

¹⁹⁸ CUNHA, M. I. **O professor universitário na transição de paradigmas**. Araraquara. JM Editora. 1998.

existência de vantagens do seu uso prático, ou fomento de um escopo de pesquisa de base, apta a servir a uma futura geração tecnológica.

O ganho, ou expectativa de ganho, de um agente econômico ou de uma firma, que empreende tempo, esforço e recursos financeiros em uma atividade de P&D, deve ser alto, ou tecnicamente verossímil a fim de justificar ou incentivar o financiamento de uma inovação para gerar rendimentos com os novos produtos.

Como se observa, a inclusão das instituições, seus formatos organizacionais e seus processos produtivos se tornaram determinantes fundamentais para a análise do que é atualmente a “*inovação*”. Outrossim, nos moldes da análise neo-schumpeteriana, critérios microfundamentados precisam ser apresentados de modo a servir como base para a estruturas cognitivas dos agentes tomadores de decisão, permitindo, em maior ou menor grau, que os indivíduos, as firmas e as organizações incorporem as transformações sociais e econômicas em suas ações, viabilizando a adaptação e suas expectativas a atividades econômicas¹⁹⁹.

A partir disso, por meio de direitos de propriedade intelectual, aquele que eventualmente executou a inovação pode usufruir de ganho proporcional e limitado, ao mesmo tempo em que favorece seu ambiente com uma incrementação positiva, pois o sistema de propriedade intelectual permite que uma inovação seja identificada e inclusa dentro de uma dinâmica social ou econômica complexa.

Deste modo, chega-se ao consenso técnico de que a inovação, essencialmente, permite “*fazer mais com menos recursos*” por conta da implementação de uma série de gamas de eficiência em processos interdependentes à atividade principal, tais como atividades produtivas, administrativas ou financeiras, ou então na prestação de serviços.

I.II. Breve História da Indústria Automobilística Brasileira.

I.II.I. Formação e Organização do Setor.

Mesmo contando com a instituição de plantas industriais automobilísticas, desde a década de 1940, e também com políticas internacionais de integração econômico-industrial, que negociaram e organizaram missões de captação de investimentos e transferência de tecnologia, tais como a Missão Cooke em 1942, a Missão Abbinek em 1948 e a Comissão Mista Brasil-Estados Unidos – CMBEU, esta última iniciada em 1951 e concluída

¹⁹⁹ FELIPE, Ednilson Silva. **As Instituições e os Neo-Schumpeterianos: a Noção de Aprendizado a partir do Pilar Cognitivo das Instituições**. Revista Pesquisa & Debate. Vol. 19, número 1 (33). jan./jun. 20. São Paulo. 2008. pp. 15-22.

em 1953²⁰⁰, pouco antes do início do Governo Juscelino Kubitschek (1956-1961), época em que a indústria automobilística tomou papel preponderante nas políticas econômicas de desenvolvimento setoriais no Brasil.

De fato, seu plano de governo teve como pauta processos de demanda derivada para a escolha dos setores de produção, nos quais os investimentos públicos e políticas de incentivo seriam executados. Ou seja, uma Política de Desenvolvimento Econômico Setorial, agrupado em 30 metas setoriais. Esse plano foi criticado por Roberto Campos por priorizar grandes obras em detrimento de reformas cambiais e de estabilização monetária, que viabilizariam o balanço de pagamentos e o controle de inflação²⁰¹. Assim, durante o período de aplicação de tal plano as diretrizes governamentais focavam na promoção do investimento e na consequente expansão de setores específicos, considerados “*estratégicos*” por conta do grande potencial de gerar demanda em setores de produção subsequentes.

No caso da indústria automobilística brasileira, esperava-se que os investimentos acabassem por gerar demanda nos setores de autopeças, borrachas, vidros e minérios, de modo a encadear o setor produtivo de forma benéfica para a economia do país como um todo. Ou seja, almejavam fixar a soma e os investimentos necessários à obtenção de determinado ritmo de crescimento da renda nacional. Também substituiu um regime econômico de progresso espontâneo por outro no qual os preços resultaram do investimento planejado²⁰².

Ícônico por propor uma agenda econômica que visava “*desenvolver 50 anos de progresso em cinco anos de governo*”, respaldado à época por estudos da Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe, da Organização das Nações Unidas (CEPAL) e do então Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDE), recentemente criado no ano de 1952²⁰³, o Governo Kubitschek, por meio da instituição de um Plano de Metas²⁰⁴, que buscou suprir falhas estruturais na cadeia produtiva de bens de capital, traçando metas de desenvolvimento em setores específicos e interligados.

²⁰⁰ CAMPOS, Roberto de Oliveira. **A Lanterna na Pupa – Memórias**. 4ª edição, Editora Topbooks, Rio de Janeiro, 2001. pp. 151-158.

²⁰¹ Ibidem Ref. anterior. pp. 164, 249-254 e 269-273.

²⁰² Ibidem Ref. anterior. p. 166.

²⁰³ BANCO NACIONAL DO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO (BRASIL). Departamento Econômico. Setor de Indústrias de Bens de Capital. **Estudos da CEPAL sobre a indústria brasileira**. Revista do BNDE, Rio de Janeiro, v.1, n.2. pp. 145-150, jun. 1964. Disponíveis em: <<https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/handle/1408/12219>>.

²⁰⁴ Plano de Metas – Governo Juscelino Kubitschek. Ministério do Planejamento. Disponível em: <http://bibspi.planejamento.gov.br/bitstream/handle/iditem/490/Programa%20de%20Metas%20do%20Presidente%20Juscelino%20Kubitschek%20V1%201950_PDF_OCR.pdf?sequence=1&isAllowed=y>.

Para tanto, um instrumento importante na promoção dessa política setorial foi a permissão de importação sem cobertura cambial, na forma de investimento direto estrangeiro (FDI), tendo sido instituída na Instrução Normativa nº. 113 da Superintendência da Moeda e Crédito (SUMOC)²⁰⁵.

Frisa-se que tal modelo de investimento internacional já existia à época, tendo sido criado no segundo Governo Vargas (1951-1955), porém, foi no Governo Kubitschek que o mecanismo foi ampliado drasticamente, incentivando a entrada de capital estrangeiro e objetivando o fomento à importação de bens de capital, nos termos do Plano de Metas; no entanto, para não comprometer a balança de pagamentos nacional, houve intervalo para que tal medida resultasse na modernização acelerada do parque industrial brasileiro.

A partir disso, quatro setores foram tidos como “*prioritários*”²⁰⁶ e, por conta de tal qualidade, poderiam contar com a política de subsídio cambial: (i) alumínio, (ii) cimento, (iii) construção naval e (iv) a indústria automobilística.

Acomodando cerca de 93% do total dos investimentos, sendo dividido entre os setores de transporte, energia e a indústria de base²⁰⁷, o setor automobilístico foi o mais beneficiado por tal medida. No entanto, especificamente, visava-se a redução drástica das importações de veículos, pois, novamente, esperava-se que isso trouxesse um efeito positivo ao processo de industrialização nacional, direcionando os esforços e interesses dos agentes econômicos aos interesses do governo. Assim, segundo o Plano de Metas, quanto mais a produção de veículos aumentasse, maior seria a demanda nos setores correlatos, incentivando a produção e a demanda no setor de peças e metais.

Precedido por uma extensa agenda de prospecção de investidores internacionais, executada no primeiro semestre de 1956, por 11 países²⁰⁸, visando a melhor institucionalizar e sistematizar a política econômica, e os procedimentos de tomada de decisões para o setor industrial automobilístico, fixados desde 1951; De fato, em 16 de Junho de 1956, foi assinado o Decreto-Lei nº 39.412, que instituiu o renascimento formal do setor indus-

²⁰⁵ Documento disponível em <<http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-tematico/instrucao-113>>.

²⁰⁶ Ibidem Ref. anterior.

²⁰⁷ VILLELA, Annibal.; BAER, Werner. **O setor privado nacional: problemas e políticas para seu fortalecimento**. IPEA/INPES. Rio de Janeiro. 1980. p. 65.

²⁰⁸ CAMPOS, Roberto de Oliveira. **A Lanterna na Popa – Memórias**. 4º edição, Editora Topbooks, Rio de Janeiro, 2001. pp. 286-296. – Estados Unidos, Holanda, Inglaterra, Luxemburgo, Bélgica, França, Alemanha, Itália, Vaticano, Espanha e Portugal.

trial automobilístico nacional – já existente em menor tamanho à época, conforme TABELA 02 –, por meio da criação do Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA)²⁰⁹.

Sua composição se enquadrava em uma definição Público-Privada, pois incluía desde representantes de empresas particulares com instalações industriais já estabelecidas no Brasil, conforme TABELA 02 – ou em vias de iniciar a produção de veículos de diversos segmentos, inclusive máquinas agrícolas automotrizes –, até órgãos e agências membros do Governo Federal, como o BNDE.

A partir dessa composição eclética, esse Grupo buscou coordenar e promover a instalação de plantas industriais em território nacional, assim como autorizar e vetar projetos, implementar e conceder incentivos à industrialização do setor, regular as normas técnicas de instalação de bens de capital, estabelecer e fiscalizar metas de produção, e incentivar planos de nacionalização graduais e constantes do processo produtivo automobilístico, visando a transferência de tecnologia internacional para o Brasil, e a redução da dependência do investimento estrangeiro, afim de aumentar a arrecadação governamental²¹⁰.

Conforme o Art. 16 do Decreto-Lei nº. 39.412 de 16 de Junho de 1956, o GEIA teve como finalidades e atribuições:

- “a) Elaborar, e submeter à aprovação do Presidente da República, Planos Nacionais Automobilísticos para as diversas linhas de fabricação de auto veículos e adaptá-los às contingências da situação econômica nacional;*
- b) Examinar, negociar e aprovar, privativamente, os projetos singulares referentes à indústria automobilística para o Brasil, e encaminhá-los quando aprovados, aos órgãos encerrados do controle de comércio e de câmbio, para as providências executivas que aos mesmos competirem;*
- c) Supervisionar, por iniciativa própria, ou em colaboração com outros órgãos de Governo, a execução das diretrizes e projetos relativos à indústria de material automobilístico;*
- d) Recomendar, quando fôr o caso, às entidades oficiais especificamente incumbidas de prover créditos para empreendimentos, de desenvolvimento econômico, os projetos automobilísticos submetidos a seu exame e devidamente aprovados;*

²⁰⁹ Ibidem Ref. anterior. pp. 321-328.

²¹⁰ Elizabeth Maria de; KALACHE FILHO, Jorge (Org.). **Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social 50 anos: histórias setoriais**. Rio de Janeiro. 2002. p. 387.

e) Promover e coordenar estudos sobre nomenclatura, revisão de tarifas aduaneiras, classificação de mercadorias por categorias de importação, normalização de materiais, seleção de tipos, preparo de mão de obra especializada e de técnicos, suprimentos de matérias primas e de bens de produção, estatísticas, censo industrial, medidas tributárias e legislativas, mercados, custos de produção, mostras e exposições e outros aspectos de interesse para a indústria de material automobilístico.”

(Legislação Informatizada - Decreto nº 39.412, de 16 de Junho de 1956 - Publicação Original)

Importante frisar que, mesmo antes da instituição do Grupo Executivo da Indústria Automobilística, o Brasil já contava com plantas industriais da FORD (instalada em 1919, no centro de São Paulo/SP), GENERAL MOTORS (instalada em 1925, em São Caetano do Sul/SP), VOLKSWAGEN (instalada em 1953, em São Paulo/SP)²¹¹. Empresas estas que operavam com o sistema produtivo “*completely knocked down*”, modelo no qual automóveis desmontados eram importados em conjuntos e montados no Brasil²¹².

Outrossim, foi somente após a implementação da política industrial do GEIA, pautada em incentivos fiscais, tal como a Reforma da Tarifa das Alfândegas de 1957²¹³, e concessão de crédito do BNDE, que o Brasil alcançou condições atrativas ao aporte de investimento direto estrangeiro no setor, como se observa no quadro a seguir²¹⁴:

²¹¹ VIANINI, Fernando Marcus Nascimento. **O estabelecimento das plantas montadoras de veículos no Brasil e na China: o GEIA e os Planos Quinquenais**. Temporalidades – Revista de História, ISSN 1984-6150, Edição 21, V. 8, N. 2.maio/agosto 2016.

Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores - ANFAVEA. **Relatório Indústria Automobilística Brasileira – 50 Anos**. p. 10.

²¹² Ibidem Ref. anterior.

²¹³ Brasil. **Reforma da Tarifa Alfandegária** - Lei nº. 3.244, de 14 de Agosto de 1957.

²¹⁴ VIANINI, Fernando Marcus Nascimento. **O estabelecimento das plantas montadoras de veículos no Brasil e na China: o GEIA e os Planos Quinquenais**. Temporalidades – Revista de História, ISSN 1984-6150, Edição 21, V. 8, N. 2. maio/agosto 2016

Conheça a história do Automóvel no Brasil: Rica e apaixonante. Revista Carro. 15/10/2018. Disponível em: < <https://revistacarro.com.br/historia-do-automovel-no-brasil-rica-e-apaixonante/>>.

ALVES, Leo. **Fabricantes nacionais: a história de Romi-Isetta, FNM e DKW-Vemag**. Garagem 360. 05/01/2021. Disponível em: < <https://garagem360.com.br/61-anos-da-industria-automobilistica-brasileira-relembre-historia-dos-carros-pioneiros/>>.

No Varejo. **A história e os futuros desafios das montadoras de carro no Brasil**. Disponível em: <<https://novovarejo.com.br/a-historia-e-os-futuros-desafios-das-montadoras-de-carro-no-brasil/>>

G1. **Ford inaugurou a primeira fábrica de automóveis do Brasil**. 11/01/2021. Disponível em: <<https://g1.globo.com/economia/noticia/2021/01/11/ford-inaugurou-a-primeira-fabrica-de-automoveis-do-brasil-veja-o-historico.ghtml>>.

NASCIMENTO, Marcio Silveira. **Implantação e Evolução da Indústria Automobilística no Brasil**. Revista Tocantinense de Geografia, Araguaína (TO), Ano 05, n.07, Janeiro-Julho de 2016.

INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA NO BRASIL. In: WIKIPÉDIA, a enciclopédia livre. Flórida: Wikimedia Foundation, 2020. Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/w/index.php?title=Ind%C3%BAstria_automobil%C3%ADstica_no_Brasil&oldid=60593726>. – Com incremento de demais plantas, datas e locais levantados pelo autor.

Tabela 02 – Instalação de Plantas Industriais Automotivas no Brasil

ANO	EMPRESA	LOCAL
1919	Ford	São Paulo – SP
1925	General Motors	São Caetano do Sul – SP
1942	FNM - Fábrica Nacional de Motores	Duque de Caxias – RJ
1949	Brasinc Ferramentas, Carrocerias e Veículos S/A	São Caetano do Sul – SP
1950	Fiatalis	Contagem – MG
1953	Ford e Volkswagen	São Paulo – SP
1954	Caterpillar	São Paulo – SP
1956	Criação do Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA)	
1956	DaimlerChrysler (Mercedes-Benz)	São Bernardo do Campo – SP
1957	Scania Volkswagen	São Paulo – SP São Bernardo do Campo – SP
1958	ENGESA SIMCA do Brasil	São Paulo – SP Belo Horizonte – MG
1959	General Motors Karmann-Ghia Toyota Companhia Brasileira de Tratores	São José dos Campos – SP São Paulo – SP São Bernardo do Campo – SP São Carlos – SP
1960	Valtra Ford – Tratores	Mogi das Cruzes – SP São Bernardo do Campo – SP
1961	Massey Ferguson	São Paulo – SP
1962	Scania e Toyota	São Bernardo do Campo – SP
1964	Agrale – Tratores Dacon Puma Automóveis	Caxias do Sul – RS São Paulo – SP Matão – SP
1965	SLC	Horizontina – RS
1967	Ford	São Bernardo do Campo – SP
1969	Gurgel	Rio Claro – SP
1970	Adamo Automóveis Volkswagen	São Paulo – SP Taubaté – SP
1974	Lafer S/A	São Paulo – SP
1975	Ford Komatsu CNH - Case, New Holland L'Automobile Distribuidora	Taubaté – SP Suzano – SP Curitiba – PR São Paulo – SP
1976	Miura	Porto Alegre – RS
1978	Santa Matilde	Três Rios – RJ
1979	Caterpillar Fiat Volkswagen Envemo Farus SR Veículos Especiais	Piracicaba – SP Betim – MG Taubaté – SP São Paulo – SP Belo Horizonte – MG Diadema – SP

I.II.II. Índice de Produção – Quedas e Recuperações.

Ao longo do Governo Kubitschek (1956-1961), cerca de 70% do FDI resultante das promoções governamentais de naturezas fiscais e cambiais se deu na forma de insumos para a produção de bens de consumo duráveis. Como resultado, houve um aumento considerável de produção de veículos²¹⁵.

Gráfico 10

Outrossim, por conta da alta discricionariedade no aparato regulatório executado pelo GEIA, bem como de sua agenda de favorecimento ao conteúdo nacional, limitações também foram gradualmente impostas ao setor privado, visando desincentivar a importação de peças, insumos e componentes que já eram, ou poderiam passar a ser, fabricados no Brasil²¹⁶.

Como se observa no gráfico acima, no ano de 1960, ocorreu uma queda na produção. Tal baixa se deu por conta da eleição de Jânio Quadros, que obteve 48,26% dos votos válidos²¹⁷, fator que resultou em um clima de incerteza para os investidores estrangeiros, pois não tinham como confirmar se a política de subsídios promovida pelo Governo Juscelino Kubitschek seria mantida.

²¹⁵ Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores – ANFAVEA. Dados disponíveis em <<http://www.anfavea.com.br/estatisticas.html>>.

²¹⁶ DELGADO, Lucília de Almeida Neves. **O Governo João Goulart e o golpe de 1964: memória, história e historiografia**. 2009. p. 131.

²¹⁷ **Números da Eleição Presidencial de 1960**. Disponíveis em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Elei%C3%A7%C3%A3o_presidencial_no_Brasil_em_1960#cite_note-pos1945-10>.

Com a saída de Jânio Quadros da presidência seis meses após a eleição presidencial (Janeiro de 1961 até Agosto de 1961), a instabilidade e insegurança política para investimentos refletiu-se diretamente na produtividade do setor, ao ponto do mesmo registrar um crescimento instável até o final da década, como pode ser observado nos dados apresentados no GRÁFICO 10.

Desse modo, em 1961, após a eleição presidencial, apesar da retomada do investimento internacional e a entrada de mais fabricantes, no entanto, os anos seguintes foram marcados pela desaceleração da produção da indústria de automóveis e áreas correlatas no Brasil.

