



UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ
CENTRO DE CIÊNCIAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA

MATHEUS FREITAS LOPES

**INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA BRASILEIRA: CONSTRUÇÃO,
EXPANSÃO E O CASO DE CAMAÇARI-BA**

FORTALEZA

2025

MATHEUS FREITAS LOPES

INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA BRASILEIRA: CONSTRUÇÃO, EXPANSÃO E
O CASO DE CAMAÇARI-BA

Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado ao Curso de Licenciatura em
Geografia da Universidade Federal do
Ceará, como requisito parcial à obtenção
do título de Licenciado em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Alexandre Queiroz
Pereira.

FORTALEZA

2025

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação
Universidade Federal do Ceará
Sistema de Bibliotecas
Gerada automaticamente pelo módulo Catalog, mediante os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

L854i Lopes, Matheus Freitas.
Indústria automobilística brasileira: construção, expansão e o caso de Camaçari-BA / Matheus Freitas
Lopes. – 2025.
87 f. : il. color.

Trabalho de Conclusão de Curso (graduação) – Universidade Federal do Ceará, Centro de Ciências,
Curso de Geografia, Fortaleza, 2025.
Orientação: Prof. Dr. Alexandre Queiroz Pereira.

1. Indústria automobilística. 2. Expansão geográfica. 3. Ford. 4. Camaçari. I. Título.

CDD 910

MATHEUS FREITAS LOPES

INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA BRASILEIRA: CONSTRUÇÃO, EXPANSÃO E
O CASO DE CAMAÇARI-BA

Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado ao Curso de Licenciatura em
Geografia da Universidade Federal do
Ceará, como requisito parcial à obtenção
do título de Licenciado em Geografia.

Aprovada em: 28/02/2025

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Alexandre Queiroz Pereira (Orientador)
Universidade Federal do Ceará (UFC)

Prof. Dr. Eduardo von Dentz
Universidade Federal do Ceará (UFC)

Prof. Dr. Luiz Eduardo Neves dos Santos
Universidade Federal do Maranhão (UFMA)

A minha família, que sempre me apoiou
durante toda essa caminhada.

AGRADECIMENTOS

Esta página é dedicada a todos aqueles que de maneira direta ou indireta, contribuíram para a realização desse trabalho.

Ao Prof. Dr. Alexandre Queiroz Pereira pela orientação sempre precisa, que me guiou através das dúvidas sempre me ajudando a encontrar um caminho para melhorar essa pesquisa.

Aos professores participantes da banca examinadora Eduardo Von Dentz e Luiz Eduardo Neves dos Santos pelo tempo, pelas valiosas colaborações e sugestões.

Ao Laboratório de Planejamento Urbano e Regional (LAPUR), por ceder seu espaço para construção deste trabalho, me proporcionando um ambiente de trabalho tranquilo e estável, além de conversas oportunas que me ajudaram nessa pesquisa.

Aos membros do LAPUR, que por medo de esquecer alguém não citarei nomes, mas que foram de grande ajuda nessa caminhada, fornecendo suporte e boas risadas durante esse período.

Aos professores do Departamento de Geografia, que sempre se demonstraram bastante atenciosos no solucionamento de dúvidas durante minha formação.

Resumo

Este trabalho teve como objetivo compreender a evolução da indústria automobilística no Brasil, principalmente as transformações espaciais que essa atividade proporciona nos lugares onde foram instaladas, tendo como base os fatores locacionais que levaram a instalação dessas plantas produtivas para outros estados além do Sudeste. Tendo como estudo de caso a instalação dessa indústria na cidade de Camaçari-BA, foi traçado todo o processo de instalação e os impactos dessa atividade industrial na cidade, que transformou o caráter já industrial do município para uma espécie de centralidade ao redor da fábrica da Ford em seu já consolidado parque industrial. A partir disso, tendo como base material bibliográfico específico, além de dados presentes em anuários estatísticos do setor, foi feita uma análise tendo como base o capital e o trabalho para discutir as mudanças espaciais trazidas pelo embate entre esses dois grupos com interesses antagônicos. A relevância dessa pesquisa está em mostrar os benefícios e os riscos envolvidos em gastar tanto esforço público em trazer uma atividade que sim, gera ganhos econômicos, mas que no caso Brasileiro, gera dependência externa e acentuação das desigualdades regionais.

Palavras-chave: Indústria Automobilística, Expansão Geográfica, Ford, Camaçari.

Abstract

This study aimed to understand the evolution of the automobile industry in Brazil, particularly the spatial transformations that this activity brings to the places where production plants have been established, based on the locational factors that led to the establishment of these manufacturing plants in states beyond the Southeast. Using the installation of this industry in the city of Camaçari-BA, as a case study, the entire installation process and the impacts of this industrial activity on the city were traced. This transformed the already industrial character of the municipality into a kind of centrality around the Ford factory within its already consolidated industrial park. Based on specific bibliographic material, as well as data from statistical yearbooks of the sector, an analysis was made, using capital and labor as frameworks, to discuss the spatial changes brought about by the clash between these two groups with opposing interests. The relevance of this research lies in showing the benefits and risks involved in investing so much public effort to bring an activity that does indeed generate economic gains, but that in the Brazilian case, creates external dependency and exacerbates regional inequalities.

Keywords: Automotive Industry, Geographical Expansion, Ford, Camaçari.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Mapa mental do desencadeamento do Plano de Metas em relação a indústria automobilística	23
Figura 2 – Distribuição geográfica das plantas produtivas da indústria automobilística na década de 1990	42
Figura 3 – Distribuição geográfica das plantas produtivas da indústria automobilística na década de 2010	44
Figura 4 – Exportações brasileiras de veículos em 1991 - por continente de destino	48
Figura 5 – Exportações brasileiras de veículos em 1996 – por continente de destino	48
Figura 6 – Exportações brasileiras de veículos em 2004 - por continente de destino	49
Figura 7 – Exportações brasileiras de veículos em 2010 – por continente de destino ...	49
Figura 8 – Localização da Região Metropolitana de Salvador	55
Figura 9 – Layout do Complexo Industrial Ford Nordeste	66
Figura 10 – Layout do complexo industrial de Camaçari	68

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Produção de veículos (1957-1961)	24
Gráfico 2 – Evolução dos empregos da indústria automobilística (1957 - 1