Isso se deu por conta de uma alteração na política econômica de subsídios, antes promovida e executada em larga escala pelo GEIA, mas substituídas depois nos anos seguintes por medidas de austeridade, restrições de crédito, limitações de remessas internacionais de lucros a 10% do total dos lucros obtidos no Brasil e arrochos salariais²¹⁸.

Tais medidas foram adotadas pelos governos seguintes (João Goulart e Regime Militar após Golpe de 1964), bem como pelos agentes privados que atuavam como credores do governo, afim de controlar os gastos públicos, equilibrar a economia e combater o aumento da desigualdade social, pontos estes herdados pela sociedade do Governo JK até os dias de hoje²¹⁹.

Ao fim de tal transição de governos, com a implementação do fatídico Regime Militar sobre o Brasil, conforme disposto no GRÁFICO 10, o crescimento da indústria automobilística continuava positivo, porém instável e menor que o percentual visto no Governo JK.

Em 1967, após quedas e ascensões esporádicas do nível de produção, praticamente somente as empresas estrangeiras sobreviveram aos anos de ajuste da economia, depois do abandono do projeto Nacional-Desenvolvimentista original.

Empresas nacionais, então tornadas amplamente dependentes de subsídios públicos e que ainda estava em processo de consolidação de suas operações, não resistiram, resultando em suas falências, vendas de ativos ou fusão com empresas internacionais, tal como ocorreu a exemplo da incorporação da WILLYS pela FORD, da VEMAG pela VOLKSWAGEN e da Fábrica Nacional de Motores (FNM) pela ALFA ROMEO²²⁰.

²¹⁸ Lei de Remessa de Lucros - Lei nº 4.131, de 3 de setembro de 1962.

²¹⁹ DELGADO, Lucília de Almeida Neves. **O Governo João Goulart e o golpe de 1964: memória, história e historiografia**. 2009. p. 131.

²²⁰ GUIMARÃES, Eduardo Augusto. **A indústria automobilística brasileira na década de 80, 1989**. Revista Pesquisa e Planejamento Econômico. IPEA, Vol. 19, nº 2. 1989. p. 348.

Após os anos de ajuste da economia iniciado em 1964, mencionados acima, o governo pode voltar a promover políticas de subsídio para o setor automobilístico em larga escala, tais como a flexibilização das taxas de juros e crédito facilitado para setores especiais, facilitando a aquisição de automóveis.

De fato, por conta do suporte predominantemente estrangeiro voltado para o mercado de automóveis domésticos, foi instituída uma linha de crédito direta ao consumidor pessoa física, visando fomentar a compra de automóveis de uso doméstico para compensar os períodos de baixa da década 1960²²¹.

Ainda na década de 60, contando com as reformas e a continuidade do aporte de capital estrangeiro, em 1968, a produção de automóveis domésticos atingiu médias de crescimento de 20% ao ano, superando em muito os números de produção de veículos pesados, antes predominante na proporção de produção do setor.

Por sua vez, o período de 1967-1974 ficou conhecido no Brasil como a época do “*Milagre Econômico*”, nesse interim o PIB (Produto Interno Bruto) brasileiro cresceu a taxas superiores a 10% ao ano.

Em 1976, se deu a entrada da FIAT no Brasil, mais especificamente em Betim, estado de Belo Horizonte, resultando nas as quatro grandes montadoras do cenário mundial – FIAT, FORD, GM e VOLKSWAGEN – operando no Brasil.

Outrossim, em 1974, entre a primeira e a segunda fase dos Choques do Petróleo, somados ao esgotamento do “*Milagre Econômico*”, especificamente o período entre 1969 e 1973, período que ficou marcado pela queda na venda de automóveis, e resultou em um excesso de produção que teve de ser adequado pelos agentes econômicos públicos e privados responsáveis pelos investimentos internacionais recebidos, e alocados na planta industrial instalada no Brasil²²².

A partir desse cenário de estagnação, optou-se por expandir a política de exportação recém-instituída no ano de 1972, por meio do Decreto-Lei Nº 1.219, que dispôs sobre a concessão de estímulos à exportação de manufaturados e estabeleceu a Comissão para Concessão de Benefícios Fiscais a Programas Especiais de Exportação (BEFIEX). A FORD foi a primeira empresa a aderir ao modelo exportador.

Com a ascensão do protagonismo das exportações no modelo de negócios das empresas fabricantes nacionais, ocasião na qual o Brasil conseguiu exportar, em média, 20% da produção anual da década de 1980. No entanto, tais números eram abaixo do

²²¹ Ibidem Ref. anterior.

²²² Elizabeth Maria de; KALACHE FILHO, Jorge (Org.). **Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - 50 anos: histórias setoriais**. Rio de Janeiro. 2002. p. 387.

esperado, muito por conta do excesso de oferta de produtos²²³ e de limitação tecnológica dos mesmos, pois os veículos nacionais tinham competitividade somente em países em desenvolvimento e com pouca regulação, e que não precisariam de complementações técnicas. Diferente dos mercados europeus e norte-americano, reconhecidamente muito mais exigentes²²⁴.

A respeito das consequências do excesso de produção mencionado acima, no início da década de 1980, ocorreu o seu ápice com 939.278 veículos produzidos no ano, número este referente ao total geral de produção do setor, incluindo veículos leves e pesados²²⁵. Outrossim, em 1981, ocorreu uma queda de aproximadamente 37% na produção, resultando em um total geral de veículos produzido de 589.181/ano.

A média de produção seguiu uma constante de, aproximadamente, 550 mil unidades/ano até 1987²²⁶.

Foi na década de 1980 que a defasagem tecnológica dos modelos produzidos nacionalmente se mostrou um problema para o modelo industrial, constituído e pautado em regras de favorecimento produtos nacionais e políticas protecionistas. Frisamos, ainda, que o momento no qual se deu a industrialização do setor no Brasil a partir da compra das plantas de produção da Europa e Estados Unidos da América (Anos 50-60), período esse no qual tais países já enfrentavam um rígido processo de atualização dos seus sistemas produtivos.

Assim, constatou-se que referido processo de industrialização forçado que foi adotado pelo Governo JK e resultou na compra de plantas industriais à véspera da sua defasagem. Não obstante, a decisão de implementar avanços tecnológicos necessários à manutenção da competitividade do setor no parque industrial brasileiro, por intermédio de novos ciclos de FDI, caberia apenas às montadoras. Por sua vez, as montadoras ficaram desincentivadas em razão das medidas de teor protecionista, previamente estabelecidas, e à desaceleração do consumo no setor²²⁷.

Sobre a eficiência e produtividade do setor industrial, tal campo de pesquisa é objeto do índice PTF (Produtividade Total dos Fatores), escopo metodológico hábil para explicar os fenômenos de desenvolvimento e incremento de renda das pessoas, sendo

²²³ GUIMARÃES, Eduardo Augusto. **A indústria automobilística brasileira na década de 80, 1989**. Revista Pesquisa e Planejamento Econômico. IPEA, Vol. 19, nº 2. 1989. pp. 348 e ss.

²²⁴ Ibidem Ref. anterior.

²²⁵ Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores – ANFAVEA. Dados disponíveis em <<http://www.anfavea.com.br/estatisticas.html>>.

²²⁶ Ibidem Ref. anterior.

²²⁷ GUIMARÃES, Eduardo Augusto. **A indústria automobilística brasileira na década de 80, 1989**. Revista Pesquisa e Planejamento Econômico. IPEA, Vol. 19, nº 2. 1989. pp. 348 e ss.

capaz de creditar até que ponto tais bônus são resultado do uso eficiente dos insumos, ou, em outras palavras, à alta produtividade total dos fatores.

Segundo estudo de José Luiz Rossi Júnior e Pedro Cavalcanti Ferreira²²⁸, a literatura sobre a evolução da produtividade brasileira, por meio de análises com fundamentação teórica ou estatística, não é muito vasta, porém hábil para cancelar as afirmações feitas a respeito da ineficiência e baixa produtividade da malha industrial automobilística brasileira desde a implementação.

Citando um dos primeiros trabalhos sobre o tema no Brasil, datado de 1988²²⁹, os autores analisaram a evolução da produtividade total dos fatores (PTF) para 21 setores da indústria de transformação brasileira no período 1970-83, tendo sua taxa de crescimento dividida em três elementos determinantes: progresso técnico, economias de escala e utilização da capacidade instalada. A confirmação do trabalho: já naquele período, dos 21 setores estudados, 10 deles apresentaram taxa de crescimento negativa, sugerindo que o setor industrial brasileiro não registrou progresso técnico, e que também não houve difusão de tecnologia entre as empresas, resultando em uma piora na sua estrutura organizacional²³⁰.

Posteriormente, em estudo mais criterioso datado de 1992, Regis Bonelli se valeu de dados dos censos de 1975, 1980 e 1985 e da metodologia da contabilidade do crescimento para determinar a evolução da PTF na indústria de transformação no período 1975-85. Como resultado, a pesquisa dos autores mencionados concluiu que somente as indústrias de móveis, couro e farmacêutica tiveram taxa de crescimento negativa no período, afirmando que a PTF registrou uma taxa de crescimento média de 0,80% a.a. Na verdade, uma taxa baixa se comparada com a média dos demais setores²³¹.

Seis anos mais tarde, em 1998, Regis Bonelli e Renato Fonseca complementaram a sua posição de 1992, afirmando que, no início da década de 70, a PTF manteve altas taxas de crescimento, atingindo a média anual de 3,7% no período 1971-73. Por sua vez, seu declínio se deu a partir de 1974 até 1980, devido ao grande aumento do estoque de capital, e pelo longo período recessivo por que passou a economia brasileira. Assim, a década de 80 foi marcada pela estagnação da PTF, e revertido somente na década de 90,

²²⁸ JÚNIOR, José Luiz Rossi; FERREIRA, Pedro Cavalcanti. **Evolução da Produtividade Industrial Brasileira e Abertura Comercial**. IPEA. v. 29, n. 1, abr. Rio de Janeiro. 1999. pp. 01-36

²²⁹ BRAGA, H., ROSSI, J. **Produtividade total dos fatores de produção na indústria brasileira: mensuração e decomposição de sua taxa de crescimento**. IPEA. Rio de Janeiro. 1988.

²³⁰ Ibidem Ref. anterior. p. 03.

²³¹ BONELLI, R. **Growth and productivity in Brazilian industries: impacts of trade orientation**. Journal of Development Economics, v. 39, n. 1, 1992.

que ficou conhecida por uma aceleração da taxa de crescimento de produtividade, entrando em uma nova fase de ganhos de eficiência²³². A década de 1980, por sua vez, ficou iconicamente registrada como “*a década perdida*”.

No início da década de 1990, durante o Governo Fernando Collor (1990-1992), deu-se a promoção do plano econômico que levou o seu nome. Tratou-se de um conjunto de medidas que buscava implementar uma série de reformas com a finalidade de injetar recursos na economia brasileira, até então sofrendo com o ápice da hiperinflação, tendo o governo tomado posse com uma taxa de 1.972,91%/ano. Dentre tais medidas, destacavam-se a alta de impostos, a criação de uma nova moeda (Cruzeiro) e a abertura dos mercados nacionais, com o objetivo de reduzir, consideravelmente, a proteção contra importações no Brasil.

Ao longo da implementação do Plano Collor, várias tarifas setoriais foram sendo gradualmente abolidas, e a reserva de mercado de certos produtos, especialmente computadores²³³, foi eliminada. Tais medidas tinham objetivo de aumentar a eficiência da economia, por meio do fomento de um novo ciclo de FDI, que resultaram em mais concorrência internacional e, ao mesmo tempo, diminuição do atraso tecnológico que assolava o Brasil²³⁴.

Como resultado, existe hoje um consenso de que a década de 90 marcou uma ruptura na tendência de queda da taxa de crescimento da produtividade, justamente quando a PTF passou a crescer a taxas positivas, independentemente da metodologia de identificação, processo de estimação, ou inclusão da variável de capital humano utilizada na sua mensuração²³⁵.

Foi também neste momento que o Brasil presenciou a instalação marcas de automóveis das mais diversas nacionalidades em seu território, como AUDI, CITRÖEN, HONDA, NISSAN, PEUGEOT E TOYOTA, o que fez aumentar a concorrência dentro do setor²³⁶.

Tais medidas exerceram, de fato, uma grande influência na reestruturação da indústria automobilística brasileira, pois que foi muito influenciada pelos modelos de pro-

²³² BONELLI, R., FONSECA, R. **Ganhos de produtividade e de eficiência: novos resultados para a economia brasileira**. IPEA. Rio de Janeiro. 1998.

²³³ Antes protegidos pela Lei da Informática - Lei n.º 7.232 de 29 de outubro de 1984.

²³⁴ BAER, Werner. **A Economia Brasileira**. Ed. Nobel. São Paulo. 1996. p. 277.

²³⁵ BRAGA, H., ROSSI, J. **Produtividade total dos fatores de produção na indústria brasileira: mensuração e decomposição de sua taxa de crescimento**. IPEA. Rio de Janeiro. 1988. pp. 04-05.

²³⁶ HOLANDA FILHO, S. B. **O desempenho da indústria automobilística brasileira num contexto de competição mundial através da inovação**. Tese de Doutorado. Faculdade de Economia e Administração, Universidade de São Paulo, São Paulo. 1994.

dução adotados pelas indústrias japonesas, quando da primeira (de quatro) onda dos Choques do Petróleo, em 1973, quando o preço da commodity oscilou globalmente devido ao embargo dos países membros da OPEP e Golfo Pérsico à distribuição de petróleo para os Estados Unidos e países da Europa.

No caso japonês, com o intuito principal de fabricar veículos com a menor dependência possível de combustível fóssil, o setor automobilístico daquele país empregou muitos recursos e esforços nas atividades de P&D para veículos mais leves, construídos a partir do alumínio, fibras plásticas e seus derivados, e equipados com motores menores, visando a diminuição do consumo de combustível, porém tão potentes quanto os tradicionais.

A segunda fase dos Choques do Petróleo, ocorrida em 1979, acabou por consolidar globalmente esse padrão de veículo japonês, caracterizados pelo seu pequeno porte, economia de combustível, eficiência e acabamento diferenciado.

Não obstante, o modo de produção japonês tido como “*Toyotismo*” foi uma inovação à época, por ter se afastado das bases do modelo “*Fordista*”, focado na acumulação de estoque, e predominante na indústria automobilística, desde a origem do setor. Também porque pautava-se por uma sistemática de produção mais enxuta e eficiente, adequada para os tempos de crise e retração, nas quais o Brasil se encontrava imerso após o período do “*Milagre Econômico*”²³⁷.

No último ano do Governo Collor, em 1992, perdurara ainda a incontestável tendência de retração na produção automobilística nacional, iniciada na década de 1980, bem como prosseguiu a rápida modernização das montadoras japonesas e coreanas, ocasião em que foi firmado o primeiro Acordo Automotivo brasileiro, instrumento que buscou definir novos objetivos e estratégias para o setor. Sua constituição foi negociada entre agentes do Governo Federal e Governos Estaduais, Empresários e diversos sindicatos setoriais, assim como agentes da sociedade civil, resultando nos seguintes termos:

“1) redução nos preços dos veículos em 22%, que seria alcançada da seguinte forma: 12% mediante a redução das alíquotas de IPI e ICMS; 7,5% com a redução das margens pelo setor produtivo, sendo 4,5% pelas montadoras e 3% pelos fornecedores de autopeças; e 2,5% com a redução da margem de comercialização, pelos concessionários. Essa redução de 22% seria válida por 90 dias e poderia sofrer reajustes devido a eventuais aumentos de custo. Além disso, a negociação da redução do ICMS com o Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz), seria feita através da Secretaria Nacional de Economia;

²³⁷ OHNO, Taiichi, **O Sistema Toyota de Produção: além da produção em larga escala**. Ed. Bokman. Porto Alegre. 1997.

- 2) *prorrogação da data-base do acordo salarial de 1º de abril para 1º de julho de 1992, com início das negociações em 1º de junho, concluídas em 30 de junho de 1992;*
- 3) *manutenção do nível de emprego até 30 de junho de 1992, posteriormente estendida até 31 de julho de 1993. Garantia de correção dos salários, que passou a ser feita mensalmente pela média das variações dos índices do mês anterior (Fipe/Dieese). Com a conclusão das negociações, ficou ajustado entre as partes que, além de aumento diferenciado por setor (montadoras e fornecedores), seriam concedidas correções mensais de salário equivalentes à variação do INPC do mês anterior;*
- 4) *criação de um grupo de trabalho para discutir o Contrato Coletivo de Trabalho;*
- 5) *reabertura de consórcios com novas regras, sendo publicada em 1º de julho de 1992 nova regulamentação com regras mais favoráveis aos consumidores;*
- 6) *implementação de um programa de financiamento para automóveis, caminhões, ônibus e tratores, com a eliminação, a partir de 1º de julho de 1992, do descontingenciamento de crédito de pessoas físicas para operações com automóveis, ônibus e caminhões, e da redução da taxa de IOC de 12% para 6% a.a., viabilizando a oferta de crédito direto ao consumidor;*
- 7) *elaboração de um programa de incentivo às exportações a ser transformado em projeto de lei para envio ao Congresso.*²³⁸

Com o relativo sucesso desse primeiro Acordo, no ano seguinte, em 1993, o segundo Acordo Automotivo persistiu assinado. Neste novo instrumento, mais simples, ratificou-se, basicamente, a redução de preços em certos modelos de veículos, a manutenção dos níveis de emprego no setor, com correção salarial e planos de investimentos pelas empregadoras, que, em troca, receberiam pacotes de redução de impostos e novos incentivos ao crédito interno e às exportações por parte dos Governos Estaduais e Federais²³⁹.

Em 1995, em razão das duas experiências negociais positivas de 1992 e 1993, que resultaram em um aumento de arrecadação de impostos de 43%, entre 1993 e 1995, os principais agentes (Públicos e Privados) do setor automobilístico brasileiro se reuniram para a celebração de um novo acordo, muito mais amplo que os dois primeiros. Tratava-se da criação do Novo Regime Automotivo (NRA), que buscava promover não somente uma nova rodada de subsídios e incentivos fiscais para a entrada de novas empresas no

²³⁸ ANDERSON, P. **Câmaras setoriais: histórico e acordos firmados – 1991/95**. Texto de discussão, n. 667. Brasília. IPEA, 1999. p. 23.

²³⁹ COMIN, Alexandre. **De volta para o futuro: política e reestruturação do complexo automobilístico nos anos 90**. Annablume/FAPESP. São Paulo. 1998.

Brasil, como desconcentrar o eixo de produção da região sudeste, oferecendo mais subsídios e incentivos fiscais às indústrias que se propusessem a se instalar em regiões menos desenvolvidas do país, tal como a do Norte e Nordeste²⁴⁰.

Como resultado de tais medidas, na primeira década dos anos 2000, no aniversário de 50 anos do setor, o Brasil contava com mais de 24 marcas, alocadas naquele ano em 45 diferentes plantas industriais, saltando de 24 para 53 em 2011, e 65 em 2015. Todas distribuídas em sete estados, e em mais de 30 municípios, produzindo os mais variados modelos de veículos (leves e pesados), comercializados por uma rede de 3,6 mil concessionárias, e sendo abastecidas por mais de quinhentas empresas de autopeças, espalhadas por todo o território nacional²⁴¹.

Outrossim, a rodada de FDI proporcionada pelos Acordos Setoriais na década de 1990, acompanhada da expansão do setor, não foi capaz de evitar uma nova crise que se deu entre os anos de 2000 e 2001, momento no qual ocorreu uma queda de 35% nas vendas, tendo precedido uma estagnação de 3 anos, posteriormente seguida de uma nova década de crescimento, que se encerrou em 2013.

Na década seguinte, em 2014, ocorreu uma nova retração que, ao longo de quatro anos, resultou em uma queda de vendas de 45% em automóveis leves, e de 67% em caminhões. O programa de exportações, por sua vez, também foi afetado, tendo entrado em queda um pouco antes de todo mercado nacional, no ano de 2011. A balança comercial da indústria automobilística atingiu novo patamar de déficit comercial, chegando a ponto das exportações somarem US\$ 1,78 bilhões, enquanto que as importações totalizaram US\$ 18,66 bilhões²⁴².

Esse cenário de déficit perdurou por sete anos, encerrando-se em 2016, momento em que o equilíbrio foi alcançado. Naquele ano, o setor exportou o equivalente a US\$ 17,856 bilhões, e importou US\$ 17,771 bilhões, sendo que a alta de exportações foi alavancada pelo resultado das vendas externas de automóveis, comerciais leves, caminhões e ônibus. O segmento de autopeças, por sua vez, fechou o ano de 2016 com saldo negativo de US\$ 5,618 bilhões, completando dez anos seguidos de déficit²⁴³.

²⁴⁰ ANDERSON, P. **Câmaras setoriais: histórico e acordos firmados – 1991/95**. Texto de discussão, n. 667. IPEA. Brasília. 1999. p. 23.

²⁴¹ Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores – ANFAVEA. **Indústria Automobilística – 1956-2006 – Aniversário de 50 Anos**. São Paulo. 2006. pp. 09-10.

²⁴² ASSIS, Vicente Assis; HAGEMANN, Bjorn; FERREIRA, Bernardo. **O que aconteceu com a indústria automotiva no Brasil?**. 16.09.2016. Disponível em: <<https://www.mckinsey.com/br/our-insights/blog-made-in-brazil/o-que-aconteceu-com-a-industria-automotiva-no-brasil>>.

Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores – ANFAVEA. **Anuário 2019**. Disponível em: <<http://www.virapagina.com.br/anfavea2019>>. p. 48.

²⁴³ Ibidem Ref. anterior.

Como se observou ao longo da trajetória do setor automobilístico nacional, sua formulação e promoção não se deu de forma orgânica, mas sim, e sempre, de forma direcionada por políticas industriais setoriais que visavam a atração de investimentos internacionais, com base em premissas equivocadas, na expectativa de que o mercado local crescería indefinidamente.

Uma vez tendo seu desenvolvimento pautado pela intensa instalação de fábricas de automóveis no Brasil norteadas por políticas de subsídios setoriais, a subutilização e a ociosidade da capacidade produtiva acompanharam o setor desde a sua reformulação após os Choques do Petróleo, alcançando níveis de 40% na década de 1990²⁴⁴, tendo chegado a 50% no ápice da retração econômica sofrida na década de 2010-2020²⁴⁵.

Tal situação, além de desincentivar o emprego de novas medidas de incentivo à produção via novos subsídios, ainda somada a um segundo fator que dificultou a resolução do cenário de ociosidade de capacidade instalada e fez persistir a queda contínua do interesse na compra de veículos, em nível global, conforme demonstrado no GRÁFICO 11.

Gráfico 11 – 2006-2019: Nível de vendas (em %) de Veículos Civis²⁴⁶.

Source: Fitch Ratings, OICA, Haver Analytics

²⁴⁴ FILHO, Arthur Pereira. **Ociosidade vai a 40% com novas fábricas**. 05.10.1998. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/fsp/dinheiro/fi05109807.htm>>.

²⁴⁵ Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores – ANFAVEA. **Anuário 2019**. Disponível em: <<http://www.virapagina.com.br/anfavea2019>>.

ROCHA, André Ítalo. **Anfavea: ociosidade do setor deve terminar 2018 em 39% ante pico de 50% na crise**. 06.03.2018. Disponível em: <https://www.em.com.br/app/noticia/economia/2018/03/06/interinas_economia,942159/anfavea-ociosidade-do-setor-deve-terminar-2018-em-39-ante-pico-de-50.shtml>.

²⁴⁶ Ibidem Ref. anterior.

No entanto, as causas da queda do interesse de compra de veículos não são homogêneas. O FMI observou que, em muitos países, os consumidores estavam adiando as compras porque os padrões tecnológicos de produto e consumo estavam mudando rapidamente, enquanto as opções de compartilhamento e contratação de serviços de transporte estavam evoluindo e se tornando cada vez mais acessíveis e diversificadas²⁴⁷.

Não obstante, grandes mercados, como a China, na atualidade realizaram mudanças de políticas econômicas, tais como restrições de crédito e a retirada de subsídios que incentivam a propriedade de carros. Na Índia, outro grande mercado significativo no contexto global, as vendas de carros caíram devido a problemas no setor financeiro, pois somente fornecem cerca de metade do financiamento de carros novos. Por fim, a recessão na Turquia, e a incerteza relacionada as novas relações econômicas do Reino Unido com a União Europeia retiveram as vendas em outros grandes mercados²⁴⁸.

Como resultado, em 2018, o setor encolheu, pela primeira vez, desde a crise global de 2008, representando, segundo o FMI, mais de um quarto da desaceleração da economia global, entre 2017 e 2018, podendo até ter sido responsável por até um terço da desaceleração do crescimento do comércio global de veículos entre 2017 e 2018²⁴⁹.

Segundo a agência de análise de risco Fitch Ratings, em geral, as vendas de veículos civis caíram cerca de 3%, e a produção em torno de 2,4% em 2018. Depois de levar em consideração outras indústrias derivadas e os efeitos de salários e lucros mais baixos nos gastos das famílias e das empresas, foi estimado o impacto no produto interno bruto mundial em aproximadamente 0,2%²⁵⁰.

I.III. O Início da Indústria de Autopeças.

Iniciado à margem do setor industrial automotivo de capital intensivo, tal como a maioria das PME – Pequenas e Médias Empresas, e sempre em constante interação com os principais campos industriais da área, e o segmento de produção de autopeças foi responsável por parte significativa do desenvolvimento e aprimoramento tecnológico do setor industrial automobilístico brasileiro, quando de sua instalação no país, juntamente com os campos de mecânica veicular, combustão e sistemas elétricos.

²⁴⁷ Financial Times. **Decline of motor industry drives global economic slowdown**. Disponível em: <<https://www.ft.com/content/cd2f8bdc-fef6-11e9-be59-e49b2a136b8d>>.

²⁴⁸ Ibidem Ref. anterior.

²⁴⁹ Ibidem Ref. anterior.

²⁵⁰ FITCH RATINGS. **Global Car Sales to Fall by over 3 Million in 2019, Steeper Than 2008**. Disponível em: <<https://www.fitchratings.com/site/pr/10102929>>.

De fato, as pequenas e médias empresas têm um importante papel no desenvolvimento de setores produtivos, bem como na economia dos países. No entanto, essa característica é de difícil pesquisa e constatação, principalmente por conta da extrema heterogeneidade de perfis produtivos e seu baixo índice de profissionalização, resultando em um cenário de poucos dados consolidados, bem como pouco consenso acadêmico e profissional a respeito das melhores definições e características das PMEs²⁵¹.

Independente de tal consenso, tem-se que uma das suas principais características e qualidades é a versatilidade de produção, pois esse perfil de empresa não se vale de muita rigidez laboral e não depende exclusivamente de mão de obra qualificada, podendo fabricar e fornecer produtos individualizados, dentro de sua proporção. Característica muito diferente de grandes parques indústrias, que investem, significativamente, em um único setor ou produto, não podendo transitar entre setores produtivos, preferências de consumo e mercados com relativa facilidade.

Portanto, sua estrutura pode servir de forma acessória às indústrias de capital intensivo que dependem de insumos de produção, de forma subcontratada e de menor dimensão para realizar serviços ou operações que, dentro do seu arranjo principal, resultariam em aumento de custos, perda de competitividade no setor e até a inviabilidade da atividade. Ou seja, existem atividades produtivas bastante adequadas para Pequenas e Médias Empresas.

Outrossim, por conta das limitações de escala de produção e qualidade de produto, ambos fatores que demandam mais capital e infraestrutura, as PMEs podem encontrar restrições de acesso a mercados mais específicos, ou ainda se veem limitadas a carteiras de clientes menores. Tal condição pode aumentar o grau de exposição desses modelos de negócio e culminar em uma maior dificuldade de acesso à crédito, ou modelos de financiamento com custo e prazo adequados às respectivas atividades, bem como pode limitar sua capacidade de endereçar fundos às atividades de P&D internamente.

Segundo Hamacher e Scavarda²⁵², quando da estruturação do polo de produção automotivo, a falta de um setor de autopeças, plenamente desenvolvido, foi fator determinante no atraso da indústria automobilística nacional, por permitir que as primeiras montadoras pudessem importar peças de reposição e montagem do exterior, aumentando significativamente o seu custo de produção e manutenção.

²⁵¹ GHOBADIAN, A; GALLEAR, D. **TQM and Organization Size**. International Journal of Operations and Production Management, v.17, n.2. 1997. pp. 121-163.

²⁵² SCAVARDA, Luis Felipe Roriz; HAMACHER, Sílvia. **Evolução da cadeia de suprimentos da indústria automobilística no Brasil**. Rev. adm. contemp., v. 5, n. 2. Curitiba. 2001. pp. 208-209.

De igual modo, também deixava o setor à mercê da integridade do mercado internacional da época, o que se mostrou um problema durante a Segunda Guerra Mundial (1939-1945), quando parte da Europa foi tomada pelo conflito e os Estados Unidos optaram por focar sua produção industrial na produção bélica (veículos militares e armas de guerra), desfalcando assim o suprimento de autopeças destinado ao mercado brasileiro²⁵³.

No Brasil, cujo início do setor de autopeças remete-se à década de 1930, as Pequenas e Médias Empresas, relacionadas ao setor, incluindo-se também as fabricantes de autopeças, ganharam relevância no parque industrial automobilístico, décadas depois, a partir de 1956, como já mencionado, quando foi instituído um novo padrão de industrialização de natureza setorial, consubstanciados no Plano de Metas e Investimentos do Governo JK (1956-1961). Conforme visto anteriormente, foi o momento no qual ocorreu uma acentuada diversificação da base produtiva do país, com alterações na composição específica de cada setor industrial, englobando desde a produção de bens de capital aos de consumo duráveis, o que permitiu o desenvolvimento preferencial da indústria metal-mecânica²⁵⁴.

À época, antes da instituição do Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA), a indústria brasileira de autopeças se limitava a pequenas fábricas de baterias, molas e pneus, focadas exclusivamente na manutenção de veículos pesados. Foi somente a partir da entrada de concessionárias no país, na década de 1930, que a cadeia de suprimentos automotivos começou a se expandir organicamente por conta da demanda²⁵⁵.

Não obstante, tal como no setor automobilístico, porém em menor grau, o Poder Público também buscou promover a indústria nacional de autopeças por meio de facilidades ao acesso a crédito do BNDE, e regras de conteúdo nacional, tal como impondo a proibição da importação dos insumos automotivos no formato “*completely knocked down*”, e determinando que as peças a serem utilizadas nos automóveis montados em território nacional fossem produzidas no Brasil, restando a opção de importação de peças somente quando uma peça semelhante não fosse oferecida por uma empresa nacional²⁵⁶.

A primeira política pública brasileira que expressava afirmativamente as preocupações governamentais em relação às PMEs, começou a ser desenhada no ano seguinte, em 1957, como resultado do terceiro Encontro Nacional das Indústrias – ENAI.

²⁵³ GATTÁZ, Ramiz. **Indústria Automobilística e a 2ª Revolução Industrial no Brasil - Origens e Perspectivas**. Ed. Prelo. São Paulo. 1981. pp. 30-37.

²⁵⁴ MASSEI, William. **Políticas e Programas de apoio as micro, pequenas e médias empresas industriais: uma análise de programas no estado de São Paulo - Período 1970-1986**. Universidade de Campinas. 1983. pp. 64-65.

²⁵⁵ ISCAVARDA, Luis Felipe Roriz; HAMACHER, Sílvio. **Evolução da cadeia de suprimentos da indústria automobilística no Brasil**. Rev. adm. contemp., v. 5, n. 2. Curitiba. 2001. pp. 208-209.

²⁵⁶ Ibidem Ref. anterior. p. 208.

Naquele período, as discussões do setor industrial de pequeno e médio porte eram pautadas pelo segmento, principalmente, no baixo acesso a mercados de crédito. Como resposta, em 1960, o ainda chamado Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico – BNDE tomou a iniciativa de organizar um grupo misto e informal de trabalho, composto por técnicos próprios indicados por entes de classe da sociedade civil. O documento resultante desse esforço é considerado como a primeira medida institucional na história recente determinada por um ente público em relação às PMEs²⁵⁷.

Ainda no mesmo ano de 1960, no Governo JK, foi promulgado o Decreto nº. 48.783, de 31 de Outubro de 1960, por meio do qual foi instituído o Grupo Executivo de Assistência à Pequena e Média Empresa – GEAMPE, de fato a primeira iniciativa governamental em relação às PMEs²⁵⁸.

Subordinado ao então Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico – BNDE e ao Conselho de Desenvolvimento, o órgão criado pelo Decreto nº 38.744, de 1º de fevereiro de 1956, e diretamente submisso ao Presidente da República, à época Juscelino Kubitschek, o GEAMPE foi constituído por representantes de vários órgãos públicos de controle, contanto ainda com um conselho consultivo formado por diversas entidades sindicais, patronais e laborais, cujo modelo organizacional acabou por prejudicar a própria funcionalidade do grupo, uma vez que as medidas político-econômicas desenhadas pelo programa GEAMPE jamais chegaram a ser implementadas, seja por conta de uma agenda de austeridade, seja pelo fato da sua criação apenas prover de razões meramente político-eleitoreiras²⁵⁹.

Nesse sentido, tem-se que o principal legado da iniciativa GEAMPE-BNDE constituiu-se na conscientização da elite industrial brasileira e dos órgãos públicos do período, tanto os de fomento, quanto os de infraestrutura, capazes de pensar sobre os problemas das PMEs relacionados à sua organização industrial, e ao acesso ao mercado formal de crédito. Esse pensamento econômico perdurou até quase uma década depois, quando foi criado o programa FIPEME – Financiamento à Pequena e Média Empresa, pelo BNDE, em 1965. Esse programa consistia-se de um Fundo Especial que provia crédito, em longo prazo e com baixas taxas de juros, para financiamento da produção e melhoria da sua produtividade, pois condicionava os empréstimos concedidos para a sua utilização exclusivamente ao financiamento de capital fixo das empresas. Sua abrangência se estendia em escala nacional e contava, ainda, com recursos oriundos de

²⁵⁷ MASSEI, William. **Políticas e Programas de apoio as micro, pequenas e médias empresas industriais: uma análise de programas no estado de São Paulo - Período 1970-1986**. Universidade de Campinas. 1983. pp. 124-126.

²⁵⁸ Ibidem Ref. anterior. pp. 124-126.

²⁵⁹ Ibidem Ref. anterior.

instituições de fomento internacionais, como o Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID²⁶⁰.

Ainda nos anos de 1960, no período Pós-Guerra, apesar do aumento instável na produção e comercialização de veículos, o setor de autopeças apresentou notável crescimento por conta da implementação, por parte do GEIA, da exigência de uma gradual nacionalização da produção de veículos. Essa Política Industrial resultou no surgimento de uma rede industrial apta a suprir a crescente demanda de autopeças, seja pela indústria automotiva, seja pelo consumidor final. Até o início da década de 70, essa cadeia industrial foi totalmente voltada para o mercado nacional²⁶¹.

Ainda no mesmo período, entre 1963 e 1965, o Banco do Brasil também passou a operar com linha de crédito semelhante, destinada exclusivamente às PMEs, bem como utilizando recursos advindos de convênios de fomento internacionais, firmados como o do Fundo Alemão de Desenvolvimento – FAD e com o Fundo de Desenvolvimento Industrial – FDI²⁶².

Não obstante, com o consequente diagnóstico de que as PMEs da época não necessitavam apenas de crédito, mas também de acesso e domínio sobre instrumentos de gestão, em 1966 foi criado, pelo BNDE, o Fundo de Desenvolvimento da Produtividade – FUNDEPRO, programa diretamente subsequente do FIPEME. Sua finalidade era, especificamente, de auxiliar as PMEs a lidarem com seus altos índices de baixa produtividade, pelo desperdício de insumos, qualidade irregular de produtos, e falta de estratégias de mercado.

Com o passar dos anos, considerando o relativo sucesso dos programas de financiamento e capacitação promovidos pelo BNDE, em 1972, optou-se por elevar o modelo do FUNDEPRO ao grau de política pública, ao determinar a criação do Centro Brasileiro de Assistência à Pequena e Média Empresa - CEBRAE, órgão vinculado diretamente ao Ministério do Planejamento de Presidência da República. Medida esta que ampliou drasticamente o escopo e os setores de atuação do modelo anterior, antes limitado, majoritariamente, à indústria de transformação²⁶³.

²⁶⁰ Revista do BNDE. **Programa de Financiamento à Pequena e Média Empresa**. 1965. Disponível em: <<https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/bitstream/1408/12195/1/Programa%20de%20Financiamento%20a%20Pequena%20e%20Media%20Empresas.pdf>>.

²⁶¹ ISCAVARDA, Luis Felipe Roriz; HAMACHER, Sílvia. **Evolução da cadeia de suprimentos da indústria automobilística no Brasil**. Rev. adm. contemp., v. 5, n. 2. Curitiba. 2001. p. 209.

²⁶² MASSEI, William. **Políticas e Programas de apoio as micros, pequenas e médias empresas industriais: uma análise de programas no estado de São Paulo - Período 1970-1986**. Universidade de Campinas. 1983. pp. 124-126.

²⁶³ Ibidem Ref. anterior. p. 133.

A parte do acesso a novas formas de financiamento e capacitação, no campo do desenvolvimento tecnológico, a atenção dispensada às PMEs industriais tiveram início com os convênios vinculados com a FINEP - Financiadora de Estudos e Projetos e com o CNPq - Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico²⁶⁴.

No entanto, como consequência, o setor de autopeças tornou-se altamente concentrado e pouco competitivo. Conforme dados levantados por Matheus Catto²⁶⁵, a partir dos relatórios anuais do Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores (SINDIPEÇAS), entre as décadas de 1960 e 1970, 10% das empresas associadas ao SINDIPEÇAS eram responsáveis por aproximadamente 75% do faturamento do setor. Em contrapartida, após as medidas de austeridade propostas pelos governos posteriores ao de JK (1956-1961), pautados pela redução drástica de subsídios e acesso ao crédito, das 20 maiores empresas do setor de autopeças, apenas seis permaneceram nacionais.

Já na década de 1980, com o início da estagnação da produção e excesso de estoque, o setor de autopeças foi amplamente afetado e entrou em recessão, uma vez que focava-se em produtos com baixo valor agregado, cuja funcionalidade dependia de sua alocação em com outros produtos de maior valor agregado (veículos), que reduzia drasticamente a margem de preço entre a matéria-prima e o produto final a ser comercializado, assim deixando o setor de autopeças mais exposto às instabilidades do setor industrial automobilístico.

A partir dessa fragilidade, a manutenção das atividades das produtoras de autopeças, bem como o melhor posicionamento de tais agentes na cadeia produtiva e de fornecimento, passou a não depender totalmente da sua infraestrutura ou capacidade de técnica de produção, mas sim da possibilidade de associação e licenciamento por parte das montadoras – então principais detentoras de registros de propriedade industrial (Desenho Industrial), por englobar as especificidades técnicas dos veículos que produzem – e não mais pelas fabricantes de autopeças, para a produção de tais peças destinadas a seus veículos.

Por conta de tal grau de concentração, o setor se tornou mais vulnerável às crises iniciadas no campo da política fiscal, vez que as flutuações do câmbio favorizavam as importações de autopeças em detrimento da produção nacional, ou ainda pelas crises iniciadas na produção automotiva.

²⁶⁴ Ibidem Ref. anterior.

²⁶⁵ CATTO, Matheus Antonio Zanella. **A evolução da indústria automobilística brasileira (1956-2014)**. Monografia. Universidade Federal do Rio Grande do Sul. 2015. p. 35.

As vulnerabilidades surgiram e foram confirmadas após a retração da indústria automotiva de 2014, bem como pelo fato do setor de autopeças apresentar queda real de faturamento e déficit comercial desde 2007, com exceção somente dos anos de 2009 e 2014²⁶⁶.

Em consequência, desde 1999, quando analisada a situação, percebe-se que o setor industrial produtor de autopeças não conseguiu crescer da mesma forma que a indústria produtora de veículos, nem mesmo o seu próprio corolário, o mercado de peças brasileiro. Este último foi beneficiado, em parte, pelo maior abastecimento dos mercados “*Original Equipment Manufacturer*” – OEM²⁶⁷ graças às importações facilitadas pelo câmbio, bem como pelo advento do setor de peças de reposição, nacionais ou importadas²⁶⁸.

Gráfico 12
Evolução do faturamento real da indústria de autopeças, da indústria de veículos e do comércio de peças (em R\$ bilhões de 2014).

²⁶⁶ DIEESE - Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos. **A INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA NO BRASIL - Diagnóstico do setor e análise do Novo Regime Automotivo**. 2012. São Paulo. p. 28.

²⁶⁷ Termo usado quando uma primeira empresa faz uma parte ou subsistema que é utilizado no produto final de uma segunda empresa, sem necessariamente que a primeira empresa integre o quadro societário da segunda. Normalmente, refere-se ao fabricante de uma parte ou submontagem, ou a um fabricante de montagem final, ou uma categoria que compreende os dois em contraste com todos os outros fabricantes terceirizados de peças ou subconjuntos do mercado de peças.

²⁶⁸ BARROS, Daniel C.; CASTRO, Bernardo H. Ribeiro de; VAZ, Luiz Felipe Hupsel. **Panorama da indústria de autopeças no Brasil: características, conjuntura, tendências tecnológicas e possibilidades de atuação do BNDES**. BNDES Setorial, n. 42, set. Rio de Janeiro. 2015. p. 181.

I.IV. Porte e Distinções no Mercado de Autopeças.

Segundo o relatório automotivo global apresentado pelo Bank of America - Merrill Lynch, em 2014, estimava-se que o setor de autopeças movimentava, segundo 16 segmentos/sistemas principais, dominados por agentes europeus, norte-americanos e asiáticos de grande porte, a quantia de US\$ 1,2 trilhão por ano, globalmente²⁶⁹.

No Brasil, conforme dados levantados pelo INPC-IBGE no ano de 2011, e consolidados pelo DIEESE, o faturamento do setor de autopeças atingiu a marca de R\$ 99,6 bilhões naquele ano, apresentando um crescimento de 8,7% no ano de 2010, reiterando resultados positivos no que se refere ao seu crescimento, pois no período de 2002 a 2011, foi constatado que o faturamento do setor de autopeças no Brasil havia crescido 80,2%²⁷⁰.

Outrossim, no ano de 2014, a indústria de autopeças obteve faturamento de R\$ 76,8 bilhões, sendo que, apesar de sua importância e porte, o setor apresentava queda real de faturamento, desde 2012, e déficits comerciais desde 2007, com exceção somente dos anos de 2009 e 2014²⁷¹.

No que toca a sua força de trabalho, em março de 2012, somavam-se 323.547 trabalhadores contratados nas indústrias de autopeças, descrevendo um cenário positivo iniciado no segundo semestre de 2009, e que perdurou até meados de 2011; nesse ínterim, o setor apresentou crescimento superior a 0,7%/mês na geração de empregos formais. Ato contínuo, a partir de agosto de 2011, observava-se expressiva queda no número de empregos, e, desde então, até o ano de 2012, o segmento registrava o acúmulo de redução de, aproximadamente, 8.9 mil postos²⁷².

Não obstante, antes das retrações que acometeram todo o setor industrial automotivo, no ano de 2012, mesmo quando no período de acúmulo de crescimento de posições e faturamento, o segmento de autopeças apresentava nível salarial inferior ao crescimento do número de posições, quando comparado com o período 2000-2012²⁷³.

²⁶⁹ BARROS, Daniel C.; CASTRO, Bernardo H. Ribeiro de; VAZ, Luiz Felipe Hupsel. **Panorama da indústria de autopeças no Brasil: características, conjuntura, tendências tecnológicas e possibilidades de atuação do BNDES**. BNDES Setorial, n. 42, set. Rio de Janeiro. 2015. p. 171.

BANK OF AMERICA MERRILL LYNCH. **Who Makes The Car – 2014**. Global Automotive Supplier Review, 11 Apr. 2014.

²⁷⁰ DIEESE - Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos. **A INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA NO BRASIL - Diagnóstico do setor e análise do Novo Regime Automotivo**. São Paulo. 2012. p. 17.

²⁷¹ BARROS, Daniel C.; CASTRO, Bernardo H. Ribeiro de; VAZ, Luiz Felipe Hupsel. **Panorama da indústria de autopeças no Brasil: características, conjuntura, tendências tecnológicas e possibilidades de atuação do BNDES**. BNDES Setorial, n. 42, set. Rio de Janeiro. 2015. p. 168.

²⁷² DIEESE - Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos. **A INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA NO BRASIL - Diagnóstico do setor e análise do Novo Regime Automotivo**. São Paulo. 2012. p. 28.

²⁷³ Ibidem Ref. anterior. pp. 29-30.

De fato, segundo dados do Ministério do Trabalho e Emprego, o rendimento real mensal de empregados do setor de autopeças encolheu 9,3% de 2000 a 2012²⁷⁴.

Nos anos seguintes, o porte do setor, segundo dados do Ministério da Economia, datados de 2016, o setor de produção de autopeças era constituído por, aproximadamente, 590 empresas, com faturamento de aproximados US\$ 18,1 bilhões, gerando 162,2 mil empregos diretos, resultando uma contração de 8,8% da produção física, e participação de 2,5% dos investimentos sobre o faturamento do setor automotivo, como um todo²⁷⁵.

Naquele momento, no que diz respeito à distribuição desse faturamento, com base em dados coletados pelo Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores (SINDIPEÇAS), e pela Associação Brasileira da Indústria de Autopeças (ABIPEÇAS), ambos datados de 2013, Daniel Chiari Barros, Bernardo Hauch Ribeiro de Castro e Luiz Felipe Hupsel Vaz constataram que 27,5% das empresas do setor de autopeças faturaram mais de R\$ 150 milhões por ano, representando cerca de 84,4% das vendas do setor, consideradas apenas as empresas afiliadas a SINDIPEÇAS²⁷⁶.

Em contrapartida, 48% das empresas obtiveram faturamento de até R\$ 50 milhões por ano, representando aproximadamente 5% das vendas. Ou seja, concluiu-se que cerca de 250 empresas faturaram mais de R\$ 50 milhões por ano e, aproximadamente, 130 empresas faturaram mais de R\$ 150 milhões por ano²⁷⁷.

Tendo as montadoras de veículos como principal nicho comercial, responsáveis por cerca de 70% da receita das fabricantes de autopeças, expomos aqui a característica altamente concentrada e pouco competitiva do setor de autopeças, composto por um pequeno grupo de grandes empresas, responsáveis por abastecer insumos de produção veicular (autopeças) diretamente às linhas de produção²⁷⁸.

Não obstante, no do setor produtor de autopeças, há ainda um grupo de fabricantes que não consegue alcançar o mercado de peças das linhas de produção automotiva, seja por conta da sua fragilidade financeira, devido à pouca margem de lucro, ou e razão da defasagem tecnológica e altos custos de produção, relacionados à ineficiência do modelo adotado. Soma-se a tais fatores, ainda, a sua posição desfavorável na cadeia automotiva, não obtendo licenciamento (contratos) para produzir peças para grandes montadoras e

²⁷⁴ Ibidem Ref. anterior. p. 31.

²⁷⁵ **Ministério da Economia, Indústria, Comércio Exterior e Serviços**. Disponível em: <<http://www.mdic.gov.br/index.php/competitividade-industrial/setor-automotivo>>.

²⁷⁶ BARROS, Daniel C.; CASTRO, Bernardo H. Ribeiro de; VAZ, Luiz Felipe Hupsel. **Panorama da indústria de autopeças no Brasil: características, conjuntura, tendências tecnológicas e possibilidades de atuação do BNDES**. BNDES Setorial, n. 42, set. Rio de Janeiro. 2015. p. 168 e Nota 01.

²⁷⁷ Ibidem Ref. anterior. p. 170.

²⁷⁸ Ibidem Ref. anterior.

fabricantes²⁷⁹. Tratam-se das produtoras de autopeças de reposição, grupo composto por Fabricantes Independentes de Autopeças (FIAPS) e fabricantes terceirizados/licenciados de autopeças.

No caso das referidas empresas, em razão das limitações dispostas acima, tal grupo concentra-se apenas nos mercados de reposição e, eventualmente, nos de exportação e intersetorial, almejando alcançar o consumidor final de peças, ao longo da sua cadeia de distribuição disposta na IMAGEM 01, incluindo as oficinas mecânicas, responsáveis pela maior parte da reparação automotiva, e que também integram a cadeia de aquisição de autopeças por meio de distribuidores e varejistas, tais como concessionárias e o próprio setor produtivo industrial²⁸⁰.

Imagem 01 - Cadeia de suprimentos do mercado de reposição de autopeças

Tal ramo de atuação foi objeto de análise profunda pela extinta Secretaria de Direito Econômico (SDE), nos autos do Processo Administrativo nº. 08012.002673/2007-51, que tramitou junto ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE), a respeito das empresas FIAT AUTOMÓVEIS S/A, VOLKSWAGEN DO BRASIL INDÚSTRIA DE VEÍCULOS AUTOMOTORES LTDA. e FORD MOTOR COMPANY BRASIL LTDA., contando ainda com uma série de terceiros interessados²⁸¹.

²⁷⁹ Ibidem Ref. anterior. p. 169.

²⁸⁰ BARROS, Daniel C.; CASTRO, Bernardo H. Ribeiro de; VAZ, Luiz Felipe Hupsel. **Panorama da indústria de autopeças no Brasil: características, conjuntura, tendências tecnológicas e possibilidades de atuação do BNDES**. BNDES Setorial, n. 42, set. Rio de Janeiro. 2015. p. 170.

²⁸¹ Conselho Administrativo de Defesa Econômica. Processo Administrativo nº 08012.002673/2007-51. Terceiros Interessados Cadastrados: Auto Trend Peças e Acessórios Ltda.; Força Sindical; Sindicato dos Trabalhadores nas Indústrias Metalúrgicas, Mecânicas e de Material Elétrico de São Paulo, Mogi das Cruzes e Região; Associação do Mercado de Autopeças do Rio de Janeiro (“AMAP-RJ”); Orgus Indústria

O objetivo do Processo Administrativo nº. 08012.002673/2007-51 era apurar a eventual existência de conduta infringente à ordem econômica por parte dessas grandes empresas do setor automotivo, em detrimento do consumidor e da própria integridade concorrencial do setor.

Neste momento, não cabe ao presente estudo esmiuçar o teor de tal procedimento, no entanto, o processo em questão foi agraciado com uma série de estudos detalhados sobre o setor automobilístico e de autopeças, que servirão à presente pesquisa, em especial, no que toca à definição do mercado relevante.

Aliás, um dos principais pontos reside na falta de reiteração por parte do Conselho Administrativo de Defesa Econômica que, de modo similar ao entendimento das autoridades da concorrência de diversos países, reconheceu o mercado de fabricação e venda de automóveis (mercado primário ou “*foremarket*”) como distinto do mercado de fabricação e venda de autopeças de reposição (mercado secundário ou “*aftermarket*”)²⁸².

Segundo a Secretaria de Defesa Econômica²⁸³, há um mercado relevante a ser considerado no segmento industrial automobilístico, e, portanto, digno de interesse público e regulação setorial técnica. A melhor distinção dessa relevância apresentou dois cenários a serem considerados: no primeiro, haveria uma simples segmentação entre a montadora, que integra o mercado primário (“*foremarket*”) e é responsável pela fabricação e venda de veículos novos; no segundo, jusante²⁸⁴, que integra o mercado secundário (“*aftermarket*”) de fabricação e venda de autopeças de reposição. Neste último mercado atuam as Fabricantes Independentes de Autopeças (FIAPS) e fabricantes terceirizados/licenciados de autopeças.

e Comércio Ltda.; Sivespes; Sincopeças-GO; Sincopeças-RS; Sindiauto; Sincopeças-PR; Fórum Latino Americano de Defesa do Consumidor (“FEDC”); Sindifupi - Sindicato da Indústria de Funilaria Automotiva do Estado de São Paulo; dentre outras.

²⁸² Conselho Administrativo de Defesa Econômica. Processo Administrativo nº 08012.002673/2007-51. Voto do Conselheiro Paulo Burnier da Silveira. p. 46.

²⁸³ Conselho Administrativo de Defesa Econômica. Processo Administrativo nº 08012.002673/2007-51. Relatório da Coordenação-Geral de Análise de Antitruste 1. p. 128.

²⁸⁴ Jusante, em hidráulica, é todo ponto referencial ou seção de rio compreendido entre o observador e a foz de um curso d’água — ou seja, rio-abaixo em relação a este observador. Também significa a vazante de mar Oriundo do latim “*jusum*”, é um substantivo feminino que também significa “*para o lado da foz*”. No caso, o termo foi utilizado para definir a justaposição de empresas e um padrão de produção decrescente dentro de um setor produtivo específico.

Imagem 02 – Funcionamento de Mercado de Autopeças²⁸⁵

Posteriormente, a SDE apresentou uma segunda análise complementar, discriminando a indústria automobilística em quatro nichos mercadológicos: (i) mercado nacional de fabricantes de veículos novos; (ii) mercado regional varejista de veículos; (iii) mercado nacional atacadista de autopeças de reposição e; (iv) mercado local varejista de autopeças de reposição²⁸⁶.

Nessa segunda análise, com relação a proteção do modelo de propriedade industrial Desenho Industrial no mercado de autopeças, na indústria automobilística, a SDE concluiu que o mercado relevante a ser considerado na análise está presente no item (iv), compreendendo o mercado local varejista de autopeças de reposição, que compreenderia os seguintes modelos de produto: cativas (fabricadas pelas montadoras ou por terceiros com exclusividade); certificadas (fabricadas para a montadora com selo de qualidade sem exclusividade); homologadas (idênticas às peças fornecidas pelas montadoras, mas fabricadas por fabricantes de autopeça) e “piratas” (não são homologadas, nem possuem especificações técnicas exigidas pelas montadoras, portanto, mais baratas e de qualidade inferior)²⁸⁷.

Por fim, segundo Relatório Setorial organizado pelo BNDES em 2015²⁸⁸, o mercado de reposição foi responsável por 17% do faturamento da indústria de autopeças em 2014, de cerca de R\$ 13 bilhões, tendendo ao crescimento por conta da redução da demanda por veículos novos.

²⁸⁵ Conselho Administrativo de Defesa Econômica. Processo Administrativo nº 08012.002673/2007-51. Voto do Conselheiro Paulo Burnier da Silveira. p. 02.

²⁸⁶ Ibidem Ref. anterior.

²⁸⁷ Ibidem Ref. anterior.

²⁸⁸ BARROS, Daniel C.; CASTRO, Bernardo H. Ribeiro de; VAZ, Luiz Felipe Hupsel. **Panorama da indústria de autopeças no Brasil: características, conjuntura, tendências tecnológicas e possibilidades de atuação do BNDES**. BNDES Setorial, n. 42, set. Rio de Janeiro. 2015. p. 169.

I.V. Distinções e Investimentos no Setor de Autopeças de Reposição.

Aprofundando-nos na composição do setor, valemo-nos da conceituação apresentada por Daniel Chiari Barros, Bernardo Hauch Ribeiro de Castro e Luiz Felipe Hupsel Vaz, pela qual definiram o setor de autopeças em três níveis, denominados “*tiers*” (camadas de fornecedores), sendo cada nível relacionado a posição do agente produtivo na cadeia de produção automotiva: O “*tier 1*” comporta o fornecimento completo de peças diretamente às montadoras; o “*tier 2*” comporta os fabricantes de conjuntos que comercializam, majoritariamente, para os agentes que integram o “*tier 1*”; e o “*tier 3*”, por sua vez, comporta os fabricantes de componentes e/ou peças que destinam seus produtos, em geral, aos “*tier 2*”²⁸⁹.

É importante esclarecer que o método de caracterizar e separar esses segmentos produtivos varia na literatura técnica do setor. Desse modo, dependendo da característica técnica do veículo objeto de destino da peça, ou especificidade do mercado e cadeia de suprimentos, algum “*tier*” pode ser pulado e produtos podem ser fornecidos direto às montadoras, ou ao mercado final²⁹⁰.

No setor produtivo de autopeças, o segmento representado pelos fabricantes de autopeças de grande porte (“*tier 1*”) é dominado por empresas de capital estrangeiro, vinculadas às principais montadoras por força de grupos econômicos, fusões societárias ou contratos de licenciamento de propriedade industrial para a execução da produção²⁹¹.

No que toca às empresas que atuam nos demais níveis de produção (“*tiers*” 2 e 3), a maioria delas é de capital nacional e sua atividade pode ser resumida à fabricação de forjados, fundidos, estampados, trefilados, plásticos, artefatos de borracha, produtos não metálicos²⁹².

A sua rentabilidade, por sua vez, é comprometida pela concentração e posição dominante dos seus clientes (“*tier 1*” e montadoras) e fornecedores (siderúrgicas), que têm maior poder de barganha nas negociações comerciais e podem, inclusive, arcar com os custos de operações internacionais, ampliando a concorrência do setor para o nível internacional, aumentando a fragilidade desse segmento de empresas, pois pode provocar queda nos preços das autopeças e dificultar o repasse de custos de produção da parte das

²⁸⁹ Ibidem Ref. anterior.

²⁹⁰ Ibidem Ref. anterior. p. 171.

²⁹¹ **Ministério da Economia, Indústria, Comércio Exterior e Serviços**. Disponível em: <<http://www.mdic.gov.br/index.php/competitividade-industrial/setor-automotivo>>.

²⁹² Ibidem Ref. anterior.

empresas que atuam nos “*tiers*” 2 e 3, levando-as a entrar em um ciclo vicioso de baixa capacidade de investimento²⁹³.

Nesse ciclo vicioso, os fabricantes de autopeças dos “*tiers*” 2 e 3 se veem prejudicados pela baixa capacidade de competir pelo melhor capital humano, ou investir em tecnologia e inovação. Ato contínuo, segundo dados compilados e mantidos em registro nos bancos de dados do Ministério da Economia, Indústria, Comércio Exterior e Serviços, um número significativo das empresas que atuam nessas duas linhas de produção se encontram em frágil situação financeira, e com dificuldades para pagar os tributos, dificultando também seu acesso ao crédito de bancos privados e públicos²⁹⁴.

No que se refere aos investimentos em expansão, modernização de capacidade, pesquisa e desenvolvimento (P&D) no interior do segmento industrial automotivo como um todo, com base em números disponibilizados pela SINDIPEÇAS e ABIPEÇAS no ano de 2015, e coletados por Daniel Chiari Barros, Bernardo Hauch Ribeiro de Castro e Luiz Felipe Hupsel Vaz, foi possível constatar que em 2014 as empresas produtoras de autopeças investiram cerca de R\$ 3,2 bilhões em atividades de P&D, valor este que compreendia à época cerca de 4,2% do faturamento do setor.

Outrossim, quando se observa os números dos dez anos anteriores, foi constatada significativa oscilação percentual entre 3,9% e 5,6%, com exceção do ano de 2009, auge da crise financeira internacional, momento em que o índice de investimento foi de 1,9% do faturamento do setor²⁹⁵.

²⁹³ Ibidem Ref. anterior.

²⁹⁴ Ibidem Ref. anterior.

²⁹⁵ BARROS, Daniel C.; CASTRO, Bernardo H. Ribeiro de; VAZ, Luiz Felipe Hupsel. **Panorama da indústria de autopeças no Brasil: características, conjuntura, tendências tecnológicas e possibilidades de atuação do BNDES**. BNDES Setorial, n. 42, set. Rio de Janeiro. 2015. p. 196.

Gráfico 13²⁹⁶

Série histórica do investimento das empresas de autopeças no Brasil.

Como observado no GRÁFICO 13, por mais que o setor de autopeças brasileiro mantenha, há longo prazo, práticas de investimento em P&D, os resultados da prática se mostram limitados, tanto pela proporção do investimento, quanto pelo tamanho do setor.

No período de 2000 até 2011, é importante frisar que, dos investimentos acima listados, os valores aplicados especificamente em atividades de pesquisa e desenvolvimento de autopeças dispendiam 1,17% da Receita Operacional Líquida (ROL) em P&D, porcentagem essa acima da média da indústria de transformação (0,72%), podendo ser ainda maior, no caso de ser considerado apenas os sistemistas de “*tiers*” 1 e 2. Referindo-se às montadoras de veículos, no mesmo período de análise, o setor investiu aproximadamente 1,39% da sua Receita Operacional Líquida em P&D, portanto, acima das autopeças²⁹⁷.

²⁹⁶ Ibidem Ref. anterior. p. 197.

²⁹⁷ Ibidem Ref. anterior.

Tabela 03²⁹⁸

Autopeças – Investimento em P&D, Relação P&D/Investimento Total e Relação P&D/Faturamento Total

Autopeças	2000	2003	2005	2008	2011
Investimento em P&D (R\$ milhões correntes)	134,00	161,00	246,00	529,00	922,00
Outros investimentos (R\$ milhões correntes)	1.878,00	1.473,00	3.193,00	3.337,00	3.127,00
Investimento total (R\$ milhões correntes)	2.012,00	1.634,00	3.439,00	3.866,00	4.049,00
P&D/investimento total (%)	6,70	9,90	7,20	13,70	22,80
P&D/faturamento total (%)*	0,55	0,63	0,48	0,74	1,17

Não obstante, é o setor fabricante de autopeças que, majoritariamente, se vale do competente registro da tecnologia por meio de títulos de Propriedade Intelectual afim de obter a garantia de retorno de seus investimentos, bem como do poder de instrumentalizar melhor tais elementos, tornando-os de melhor aplicação ou inserção em modelos de negócio, tal qual a subcontratação e licenciamento para fins de produção, e que ocorre no setor de autopeças, onde empresas detentoras de grandes portfolios de títulos de propriedade intelectual subcontratam empresas fora de seu grupo econômico para a fabricação de acessórios ao seu produto principal.

Afinal, são as montadoras que norteiam atividades de P&D e avanços em outras vertentes tecnológicas que impactam os sistemas de produção de veículos, tanto quanto o design e funcionalidade dos mesmos, tal como a eletrificação veicular, melhor dispêndio energético e o melhor uso de outras matérias-primas. Já em escala global, a indústria de autopeças responde pela maior parte das inovações no setor automotivo²⁹⁹.

No caso do segmento de autopeças, suas possibilidades tecnológicas se encontram majoritariamente cobertas pelo artigo 95 da Lei nº. 9.279/1996 (Lei de Propriedade Industrial)³⁰⁰, que conceitua e delimita o instituto do Desenho Industrial e visto no capítulo anterior.

A partir disso, o posicionamento de uma produtora de peças integrante de uma “*tier*” está diretamente relacionado à detentora de registros de Desenho Industrial e também quanto é investido por ela em atividades de P&D.

²⁹⁸ Ibidem Ref. anterior. p. 198.

²⁹⁹ Ibidem Ref. anterior. p. 211.

³⁰⁰ Brasil. Lei Federal nº. 9.279/1996 - Art. 95. Considera-se desenho industrial a forma plástica ornamental de um objeto ou o conjunto ornamental de linhas e cores que possa ser aplicado a um produto, proporcionando resultado visual novo e original na sua configuração externa e que possa servir de tipo de fabricação industrial.

I.VI. Regulação de uso de Desenhos Industriais no Mercado de Peças de Reposição no Brasil.

Ao longo do presente trabalho, buscou-se apresentar o traçado histórico do instituto do Desenho Industrial, passando pelo desenvolvimento da técnica desde o modelo de produção artesanal, avançando para o industrial e o pós-guerra, período no qual ocorreu o seu melhor desenvolvimento e a obtenção de autonomia e significados próprios e autossuficientes.

Após, apresentou-se uma breve passagem a respeito do modelo de inovação corrente em nossa sociedade, ambiente no qual o instituto do Desenho Industrial atua de forma instrumental, pois serve, dentro de suas limitações funcionais e técnicas, como um instrumento no interior de complexa política de inovação, que se integra à vasta política de desenvolvimento científico e econômico direcionada, a longo prazo, por planos de governo e planos de investimento privado.

Inúmeros trabalhos já se debruçaram sobre a formação do aparato industrial do setor automobilístico brasileiro, suas características, principais influências e resultados.

Ressalta-se, então, neste primeiro momento, que não cabe ao objeto do presente estudo promover uma revisão de tal literatura. Muito pelo contrário. Tem-se como objeto a análise histórica do papel do instituto do Desenho Industrial na indústria de peças e sua proteção, bem como o seu desenvolvimento ao longo dos anos. Ou seja, um ativo intelectual no interior de um setor da indústria automobilística.

Outrossim, para tanto, há de se fazer uma breve remissão histórica.

Pode ser observar que a relação entre os agentes produtivos de veículos e os de autopeças é complexa e possui características que tornam o setor digno de estudo aprofundado.

Especialmente a relação entre as produtoras de autopeças vinculadas às grandes cadeias de produção automotiva e também aquelas que se atém ao mercado de reposição, produzindo peças fora de uma cadeia principal de suprimentos, limitando-se a escoar seus produtos no mercado formal, ou informal, de acordo com a demanda do consumidor final.

Outrossim, ao adotar tal modelo de negócios, as FIAPs se veem à mercê de titulares de direitos sobre a Propriedade Intelectual, pois as peças que são objeto de sua produção são protegidas por registros de Desenho Industrial, junto ao Instituto Nacional de Propriedade Industrial (INPI).

O exercício de interesses por parte dos titulares sobre seus ativos intelectuais ao longo dos anos 90 e primeira década dos anos 2000 foi tamanho, e exercido em proporção

tão significativa, que serviu de justificativa para o início do Processo Administrativo de nº 08012.002673/2007-51, junto ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE)³⁰¹. Procedimento este que se estendeu por quase doze anos, tendo início em abril de 2007, e tendo sido votado somente em março de 2018.

O caso se trata de Representação Administrativa movida pela Associação Nacional dos Fabricantes de Autopeças (ANFAPE), alertando a autoridade concorrencial brasileira (CADE) de que as empresas VOLKSWAGEN, FIAT e FORD estariam se valendo de ações judiciais e medidas extrajudiciais, com a finalidade precípua de barrar a fabricação e o acesso ao mercado de autopeças de reposição.

Na Representação, a ANFAPE aduziu que as principais montadoras bloqueariam, efetivamente, todas as possibilidades de concorrência e sufocariam a inovação ao exercerem, no mercado secundário de autopeças, o direito exclusivo de exploração econômica de modelos de autopeças, garantido pelo registro de Desenho Industrial³⁰².

Especificamente, a ANFAPE questionou a utilização do título de propriedade Desenho Industrial além de seu escopo do “*foremarket*”, alegando que deveriam ser sopeados os efeitos e eventuais eficiências decorrentes da extensão do direito de propriedade sobre Desenho Industrial no “*aftermarket*”, por conta da existência de efeitos negativos ao consumidor e à integridade do mercado secundário.

Segundo a Representação apresentada em 2007 à Secretaria de Defesa Econômica³⁰³ – posteriormente remetida ao CADE –, isso ocorreria porque, com base na segmentação do mercado primário e secundário proposta nos itens acima, e considerando que os produtos (autopeças) comercializados em ambos os mercados são protegidos mediante registro de Desenho Industrial, a proteção de peças de reposição automotivas confere automaticamente uma condição de monopólio comercial à montadora, detentora de determinado registro, que versa sobre um determinado modelo de autopeça.

A partir disso, a Associação requereu, além da condenação dos três principais agentes econômicos do mercado (VOLKSWAGEN, FIAT e FORD), que a proteção ao ativo intelectual fosse restrita somente a peças visíveis do equipamento original que compõem o veículo, bem como a sua identidade visual, entendendo que assim não haveria

³⁰¹ Conselho Administrativo de Defesa Econômica. Processo Administrativo nº 08012.002673/2007-51. Cópia Integral do Processo Disponível em: <https://sei.cade.gov.br/sei/modulos/pesquisa/md_pesq_processo_exibir.php?5LK2OPcLJR_ipmIIIdOEcWJwPucpbCJDecPg-MLlCe73jB508ahT9wUzaXUnjAZUJ4XW1xtu1H5kGUyGvypRMajR6QVNAPoFg81ow9srRKflc0exu-AKvw8vqggjgA3PB5G>.

³⁰² Conselho Administrativo de Defesa Econômica. Processo Administrativo nº 08012.002673/2007-51. Vol. 01. Representação. pp. 01-21.

³⁰³ Ibidem Ref. anterior.

impedimento a outros fabricantes no desenvolvimento de suas próprias peças automotivas, deixando o consumidor livre para escolher entre os modelos de automóveis disponíveis³⁰⁴.

Frisa-se, ainda, que a representação da ANFAPE, que originou o processo administrativo em questão, não questionou a validade dos registros de desenho industrial em questão. Assim, não foi solicitado, diretamente, o licenciamento compulsório dos desenhos industriais de titularidade das empresas VOLKSWAGEN, FIAT e FORD, ou de demais grandes agentes do setor automotivo, mas sim, e simplesmente, que fosse declarado pelo ente regulatório concorrencial a impossibilidade de imposição de tais títulos de propriedade intelectual contra os FIAPs no “*aftermarket*”.

Não obstante, conforme exposto anteriormente, foi verificado que os valores investidos especificamente em atividades de P&D de autopeças e estruturas de design do veículo pelas montadoras de automóveis consistem em uma proporção pequena, inferior a 3% da sua Receita Operacional Líquida (ROL), ou mesmo em relação ao preço total do automóvel³⁰⁵.

Inclusive, foi afirmado que tais investimentos em pesquisas poderiam ser, ou – nas palavras do Conselheiro do CADE, Dr. Carlos Emmanuel Joppert Ragazzo – “*muito provavelmente são*”³⁰⁶, recuperados pelas montadoras imediatamente, no momento da venda do veículo as quais se destinam. Fato este que evidenciaria que a finalidade econômica dos registros de propriedade intelectual resta na garantia do retorno dos investimentos das montadoras no mercado primário, e não no secundário, onde atuam os FIAPs. Condição esta que, segundo o conselheiro, garantiria às montadoras uma possibilidade de lucro substancial, mesmo diante de uma abertura do mercado de reposição de peças a concorrentes.

Ante esses elementos, em um primeiro momento, na data de 15 de dezembro de 2010, quando da Averiguação Preliminar nº 08012.002673/2007-51 do caso pelo então Conselheiro do CADE, Dr. Carlos Emmanuel Joppert Ragazzo, concluiu-se³⁰⁷ haver relevantes indícios de que a imposição dos registros de Desenho Industrial pelas três principais montadoras (VOLKSWAGEN, FIAT e FORD) sobre os FIAPs gerariam graves

³⁰⁴ Ibidem Ref. anterior.

³⁰⁵ Conselho Administrativo de Defesa Econômica. Processo Administrativo nº 08012.002673/2007-51. Relatório da Coordenação-Geral de Análise de Antitruste 1. p. 142.

³⁰⁶ Ibidem Ref. anterior.

³⁰⁷ Conselho Administrativo de Defesa Econômica. Processo Administrativo nº 08012.002673/2007-51. 16º Volume. Averiguação Preliminar nº 08012.002673/2007-51. Voto do Conselheiro Carlos Emmanuel Joppert Ragazzo. pp. 3.832-3.932.

efeitos anticompetitivos no “*aftermarket*” de autopeças de reposição, e não seria justificado pelos motivos apresentados: ou seja, recuperar custos de P&D.

A partir dessa decisão, foi proferida a recomendação favorável ao prosseguimento da Representação da ANFAPE, requisitando às diretorias técnicas do CADE que fizessem uma análise técnica relacionada à eventual prática e efeitos de conduta anticompetitiva, por parte das montadoras, e advinda de abuso no exercício do direito de propriedade intelectual sobre terceiros, ou então fosse colocado o tema para análise dos demais conselheiros³⁰⁸.

Em outras palavras, preliminarmente foi entendido que o exercício e promoção pelas montadoras de seus direitos de propriedade industrial contra os FIAPs constituiria uma extrapolação dos limites desses mesmos direitos de propriedade intelectual, consubstanciando um abuso e, conseqüentemente, uma conduta anticoncorrencial.

Por essa razão, o Conselheiro Dr. Carlos Emmanuel Joppert Ragazzo, preliminarmente, recomendou que as montadoras fossem multadas por infração contra a ordem econômica, com valores que vão de R\$ 1 milhão a R\$ 1,6 milhão, quantia essa que representava 0,1% do valor dado a causa, mas, conforme o relator, “*não foi demonstrada má-fé nas medidas adotadas pelas montadoras, apenas interpretação equivocada que teria resultado em risco de eliminação de rivais*”³⁰⁹.

Não obstante, é importante mencionar que tal posicionamento por parte do Conselheiro do CADE foi determinado em sentido contrário ao promovido por diversos órgãos públicos nos autos do mesmo procedimento.

Tal como no caso da Secretaria de Direito Econômico do Ministério da Justiça que, em março de 2008, apresentou seu parecer sobre o mérito do tema³¹⁰, afirmando que os mercados primário e secundário destacados acima, apesar de distintos, são fortemente interligados entre si, de forma que a extensão dos direitos de Desenho Industrial ao mercado de peças de reposição há de ser justificado em razão de fatores econômicos e legais.

Nesse caso, a Secretaria vinculada ao Poder Executivo compreendeu que a condição de competitividade do mercado primário preveria qualquer exercício abusivo de posição dominante no mercado secundário, ainda que tal posição se desse por conta de títulos de propriedade industrial:

³⁰⁸ Ibidem Ref. anterior.

³⁰⁹ Ibidem Ref. anterior.

³¹⁰ Conselho Administrativo de Defesa Econômica. Processo Administrativo nº 08012.002673/2007-51. 11º Volume. Averiguação Preliminar nº 08012.002673/2007-51. pp. 2.409-2.471.

“[...] o eventual monopólio sobre a sua comercialização que decorra de um título de propriedade somente vai afetar a concorrência intramarca (dentro da mesma montadora, ou seja, com relação a peças para veículos de uma mesma montadora), continuando as montadoras em regime de concorrência no aftermarket”³¹¹.

Dentre outros pontos, a Secretaria de Direito Econômico considerou também que eventual monopólio existente sobre determinadas autopeças se deu com base legal, e por razões político-econômicas específicas, mas que não necessariamente provocam ou promovem a exclusão dos fabricantes independentes que atuam no mesmo setor³¹². Ou seja, considerou que, no caso em questão, no qual se discutiu a propriedade sobre Desenho Industrial, em relação a determinadas autopeças, o monopólio legal atribuído a agente econômico apenas inviabiliza a concorrência sobre algum modelo específico de uma dada autopeça para proteger os incentivos à inovação, não impedindo a fabricação e comercialização de autopeça similar por terceiros, desde que estes não reproduzam o desenho protegido, o que é plenamente comum e possível, tal como exemplificado na técnica de produção conhecida como “*tuning*”³¹³:

**Imagem 03 – Capô Original –
Mitsubishi Lancer Evolution**

**Imagem 04 – Capô “Tuning” –
Mitsubishi Lancer Evolution**

³¹¹ Conselho Administrativo de Defesa Econômica. Processo Administrativo nº 08012.002673/2007-51. 11º Volume. Averiguação Preliminar nº 08012.002673/2007-51. p. 2.448.

³¹² Ibidem Ref. anterior. p. 2.450.

³¹³ Ibidem Ref. anterior.

No quesito legal, cumpre registrar que a Secretaria de Direito Econômico compreendeu que a Lei de Propriedade Industrial limitou o exercício dos modelos de propriedade abstratos de forma específica e adequada às suas particularidades, tratando-se, na visão da Secretaria, de um “*trade-off*” no qual a sociedade, por meio dos seus representantes organizados, em um processo legislativo devidamente institucionalizado, optou, com o intuito de gozar dos benefícios do desenvolvimento tecnológico promovido institucionalmente, por atribuir temporariamente a exclusividade sobre a exploração econômica de uma determinada inovação, ainda que o preço a se pagar em um ambiente de mercado, no curto prazo, seja mais elevado do que aquele que seria na ausência dessa proteção legal. Condição esta que não deve ser entendida como abuso de poder econômico ou infração concorrencial de qualquer natureza³¹⁴.

Por fim, naquela oportunidade, restou entendido pela Secretaria vinculada ao Poder Executivo, que eventual alteração legislativa que resultasse na abolição do modelo de propriedade desenho industrial do mercado secundário de autopeças deveria ser debatida perante o Poder Legislativo, e não no âmbito de processo administrativo sancionador junto ao CADE. Considerou ainda inexistir abuso de direito de petição por parte das montadoras que ingressaram com ações junto ao poder Judiciário para proteger seus registros, e também a existência e prática de preço abusivo³¹⁵. Ato contínuo, em dezembro de 2008, por determinação da Procuradoria-Geral do Cade (ProCade), foi promovido o arquivamento do feito, por considerar ausentes indícios mínimos de qualquer infração à ordem econômica no caso³¹⁶.

Entretanto, em março de 2010, o Ministério Público Federal (MPF), por sua vez, discordou parcialmente da SDE e da ProCADE, afirmando que a instrução preliminar realizada até então não se ateve a nenhuma pesquisa objetiva sobre o impacto potencial do uso dos registros de propriedade industrial sobre o “*aftermarket*”. Assim, o órgão ministerial se manifestou em favor da instauração de Processo Administrativo, a fim de que se aprofundarem nas questões suscitadas pela Representação³¹⁷.

Outrossim, com o avanço dos estudos sobre a questão e a juntada de inúmeros pareceres e estudos técnicos pelas partes diretamente envolvidas, bem como por terceiros interessados, tais premissas que fundamentaram o voto do Conselheiro Dr. Carlos Emmanuel Joppert Ragazzo, em 15 de dezembro de 2010, não conseguiram superar o primeiro efeito verificável do caso, conforme da análise realizada pelo CADE da concessão

³¹⁴ Ibidem Ref. anterior. p. 2.464.

³¹⁵ Ibidem Ref. anterior.

³¹⁶ Ibidem Ref. anterior. pp. 2.777-2.813.

³¹⁷ Ibidem Ref. anterior. p. 3.240.

de Direitos de Propriedade Industrial no “*aftermarket*” de peças de reposição automotiva³¹⁸.

Naquela oportunidade, foram analisados a existência e grau de influência do efeito “*lock-in*”, condição essa na qual o consumidor que tenha comprado determinado carro, cujas peças estejam protegidas pelo modelo de propriedade intelectual Desenho Industrial, – por exemplo – ao ter o seu carro danificado, não tem outra escolha senão comprar a peça protegida por tal registro (“*mustmatch*”), a fim de restaurar o aspecto original do carro, sob pena de incorrer na desvalorização do seu bem e, por consequência, no seu maior prejuízo a longo prazo³¹⁹.

Ato contínuo, tendo em vista que o bojo da discussão se refere à regulação do exercício de um formato de propriedade em um mercado secundário, isso implicaria, necessária e automaticamente, em mitigação direta à essência do direito de propriedade. Desse modo, ganhou destaque na discussão a possibilidade já levantada pela Secretaria de Direito Econômico do Poder Executivo de que o CADE estaria, indevidamente, adentrando na esfera de competência do Poder Legislativo, caso houvesse o prosseguimento da discussão de ato que somente poderia ser realizado via Lei Federal.

De fato, foi arguido pela VOLKSWAGEN³²⁰, dentre diversas outras teses, que o CADE, por meio da Averiguação Preliminar nº 08012.002673/2007-51 de 2010, conferiu a si mesmo poder supremo em nome do exercício de atividade de antitruste, colocando-se acima da própria configuração do Estado Republicano, por avançar na competência do Poder Legislativo, da Administração Executiva, representada pelo INPI, órgão competente para o conferimento de títulos de Desenho Industrial, bem como do próprio Poder Judiciário, responsável pela análise e imputação de responsabilidades por condutas lesivas.

Em sua defesa, a VOLKSWAGEN arguiu que isso ocorreria porque a exclusividade do titular sobre os desenhos industriais registrados junto ao INPI faria parte do exercício regular, que integra a própria essência do direito de propriedade intelectual. Deste modo, a provocação do CADE pela ANFAPE para analisar a questão afrontaria o próprio princípio republicano da separação dos poderes, na medida em que requiere a uma autarquia federal que contrarie regra jurídica estabelecida pelo Poder Legislativo e ignore o reconhecimento da legitimidade do exercício de competência sobre a matéria, neste caso,

³¹⁸ Conselho Administrativo de Defesa Econômica. Processo Administrativo nº 08012.002673/2007-51. Voto do Conselheiro Paulo Burnier da Silveira. pp. 58-64.

³¹⁹ Ibidem Ref. anterior. p. 63.

³²⁰ Conselho Administrativo de Defesa Econômica. Processo Administrativo nº 08012.002673/2007-51. Relatório da Coordenação-Geral de Análise de Antitruste 1. pp. 23-25.

pelo INPI, para conferir o título de propriedade (Poder Executivo), e pelo Poder Judiciário, para analisar eventuais infrações. Ambas as competências constituídas legalmente e constitucionalmente.

Afinal, os direitos de Propriedade Industrial conferem a determinado agente econômico, detentor de sua titularidade, o direito de não concorrer com qualquer outro na fabricação e comercialização de sua criação por determinado período de tempo disposto em lei. Esse é um dos instrumentos de que o agente pode dispor para atuar no mercado, com vista a dispor em sua atividade de produtos e processos inovadores.

Nessas condições, em 14 de março de 2018, após extensa coleta de pareceres e posições técnicas, que perduraram por mais de dez anos sem solução, o caso em questão foi colocado em pauta para julgamento pelo Plenário do Conselho do CADE, solenidade esta que ocorreu na 115ª Sessão Ordinária de Julgamento³²¹.

Conforme ata da audiência, no primeiro ato, o Procurador-chefe da Procuradoria Federal Especializada junto ao CADE, Walter de Agra Júnior, manifestou-se pelo arquivamento do processo em relação a todos os Representados. Em seguida, o representante do Ministério Público Federal junto ao CADE, Márcio Barra Lima, ratificou o parecer emitido em 2010, pela condenação das Representadas, e pela aplicação de multa próxima ao piso previsto na legislação e imposição de obrigação de cessação de conduta às montadoras³²².

Em seguida, ocorreu o voto do Conselheiro Relator, que se manifestou pela condenação das Representadas pela prática de infração contra a ordem econômica, com aplicação de multa nos seguintes valores: R\$ 1.668.208,34 para a FIAT AUTOMÓVEIS S.A. (atualmente FCA FIAT CHRYSLER BRASIL LTDA.); R\$ 1.086.047,41 para a FORD MOTOR COMPANY BRASIL LTDA.; e R\$ 1.609.233,31 para a VOLKSWAGEN DO BRASIL INDÚSTRIA DE VEÍCULOS AUTOMOTIVOS LTDA. Também pela determinação de obrigação de cessação da imposição dos direitos de propriedade intelectual, relativos ao registro de Desenho Industrial de autopeças de reposição, contra as FIAPs no mercado secundário.

Em seguida, o julgamento foi suspenso em razão de pedido de vista do Conselheiro Mauricio Oscar Bandeira Maia, sendo retomado somente na 117ª Sessão Ordinária de Julgamento, datada de 07 de Fevereiro de 2018, oportunidade na qual o Conselheiro

³²¹ Conselho Administrativo de Defesa Econômica. Processo Administrativo nº 08012.002673/2007-51. Ata de Julgamento. Disponível em: <https://sei.cade.gov.br/sei/modulos/pesquisa/md_pesq_documento_consulta_externa.php?DZ2uWeaYicbuRZEFhBt-n3BfPLlu9u7akQA8mpB9yNqg2D4Ut-htZAY-SgAkp9nTRzC5GDyjpgYZ2fDRgqNqVO38ARYMNa03CudrusiQnEkmy1hUuXmZCQPVI3UpcMg>.

³²² Ibidem Ref. anterior.

Mauricio Oscar Bandeira Maia apresentou voto pelo arquivamento do processo em relação a todas as Representadas. Na mesma oportunidade, o Conselheiro João Paulo de Resende votou acompanhando o Conselheiro Relator pela condenação das montadoras e a aplicação das multas propostas.

As Conselheiras Cristiane Alkmin Junqueira Schmidt, Paula Azevedo e Polyanna Ferreira Silva Vilanova apresentaram voto pelo arquivamento do processo em relação a todas as Representadas.

Por fim, o Presidente do CADE acompanhou o voto do Conselheiro Relator pela condenação das Representadas.

Deste modo, após mais de quinze anos de discussão sobre o tema, o Plenário do Conselho Administrativo de Defesa Econômica, por maioria, determinou o arquivamento do processo em relação a todas as montadoras, entendendo que não há nenhuma causa para o impedimento do exercício dos seus respectivos de direitos de propriedade industrial sobre Desenhos Industriais de autopeças no “*aftermarket*”.

O Plenário, por unanimidade, também determinou o envio da decisão ao Instituto Nacional de Propriedade Intelectual e a Secretaria de Promoção da Produtividade e Advocacia da Concorrência do Ministério da Fazenda de modo que, posteriormente, fossem propostas as medidas legislativas que se fizessem necessárias.

CONCLUSÕES E CONSIDERAÇÕES FINAIS

I. CONSIDERAÇÕES FINAIS E CONCLUSÕES.

O presente trabalho nasceu de uma premissa interdisciplinar por natureza: analisar a condição e o exercício de um ativo econômico oriundo unicamente da forma da lei, porém com aplicações nos mais diversos setores de produção. É importante mencionar que essa premissa não se limita somente ao cenário do uso e valoração do modelo de propriedade Desenho Industrial na indústria de autopeças, mas também no setor industrial-automotivo, e que pode ser replicada na análise de outros formatos de propriedade, tradicionais e intelectuais, bem como modelos contratuais utilizados diuturnamente dentro de sistemas de produção e serviços.

Outrossim, a estrutura interdisciplinar e a diversidade de fontes colhidas ao longo da pesquisa se mostra de acordo com o esperado.

Aliás, é importante mencionar que não seria possível obter as conclusões a seguir expostas se assim não tivesse sido feito, pois o tema em si carrega uma forte carga histórica, tanto cultural quanto econômica, impossível de se resumir ou compilar em um único nicho acadêmico.

Primeiramente, no tocante ao modelo de propriedade intelectual Desenho Industrial, destaca-se que o instituto possui características próprias, como já mencionado, não podendo ser confundido com outros modelos de Propriedade Intelectual clássicos, tal como o Direito do Autor ou o Registro de Patente, por mais que a sua estrutura ou seus elementos se comuniquem com outros modelos.

Isso por que a técnica do Desenho Industrial surgiu exatamente das limitações de tais arquétipos de propriedade intelectual, quando em face das necessidades de transformação do setor produtivo, que se deparava com a implementação de novas tecnologias que, por sua vez, apresentavam novos modelos e novos resultados.

Como se observou, o desenvolvimento da técnica “*Design*” não se deu de imediato, muito menos em um único período de tempo, tendo sido o resultado da adequada institucionalização e refino de conhecimentos por parte de agentes organizados e protagonistas do setor, que dedicaram esforços notáveis à adequada caracterização dos seus elementos, diferenciando-a do “*saber tradicional*” e se aproximando do “*saber científico*”. Para tanto, acompanhando o movimento do abandono do modelo oficial para o semi-industrial, e o industrial em seguida.

No que se refere a construção do modelo de propriedade intelectual, o formato que temos hoje também se mostrou o resultado de uma série histórica, cujo debate se arrastou não somente por séculos, mas por todo o globo em períodos distintos, já que a

formulação de um “*Sistema de Propriedade Industrial*” se mostrou matéria urgente para a ordem econômica global ainda quando se encontrava em seu estágio mais infante.

A criação de modelos independentes de propriedade intelectual, em diferentes períodos, países e regiões do globo, cada um com seus conflitos e debates próprios, seguido da padronização de tais modelos em escala global, via acordos e tratados internacionais para a criação de consensos, se mostrou uma tarefa árdua para as instituições públicas e privadas dos seus respectivos períodos. Assim como o debate contemporâneo se mostra árduo para as instituições na atualidade.

Outrossim, a construção de consenso internacional, a criação de órgãos internacionais e a pactuação de tratados sobre o tema, solidificaram tais modelos de propriedade intelectual como um sistema global consensual e amplamente difundido, permitindo o direcionamento de esforços às políticas de inovação e desenvolvimento unitário das nações-membro de uma forma inédita na história econômica global.

Nesse cenário de inovação e construção de novos modelos e mecânicas de produção, assim apresentou o setor industrial automobilístico, segmento produtivo de intenso capital, custo de produção e retorno à sociedade, características estas que elevaram o setor à condição de “*estratégico*” ou de importância ímpar, e por isso diferenciada, em diversos países ao redor do globo.

Por esse motivo, constatou-se que o Desenho Industrial desempenhou papel importante na indústria automotiva, pois permitiu a junção produtiva simultânea, em escala industrial, de elementos estéticos e funcionais. Capacidade esta que não pode ser encontrada em nenhum outro formato de titularidade de ideias, sendo a dinâmica dos elementos que compõem o Desenho Industrial, consideradas únicas dentro do setor produtivo industrial.

Não bastasse isso, o problema endêmico do “*backlog*”, que dificulta a titularização de ativos intelectuais e atrapalha os investimentos nacionais e internacionais aparentando não constituir um determinante no caso analisado.

Conforme dados apresentados no primeiro capítulo, quando da análise dos números de protocolos e concessões dos títulos de propriedade intelectual pelo INPI, verificou-se o rito sumário de concessão de títulos de Desenho Industrial viabilizou uma verdadeira condição de democratização de acesso ao setor, em total dissonância com processos de concessão de demais formatos de propriedade intelectual, aplicados no setor industrial tais, como Marcas, Patentes e Modelos de Utilidade.

Não obstante, a infraestrutura do setor industrial automotivo brasileiro atualmente se mostra fragilizada em consequência da forma forçada e insustentável como foi instituída no início do Século XX. Tal fragilidade afetou também setores correlatos, responsáveis pelo fornecimento de insumos à atividade produtiva principal. No caso, o setor de autopeças.

Como solução para tal fragilidade constatada no presente estudo, não nos parece razoável, ou minimamente sustentável, qualquer afirmação no sentido da verticalização da produção sem uma quantidade substancial e significativa de esforços para melhorar os níveis de produtividade e problemas de coordenação e má-alocação de capital das empresas tidas como “*prejudicadas*”. Ou seja, um esforço para aproximar seus resultados aos números presentes em economias internacionais, ou então melhorando o nível educacional da população, fator este que nos daria significantes vantagens comparativas. Enfim, todos elementos técnicos que justificassem um índice de retorno de investimento público sustentável.

Conforme analisado, a postura adequada descrita acima em muito diverge da postura que foi aplicada no Brasil desde a institucionalização do setor industrial-automotivo até o cenário presente, uma vez que nossas políticas industriais se confundem com políticas afirmativas de distribuição de renda, não havendo uma distinção clara sobre qual seria prioridade: aumentar a competitividade do setor ou criar e manter postos de trabalho independente dos números de receita operacional, consequentemente aumentando o custo de capital humano do setor e dificultando sua competitividade.

Em razão da falta de uma política industrial microfundamentada e de uma abordagem macroeconômica mais sustentável, tais indústrias perdem competitividade na atualidade, ante o cenário global. As contas públicas do país também não permitem mais espaço de manobra para subsídios em larga escala.

Consequentemente, foi percebido que a integridade do setor industrial produtor de autopeças está simbioticamente ligada à integridade de registros de propriedade de Desenhos Industriais, pois as principais fabricantes de peças automotivas dentro do território nacional alcançaram tal posição não por conta da sua capacidade de produção instalada, mas por terem conseguido a licença de produção de determinados modelos de autopeças, protegidas por registros de Desenho Industrial pelas principais montadoras de veículos, titulares de tais registros e principais compradoras de tais insumos.

Os demais agentes produtivos do setor, por sua vez, se veem à margem do mercado, produzindo peças para finalidades específicas, tal como o “*tunning*” de veículos, ou

então infringindo a lei, produzindo peças sem autorização expressa das titulares de registros para tanto.

No que diz respeito aos investimentos em P&D, a finalidade precípua do Sistema de Propriedade Intelectual, deixou claro que são as montadoras de veículos as principais mantenedoras de investimentos e infraestrutura de pesquisa do setor industrial automotivo, não as empresas produtoras de insumos e acessórios.

Outrossim, a proporção de investimento destinado especificamente ao campo estético veicular, mostrou-se ínfima quando comparado aos demais, o que não chega a ser contraintuitivo, porque os principais avanços tecnológicos constatados nas últimas décadas não se deram no campo do Design Técnico, mas sim nos campos de otimização de combustível e eletroeletrônico.

Assim, quando se observa que a proporção de investimento em P&D de autopeças não chega a 1,5% da Receita Operacional Líquida do setor, conclui-se que é um nível de investimento proporcional. Ainda mais quando a média de investimento total em P&D do setor automotivo tem se mantido em 4,5% da Receita Operacional Líquida nos últimos anos.

A discussão, então, cinge a hipótese do modelo de propriedade intelectual Desenho Industrial estar servir como dissimulação à inclusão de agentes ao mercado e à inovação, especificamente no setor de autopeças. Tal discussão se mostra de sensível importância, não somente por conta do setor em que se encontra, e que detém parcela significativa no Produto Interno Bruto e benefícios fiscais do país, mas por que também serve como primeiro diálogo, e eventual alegoria, para a discussão do papel atual de modelos de propriedade intelectual como um todo na economia atual.

De fato, em tempos de inovações e disrupções tecnológicas contínuas, a discussão do atual papel e responsabilidades de um modelo de política de inovação setorial, instituído há pouco mais de meio século e ainda se mostra oportuno. Tanto o é que tal discussão tem se repetido em diversos aspectos em diversos países, conforme surgem novos modelos de negócios baseados em novas formas de contrato ou modelos de se operar contratos e demais ativos.

No Brasil, como se observa, o primeiro campo de discussão foi o Conselho Administrativo de Defesa Econômica, órgão responsável por zelar pela integridade institucional da ordem econômica, seus agentes e fatores.

No caso brasileiro, fomos favorecidos pela amplitude do debate, bem como pela pluralidade de agentes públicos e privados envolvidos, o que nos propiciou uma diversidade de fontes e estudos digna de um estudo próprio.

No que toca ao setor de autopeças, restou clara a inexistência de prejuízo direto ao consumidor com a atual estrutura de proteção de Desenho Industrial sobre peças de reposição, confirmando que tal modelo prejudica de forma limitada os agentes econômicos, historicamente posicionados à margem da cadeia de produção do setor.

O Conselho Administrativo de Defesa Econômica, por sua vez, não foi capaz de apresentar uma solução perfeita para a questão, principalmente por conta da sua própria limitação orgânica, sendo que para fazê-lo haveria de desrespeitar a competência do próprio Poder Republicano Legislativo, instituindo ato com efeito de norma legal federal, o que não há de ser possível em um Estado Democrático de Direito.

O que restou então foi o entendimento de que, por mais que haja imperfeições na forma como o Sistema de Propriedade Industrial atual é executado, não é responsabilidade do mesmo assimilar, ou mesmo lidar com o risco atinente aos negócios, quiçá das atividades produtivas.

Assim, não pode a própria regra, que concede benefícios e incentivos aos agentes que investem e exercem atividade de inovação, independente da origem, ser modificada à mercê do interesse mercadológico, ainda que majoritário e se resultar em perdas de posições de trabalho ou investimento, quiçá minoritário, como foi o caso.

Há de se evitar tal condição de “*populismo normativo*”, na qual as regras da ordem econômica são transformadas e alteradas de acordo com o interesse político ou de agentes setoriais. Tal cenário de volatilidade normativa, com alteração de políticas industriais e critérios técnicos de acordo com a vontade de agentes em posições de destaque e influência, se mostrou nociva no Brasil quando da industrialização do setor, resultando-se na matriz da sua própria fragilidade, insustentabilidade e dependência de mais incentivos públicos percebidos na contemporaneidade.

Há de se lembrar e deixar registrado que o papel das instituições e institutos é exatamente servir como guias e “*nortes*” funcionais às expectativas dos agentes, evitando distorções de diretrizes e atuações. Tal é o papel do aspecto normativo dentro de um regime econômico. Nesse aspecto, mostra-se essencial o debate técnico, responsável e capaz de diferenciar as alterações tidas como “*reforma*”, e capazes de apresentar uma alteração significativa e saudável ao ordenamento econômico, permitindo seu desenvolvimento sustentável.

Por fim, o debate sobre a viabilidade da proteção de Registros de Desenho Industrial sobre autopeças de reposição mostrou-se adequado nesses termos.

II. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.

Alvará Real de 05 de janeiro de 1785. Disponível em: <http://www.historia-brasil.com/bibliografia/alvara-1785.htm>. Acessado em: 25.03.2018.

Alvará Real de 28 de abril de 1809. Disponível em: http://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/legislacao/publicacoes/doimperio/pdf/legimp-D_134.pdf. Acessado em: 25.03.2018.

ALVES, Leo. **Fabricantes nacionais: a história de Romi-Isetta, FNM e DKW-Vemag**. Garagem 360. 05/01/2021. Disponível em: < <https://garagem360.com.br/61-anos-da-industria-automobilistica-brasileira-relembre-historia-dos-carros-pioneiros/>>.

AMCHAM – Câmara Americana de Comércio Brasil-Estados Unidos. Disponível em: <<http://www.amcham.com.br/competitividade-brasil/noticias/inpi-precisaria-de-5-mil-examinadores-para-dar-conta-do-estoque-de-marcas-e-patentes-em-1-ano-640.html>>.

ANDERSON, P. **Câmaras setoriais: histórico e acordos firmados – 1991/95**. Texto de discussão, n. 667. Brasília. IPEA, 1999.

ANDERSON, P. **Câmaras setoriais: histórico e acordos firmados – 1991/95**. Texto de discussão, n. 667. IPEA. Brasília. 1999.

ASSIS, Vicente Assis; HAGEMANN, Bjorn; FERREIRA, Bernardo. **O que aconteceu com a indústria automotiva no Brasil?**. 16.09.2016. Disponível em: <<https://www.mckinsey.com/br/our-insights/blog-made-in-brazil/o-que-aconteceu-com-a-industria-automotiva-no-brasil>>.

Assize of Bread and Ale. Disponível em: <<https://sourcebooks.fordham.edu/source/breadbeer.asp>>.

Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores - ANFAVEA. **Relatório Indústria Automobilística Brasileira – 50 Anos**.

Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores – ANFAVEA. Dados disponíveis em <<http://www.anfavea.com.br/estatisticas.html>>.

Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores – ANFAVEA. **Indústria Automobilística – 1956-2006 – Aniversário de 50 Anos**. São Paulo. 2006.

Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores – ANFAVEA. **Anuário 2019**. Disponível em: <<http://www.virapagina.com.br/anfavea2019>>.

Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores – ANFAVEA. **Anuário 2019**. Disponível em: <<http://www.virapagina.com.br/anfavea2019>>.

AURELIO, O. **Mini Dicionário da Língua Portuguesa**. 4ª edição. 7ª impressão. Ed. Nova Fronteira. Rio de Janeiro. 2002.

AUTRAN, Paula; LIMA, Ludmilla de; BERTOLUCCI, Rodrigo; CANDIDA, Simone. **Do desenho industrial à ‘projética’: a história do design brasileiro**. Jornal O Globo. Rio de Janeiro. 09/11/2014. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/rio/do-desenho-industrial-projetica-historia-do-design-brasileiro-14501302>>.

BAER, Werner. **A Economia Brasileira**. Ed. Nobel. São Paulo. 1996.

BANCO NACIONAL DO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO (BRASIL). Departamento Econômico. Setor de Indústrias de Bens de Capital. **Estudos da CEPAL sobre a indústria brasileira**. Revista do BNDE, Rio de Janeiro, v.1, n.2. pp. 145-150, jun. 1964. Disponíveis em: <<https://web.bnDES.gov.br/bib/jspui/handle/1408/12219>>.

BANK OF AMERICA MERRILL LYNCH. **Who Makes The Car – 2014**. Global Automotive Supplier Review, 11 Apr. 2014.

BARROS, Daniel C.; CASTRO, Bernardo H. Ribeiro de; VAZ, Luiz Felipe Hupsel. **Panorama da indústria de autopeças no Brasil: características, conjuntura, tendências tecnológicas e possibilidades de atuação do BNDES**. BNDES Setorial, n. 42, set. Rio de Janeiro. 2015.

BLACKSTONE, Sir William; KERR, Robert Malcolm. **Commentaries on the Laws of England: Of the rights of things - Book II**. Universidade de Harvard. Editora J. Murray. 2008.

BOIANOVSKY, Mauro; MONASTERIO, Leonardo. **O encontro entre Douglass North e Celso Furtado em 1961: visões alternativas sobre a economia nordestina**. Revista Brasileira de Economia, v. 72, n. 3. Rio de Janeiro. 2018. pp. 275-291.

BONELLI, R. **Growth and productivity in Brazilian industries: impacts of trade orientation**. Journal of Development Economics, v. 39, n. 1, 1992.

BONELLI, R., FONSECA, R. **Ganhos de produtividade e de eficiência: novos resultados para a economia brasileira**. IPEA. Rio de Janeiro. 1998.

BRAGA, H., ROSSI, J. **Produtividade total dos fatores de produção na indústria brasileira: mensuração e decomposição de sua taxa de crescimento**. IPEA. Rio de Janeiro. 1988.

Brasil. Constituição Federal de 1988.

Brasil. Lei Federal nº.9.279/1996.

Brasil. Reforma da Tarifa Alfandegária - Lei nº. 3.244, de 14 de Agosto de 1957.

BREAUD, Michael. **História do capitalismo**. Ed. Brasiliense. São Paulo. 1987.

BRESSER-PEREIRA, L.C. **A Construção Política do Brasil**. Editora 34, São Paulo. 2014.

BRITO JUNIOR, Jorge Luis de. **Interface entre a Proteção à Propriedade Intelectual e o Direito de Concorrência no Brasil**. Dissertação de Mestrado. Universidade de São Paulo. 2015.

CABRAL, Flavio José Gomes. *Dimensões internacionais da Revolução Pernambucana de 1817: a Missão Diplomática de Cabugá nos Estados Unidos da América*. In: Revista de História Municipal, Recife, a. 38. n. 11. 2015.

CÂMARA, Vinícius Bórges. Diretor de Marcas do INPI. **Apresentação do cenário de Backlog ao Congresso**. Brasília/DF. 2015. Dados disponíveis em: <http://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/comissoes/comissoes-permanentes/credn/audiencias-publicas/2015-arquivos-das-apresentacoes/vinicius-bogea-camara>.

CAMPOS, Roberto de Oliveira. **A Lanterna na Popa – Memórias**. 4ª edição, Editora Topbooks. Rio de Janeiro. 2001.

CARÁ, Milene Soares. **Do desenho industrial ao design no Brasil: uma bibliografia crítica para a disciplina**. Dissertação de Mestrado. Universidade de São Paulo. 2008.

CARDOSO, A. P. **As atitudes dos professores e a inovação pedagógica**. Revista Portuguesa de Pedagogia. Ano XXVI. nº1. 1992.

CARNEIRO, Ricardo. **Os clássicos da economia**. Ática, v. 1. São Paulo. 2002.

CARTER-SILK, Alexander; LEWISTON, Michelle. **The Development of Design Law - Past and Future: From History to Policy**. UK Patent Office. London/UK. 2012.

CARVALHO, Nuno Pires de. **A Estrutura dos Sistemas de Patentes e de Marcas. Passado, Presente e Futuro**. Ed. Lumen Juris. Rio de Janeiro. 2009.

CARVALHO, Nuno Pires de. **A Estrutura dos Sistemas de Patentes e de Marcas – Passado, Presente e Futuro**. Rio de Janeiro: Lumen Juris. 2009.

CARVALHO, Nuno Pires de. **A Propriedade Intelectual em Mercados Regulamentados**. Ed. Juruá. Curitiba/PR, 2013.

CARVALHO, Sérgio Medeiros Paulino de; AVILA, Jorge; CHAMAS, Cláudia; FERREIRA, Claudenício. **Propriedade do desenho industrial na dinâmica da inovação nas MPMES brasileiras: situação atual e perspectivas**. *Cienc. Cult*, vol. 59, n.4. 2007.

CASTRO, Luiza Carneiro de. **O desenvolvimento guiado por um elemento estrangeiro**. Dissertação de Mestrado em Ciências Políticas. Universidade Estadual de Campinas - UNICAMP. 2004.

- CATTO, Matheus Antonio Zanella. **A evolução da indústria automobilística brasileira (1956-2014)**. Monografia. Universidade Federal do Rio Grande do Sul. 2015.
- CAULIER, Sophy; GÉNEAU, Didier. **L'industrie se fie à l'impression 3D**. 14/03/2016. Le Monde. Paris, França. Disponível em <http://www.lemonde.fr/economie/article/2016/03/14/l-industrie-se-fie-a-l-impression-3d_4882502_3234.html>.
- CENAC, Christopher Everette; JOLLER, Claire Domangue; THERIOT, Clifton. **Livestock Brands and Mark**. University Press of Mississippi. 2013.
- CHAVANNE, Albert; BURST, Jean-Jacques. **Droit de la propriété industrielle**. 3ª Ed. Hachette Livre. França. 2013.
- CLARO, Mauro. **DESENHO INDUSTRIAL E DESIGN**. III FÓRUM DE PESQUISA. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Universidade Presbiteriana Mackenzie. São Paulo. 2007.
- COASE, R. H. **The nature of the firm**. In: WILLIAMSON, O. & WINTER, S. (eds.). **The nature of the firm: origin, evolution and development**. Oxford. Oxford University Press. 1937.
- COELHO, Fábio Ulhoa. **Curso de Direito Comercial**. 19ª Edição, Ed. Saraiva, 2015.
- COMIN, Alexandre. **De volta para o futuro: política e reestruturação do complexo automobilístico nos anos 90**. Annablume/FAPESP. São Paulo. 1998.
- Conheça a história do Automóvel no Brasil: Rica e apaixonante**. Revista Carro. 15/10/2018. Disponível em: <<https://revistacarro.com.br/historia-do-automovel-no-brasil-rica-e-apaixonante/>>.
- Conselho Administrativo de Defesa Econômica. **Processo Administrativo nº 08012.002673/2007-51**. Cópia Integral do Processo Disponível em: <https://sei.cade.gov.br/sei/modulos/pesquisa/md_pesq_processo_exibir.php?5LK2OPcLJR_ipmIIIdOEcWJwPucpbCJDecPgMLlCe73jB508ahT9wUzaXUn-jAZUJ4XW1xtu1H5kGUyGvypRMajR6QVNAPoFg81ow9srRKflc0exu-AKvw8vqggjgA3PB5G>.
- CORTADA, James W. **Rise of the knowledge worker**. Volume 8. Knowledge Reader Series, Butterworth-Heinemann, 1998.
- COSTA, Achyles Barcelos da. **Teoria Econômica e Política de Inovação**. Revista de Economia Contemporânea. Rio de Janeiro. 2016.
- COTTA, Pery. **O petróleo é nosso?**. Guavira Editores. Rio de Janeiro. 1975.
- CRISPOTTI, Enrico. **Premissas históricas do desenho industrial**. Ed. Habitat. set./nov. 1958.

CUNHA, M. I. **O professor universitário na transição de paradigmas**. Araraquara. JM Editora. 1998.

Dados de 2016 e 08/2017 disponibilizados pelo Diretor do Departamento de Patentes do INPI, Dr. Júlio César Moreira, em 30/08/2017.

Dados disponibilizados pela Assessoria de Assuntos Econômicos do INPI (AE-CON). Disponível em: <<http://www.inpi.gov.br/sobre/estatisticas>>.

D'AMBRA, Eva. **Racing with Death: Circus Sarcophagi and the Commemoration of Children in Roman Italy in Constructions of Childhood in Ancient Greece and Italy**. American School of Classical Studies at Athens, 2007.

DELGADO, Lucilia de Almeida Neves. **O Governo João Goulart e o golpe de 1964: memória, história e historiografia**. 2009.

DIEESE - Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos. **A INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA NO BRASIL - Diagnóstico do setor e análise do Novo Regime Automotivo**. 2012. São Paulo.

DOBYNS, Kenneth W. **A History of the Early Patent Offices: The Patent Office Pony**. Fredericksburg, Sergeant Kirkland's. 1997.

DOMINGUES, Douglas Gabriel. **Direito Industrial: Patentes**. Rio de Janeiro. Ed. Forense. 1980.

DORFLES, Gillo. **As Artes Industriais na Cidade Nova**. Arquitetura e Engenharia (55). 1959.

DOSI, G. **Technological paradigms and technological trajectories. A suggested interpretation of the determinants and directions of technical change**. Research Policy. 1982.

DUMKE, Roberto. **INPI já negocia decreto com o Poder Executivo para acelerar avaliações**. 30.08.2016. DCI – Diário Comércio, Indústria & Serviços, São Paulo/SP. Disponível em: <<http://www.dci.com.br/legislacao-e-tributos/inpi-ja-negocia-decreto-com-o-poder-executivo-para-acelerar-avaliacoes--id570787.html>>.

Elizabeth Maria de; KALACHE FILHO, Jorge (Org.). **Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social 50 anos: histórias setoriais**. Rio de Janeiro. 2002.

FELIPE, Ednilson Silva. **As Instituições e os Neo-Schumpeterianos: a Noção de Aprendizado a partir do Pilar Cognitivo das Instituições**. Revista Pesquisa & Debate. Vol. 19, número 1 (33). jan./jun. 20. São Paulo. 2008.

FERREIRA, Pedro Cavalcanti; VELOSO, Fernando A. **O desenvolvimento econômico brasileiro no pós-guerra**. FGV/EPGE - Pesquisa e Conhecimento Aplicado. 2015.

- FILHO, Arthur Pereira. **Ociosidade vai a 40% com novas fábricas**. 05.10.1998. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/fsp/dinheiro/fi05109807.htm>>.
- Financial Times. **Decline of motor industry drives global economic slowdown**. Disponível em: <<https://www.ft.com/content/cd2f8bdc-fef6-11e9-be59-e49b2a136b8d>>.
- FINK, Carsten; MASKUS, Keith; QIAN, Yi. **The Economic Effects of Counterfeiting and Piracy: A Literature Review**. Advisory Committee on Enforcement of the World Intellectual Property Organization. Genebra, Dezembro/2010. p. 10.
- FITCH RATINGS. **Global Car Sales to Fall by over 3 Million in 2019, Steeper Than 2008**. Disponível em: <<https://www.fitchratings.com/site/pr/10102929>>.
- FORTY, Adrian. **Objetos de desejo – design e sociedade desde 1750**. São Paulo: Cosac Naify. 2007.
- FRAZÃO, Ana. **Novos modelos de negócio são usados para driblar regulação jurídica do país**. 08/05/2016. Disponível em <<http://www.conjur.com.br/2016-mai-08/entrevista-ana-frazao-advogada-ex-conselheira-cade>>.
- FREEMAN, Christopher; SOETE, Luc. **A economia da inovação industrial**. Campinas. Ed. Unicamp, 2008.
- FURTADO, Lucas Rocha. **Sistema De Propriedade Industrial No Direito Brasileiro: comentários a nova legislação sobre marcas e patentes, Lei 9.279, de 14 de maio de 1996**. Brasília. Ed. Brasília Jurídica, 1996.
- G1. **Ford inaugurou a primeira fábrica de automóveis do Brasil**. 11/01/2021. Disponível em: <<https://g1.globo.com/economia/noticia/2021/01/11/ford-inaugurou-a-primeira-fabrica-de-automoveis-do-brasil-veja-o-historico.ghtml>>.
- GALVEZ-BEHAR, Gabriel. **La République des inventeurs. Propriété et organisation de l'invention en France, 1791-1922**. Presses Universitaires de Rennes. 2008.
- GAMA CERQUEIRA, João da. **Tratado da Propriedade Industrial**, vol. I, Ed. Revista Forense, 1946.
- GANDRA, Alana. Registro de patentes teve prazo reduzido em 35%. 27.01.2012. Agência Brasil de Comunicação, Brasília/DF. Disponível em: <<http://memoria.ebc.com.br/agenciabrasil/noticia/2012-01-27/registro-de-patentes-teve-prazo-reduzido-em-35-no-ano-passado>>.
- GASPAR, Ricardo Carlos. **A trajetória da economia mundial: da recuperação do pós-guerra aos desafios contemporâneos**. Cadernos Metrópole, 17 (33), 2015.
- GATTÁZ, Ramiz. **Indústria Automobilística e a 2ª Revolução Industrial no Brasil - Origens e Perspectivas**. Ed. Prelo. São Paulo. 1981.

GHOBIADIAN, A; GALLEAR, D. **TQM and Organization Size**. International Journal of Operations and Production Management, v.17, n.2. 1997.

GIL, F. **Latinoamerica**; SKIDMORE, T. Brasil. Repositório da Fundação Getúlio Vargas. Disponível em: <<https://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-tematico/alianca-para-o-progresso-1>>.

GOMES, Eliane; MELLO, João; NETO, Luiz; MEZA, Lidia. **Gestão de auto-estradas: Análise de eficiência das auto-estradas federais brasileiras com portagens**. Revista Portuguesa e Brasileira de Gestão, Lisboa - Rio de Janeiro, v. 3, n. 2, 2004.

GOMES, Orlando. **A Crise do Direito**, Ed. Max Limonad. São Paulo, 1955.

GOMME, Arthur. **Patents of Invention: Origins and Growth of the Patent System in Britain**. London: Longmans Green and Co. Inglaterra. 1946.

GUIMARÃES, Eduardo Augusto. **A indústria automobilística brasileira na década de 80, 1989**. Revista Pesquisa e Planejamento Econômico. IPEA, Vol. 19, nº 2. 1989.

HOLANDA FILHO, S. B. **O desempenho da indústria automobilística brasileira num contexto de competição mundial através da inovação**. Tese de Doutorado. Faculdade de Economia e Administração, Universidade de São Paulo, São Paulo. 1994.

IBGE. **Índices Especiais de Produção Física**. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/estatisticas/economicas/industria/9321-indices-especiais-de-grandes-categorias-economicas-por-atividade.html?=&t=resultados>>.

Império do Brasil. Constituição Política. Art. 179, Inc. XXVI.

INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA NO BRASIL. In: WIKIPÉDIA, a enciclopédia livre. Flórida: Wikimedia Foundation, 2020. Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/w/index.php?title=Ind%C3%BAstria_automobil%C3%ADstica_no_Brasil&oldid=60593726>.

IRVING, Emma. **What Were the Key Developments in Propaganda During the English Civil War?** 02.02.2019 – Disponível em: <<https://www.historyhit.com/innovations-in-propaganda-from-the-english-civil-war/>>.

ISCAVARDA, Luis Felipe Roriz; HAMACHER, Sílvia. **Evolução da cadeia de suprimentos da indústria automobilística no Brasil**. Rev. adm. contemp., v. 5, n. 2. Curitiba. 2001.

JUNIOR, Jorge Luis de Brito. **Interface entre a Proteção à Propriedade Intelectual e o Direito de Concorrência no Brasil**. Dissertação de Mestrado. 2015. Universidade de São Paulo.

JÚNIOR, José Luiz Rossi; FERREIRA, Pedro Cavalcanti. **Evolução da Produtividade Industrial Brasileira e Abertura Comercial**. IPEA. v. 29, n. 1, abr. Rio de Janeiro. 1999.

KALODNER, Howard I.; VERNE, Vance W. **The Relation between Federal and State Protection of Literary and Artistic Property**. Harvard Law Review, vol. 72, no. 6, 1959.

KAMINSKAS, Reinaldo de Goes. **A economia da inovação periférica: formação do padrão inovativo brasileiro**. Dissertação de Mestrado em Ciências Econômicas, Universidade Estadual de Campinas. 2005.

KHAN, S.U.; MUFTI, O. **The Hot History and Cold Future of Brands**. Journal of Managerial Sciences, Vol. 1, No. 1, 2007.

KRUEGER, A. O. **The Political Economy of the Rent Seeking Society**. American Economic Review, 64, 1974.

LADAS, Stéphane P. **La Protection Internationale de la Propriété Industrielle**. Editora de Boccard, 1933.

LOWE, Charles. **Four national exhibitions in London and their organiser. With portraits and illustrations (1892)**. Ed. T. F. Unwin. Londres. 2012.

MACHLUP, Fritz; PENROSE, Edith. **The patent controversy in the nineteenth century** – The Journal of Economic History. Vol. X. n. I. 1950.

MALAVOTA, Leandro. **Sobre a estrutura de proteção à atividade inventiva no Brasil (1809-1882): notas de pesquisa**. Associação Nacional de História – ANPUH XXIV. SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA. 2007.

MALDONADO, Tomás. **Diseño Industrial Reconsiderado**. Gustavo Gilli, Barcelona. 1977.

MARGLIN, Stephen A.; SCHOR, Juliet B. **The Golden Age of Capitalism: Reinterpreting the Postwar Experience**. Oxford University Press. 1992.

MASSEI, William. **Políticas e Programas de apoio as micro, pequenas e médias empresas industriais: uma análise de programas no estado de São Paulo - Período 1970-1986**. Universidade de Campinas. 1983.

Ministério da Economia, Indústria, Comércio Exterior e Serviços. Disponível em: <<http://www.mdic.gov.br/index.php/competitividade-industrial/setor-automotivo>>.

MONZONI NETO, Mario Prestes. **Caçadores de renda: uma investigação sobre a teoria do rent seeking**. Dissertação de Mestrado em Administração Pública e Governo. Fundação Getúlio Vargas, São Paulo, 2001.

MUJALLI, Walter Brasil. **A propriedade industrial nova lei de patentes**. Brasília. Ed. De Direito, 1997.

NASCIMENTO, Marcio Silveira. **Implantação e Evolução da Indústria Automobilística no Brasil**. Revista Tocantinense de Geografia, Araguaína (TO), Ano 05, n.07, Janeiro-Julho de 2016.

NATALI, João Batista. **Plano de 1961 queria barrar avanço cubano**. Folha de São Paulo. Publicado em 06/03/2007. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/fsp/brasil/fc0603200703.htm>>.

No Varejo. **A história e os futuros desafios das montadoras de carro no Brasil**. Disponível em: <<https://novovarejo.com.br/a-historia-e-os-futuros-desafios-das-montadoras-de-carro-no-brasil/>>

Números da Eleição Presidencial de 1960. Disponíveis em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Lei%20de%20Direito%20de%20Voto%20presidencial%20no%20Brasil%20em%201960#cite_note-pos1945-10>.

NUNES, Ricardo Dutra. **Análise Econômica do Direito e o Sistema de Patentes como Mecanismo de Regulação da Inovação: Comentários às Corridas por Patentes**. Dissertação de Mestrado em Direito. Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro/RJ. 2016.

OCDE, Oslo. **Manual Guidelines for Collection and interpreting innovation**. 3ª Edição. OCDE. Paris. Disponível em: < <https://www.finep.gov.br/images/apoio-e-financeamento/manualoslo.pdf> >.

OHNO, Taiichi, **O Sistema Toyota de Produção: além da produção em larga escala**. Ed. Bookman. Porto Alegre. 1997.

OMISTE, A. Saavedra; LÓPEZ, Maria Del C.; RAMIREZ, J. **Formação de grupos populares: uma proposta educativa**. In CANDAU, Vera Maria; SACAVINO, Susana (Org.) Educar em direitos humanos. Construir democracia. Ed. DP&A. Rio de Janeiro. 2000.

PALLOIX, Christian; TRONTI, Mário; PANZIERI, Raniero; BOLOGNA, Sérgio; SOHN-RETHEL, Alfred. **Processo de trabalho e estratégias de classe**. Editora Zahar. Rio de Janeiro. 1982.

PENROSE, Edith. **The theory of the growth of the firm**. Ed. Blackwell. Londres. 1959.

PIMENTEL, Luis Otávio. **INPI precisaria de 5 mil examinadores para dar conta do estoque de marcas e patentes em 1 ano**. 31.05.2016.

PIZARRO, Carolina Vaitiekunas. **O designer e a prática profissional na indústria automobilística no Brasil**. Dissertação de Mestrado. Universidade do Estado de São Paulo. 2014.

Plano de Metas – Governo Juscelino Kubitschek. Ministério do Planejamento. Disponível em: <http://bibspi.planejamento.gov.br/bitstream/handle/iditem/490/Programa%20de%20Metas%20do%20Presidente%20Puscelino%20Kubitschek%20V1%201950_PDF_OCR.pdf?sequence=1&isAllowed=y>.

POUILLET, Eugène. **Traité théorique et pratique des dessins et modèles de fabrique**. 2ª Ed. Hachette Livre. França. 2014.

REALE, Miguel. **Lições Preliminares de Direito**, Ed. da Universidade de São Paulo, São Paulo. 1973.

REICHMAN, Jerome H. **Legal Hybrids between the Patent and Copyright Paradigms**. Columbia Law Review, Vol. 94, No. 8. Dez/1994.

Relatórios de Gestão do Instituto Nacional de Propriedade Intelectual - Exercícios de 2013-2016. Disponíveis em: <<http://www.inpi.gov.br/sobre/arquivos/>>.

Relatórios de Gestão do Instituto Nacional de Propriedade Intelectual - Exercícios de 2013-2016. Disponíveis em: <<http://www.inpi.gov.br/sobre/arquivos/>>.

Revista do BNDE. **Programa de Financiamento à Pequena e Média Empresa**. 1965. Disponível em: <<https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/bitstream/1408/12195/1/Programa%20de%20Financiamento%20a%20Pequena%20e%20Media%20Empresas.pdf>>.

Revista Exame. **A Quarta Revolução Industrial aniquilará milhões de empregos**. 19/01/2016. São Paulo/SP. Disponível em <<http://www.valor.com.br/internacional/4398794/quarta-revolucao-industrial-ameaca-milhoes-de-empregos>>.

RICHARDSON, Gary. **Brand Names Before the Industrial Revolution**. NBER Working Paper. 2008.

RITTNER, Daniel. **Solução “extraordinária” propõe limpeza em estoque de patentes**. 19.07.2017. Brasília/DF. Disponível em: <<http://www.valor.com.br/brasil/5044244/solucao-extraordinaria-propoe-limpeza-em-estoque-de-patentes>>.

ROCHA, André Ítalo. **Anfavea: ociosidade do setor deve terminar 2018 em 39% ante pico de 50% na crise**. 06.03.2018. Disponível em: <https://www.em.com.br/app/noticia/economia/2018/03/06/internas_economia,942159/anfavea-ociosidade-do-setor-deve-terminar-2018-em-39-ante-pico-de-50.shtml>.

- ROSE, Mark. **Technology and Copyright in 1735: The Engraver's Act**. The Information Society, Volume 21, Number 1, January–March. 2005.
- SCAVARDA, Luis Felipe Roriz; HAMACHER, Sílvio. **Evolução da cadeia de suprimentos da indústria automobilística no Brasil**. Rev. adm. contemp., v. 5, n. 2. Curitiba. 2001.
- SCHNEIDER, Beat. **Design – Uma introdução: o design no contexto social, cultural e econômico**. São Paulo. Editora Blücher, 2010.
- SCHUMPETER, Joseph A. **Teoria do desenvolvimento econômico: uma investigação sobre lucros, capital, crédito, juro e o ciclo econômico**. Abril Cultural. São Paulo. 1982.
- SCHUMPETER, Joseph A. **Business Cycles: A Theoretical, Historical, and Statistical Analysis of the Capitalist Process**. New York and London. 1939.
- SFERA, Arnaldo. **A Revolução de 1817**. In: Anuário de Olinda, Olinda, a. 1963/64. 1965. n. 15-16. pp. 44-45.
- SHERWOOD, Robert M. **Propriedade Intelectual e Desenvolvimento Econômico**. Editora da Universidade de São Paulo. São Paulo. 1992.
- SILVA, Alberto Luis Camelier da. **Desenho industrial: abuso de direito e o reflexo na concorrência do mercado de reposição**. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo. 2012.
- SILVA, Ana Lucia Gonçalves da. **Concorrência sob condições oligopolísticas: contribuição das análises centradas no grau de atomização/concentração dos mercados**. Tese de Doutorado em Ciências Econômicas. Universidade Estadual de Campinas – UNICAMP. 2003.
- SILVA, Cleide; GERBELLI, Luiz Guilherme. **Crise das montadoras responde por um terço da queda do PIB**. Jornal o Estado de São Paulo. São Paulo. 20/06/2015. Fonte: <<http://economia.estadao.com.br/noticias/geral,crise-das-montadoras-responde-por-um-terco-da-queda-do-pib-deste-ano,1710306>>;
- SILVEIRA, Newton. **As Fronteiras da Técnica. In Propriedade Intelectual no Direito Empresarial**. Lima, Luís Felipe Balieiro. (coord.). São Paulo. Ed. Quartier Latin, 2009.
- SOUZA, Cíntia Medina de. **Entre a proteção da propriedade e a manutenção do monopólio: o debate sobre a regulamentação do mercado de livros na Inglaterra de 1662 a 1774**. 2013. Dissertação de Mestrado – FFLCH – USP. São Paulo. 2013.

SOUZA, Cíntia Medina de. **Entre a proteção da propriedade e a manutenção do monopólio: o debate sobre a regulamentação do mercado de livros na Inglaterra de 1662 a 1774**. Dissertação de Mestrado – FFLCH – USP. São Paulo, 2013.

STJ – *Mandado de Segurança nº 9.056/DF. Terceira Seção. Relatora: Min. Laurita Vaz*, Data de Publicação: 23.05.2005.

THOMAS, Hugh. **The Branding (and Baptism) of Slaves**. Simon & Schuster. 1997. Disponível em: <<http://www.ralphmag.org/slave2.html>>.

TIGRE, Paulo Bastos. **Gestão da inovação: a economia da tecnologia no Brasil**. Ed. Elsevier. Rio de Janeiro. 2006.

TORRES, Ricardo Lobato. **A indústria automobilística brasileira: uma análise da cadeia de valor**. Florianópolis/SC, 2011.

TRF-2 – Apelação nº. 0803242-13.2010.4.02.5101. Segunda Turma Especializada. Relatora: Des. Fed. Liliane Roriz. Data de Julgamento: 24.04.2012.

Tribunal Regional Federal da 2ª Região. TRF-2 – Apelação nº. 0100794-06.2013.4.02.5101.

TROYJO, Marcos. **INPI precisaria de 5 mil examinadores para dar conta do estoque de marcas e patentes em 1 ano**. 31.05.2016. AMCHAM – Câmara Americana de Comércio Brasil-Estados Unidos. Disponível em: <<http://www.amcham.com.br/competitividade-brasil/noticias/inpi-precisaria-de-5-mil-examinadores-para-dar-conta-do-estoque-de-marcas-e-patentes-em-1-ano-640.html>>.

VIANINI, Fernando Marcus Nascimento. **O estabelecimento das plantas montadoras de veículos no Brasil e na China: o GEIA e os Planos Quinquenais**. Temporalidades – Revista de História, ISSN 1984-6150, Edição 21, V. 8, N. 2. maio/agosto 2016

VIANINI, Fernando Marcus Nascimento. **O estabelecimento das plantas montadoras de veículos no Brasil e na China: o GEIA e os Planos Quinquenais**. Temporalidades – Revista de História, ISSN 1984-6150, Edição 21, V. 8, N. 2. maio/agosto 2016.

VICENTINO, Cláudio. **Projeto Radix: História**. 2ª ed. Ed. Scipione. São Paulo. 2012.

VIEIRA, J. L. **A história do automóvel: a evolução da mobilidade**. vol. 1. Alameda Editorial. São Paulo. 2008. VILLELA, Annibal.; BAER, Werner. **O setor privado nacional: problemas e políticas para seu fortalecimento**. IPEA/INPES. Rio de Janeiro. 1980.

VOLSKWAGEN DO BRASIL - 64 anos e 22 milhões de veículos produzidos. Disponível em < <http://vwbr.com.br/ImprensaVW/page/Historia.aspx>>. Acessado em 25.03.2018.

W.J. Blair, N.L. Ramsay. **English Medieval Industries: Craftsmen, Techniques, Products**. London. 1992.

WENTZEL, Marina. **“Quarta Revolução Industrial”: Como o Brasil pode se preparar para a economia do futuro**. Basileia, Suíça. 22.01.2016. Disponível em: <http://www.bbc.com/portuguese/noticias/2016/01/160122_quarta_revolucao_industrial_mw_ab>.

WEREBE, Maria José Garcia. **Alcance e Limitações da Inovação Educacionais**. In: GARCIA, Walter E. (Coord.). **Inovação Educacional no Brasil: problemas e perspectivas**. 3ª ed. Campinas. 1995.

WILHER, Victor. **Estimando um modelo de correção de erros entre a Produção de Veículos e a Produção Industrial**. Análise Macro. 07/01/2020. Disponível em: <<https://analisemacro.com.br/economia/comentario-de-conjuntura/estimando-um-modelo-de-correcao-de-erros-entre-a-producao-de-veiculos-e-a-producao-industrial/>>.

WILHER, Victor. **Produção Industrial é o patinho feio da recuperação**. Análise Macro. 14/01/2020. Disponível em: <<https://analisemacro.com.br/economia/comentario-de-conjuntura/producao-industrial-e-o-patinho-feio-da-recuperacao/>>.

WILKINSON, J.; CASTELLI, P. G. **A transnacionalização da indústria de sementes no Brasil – biotecnologias, patentes e biodiversidade**. Ed. ActionAid Brasil, Rio de Janeiro/RJ, 2000.

World Economic Forum. Agenda de 2016. Disponível em: <<https://www.weforum.org/agenda/archive/fourth-industrial-revolution/>>.

World Intellectual Property Organization. **Introduction to Intellectual Property: Theory and Practice**. Kluwer Law International. 1997.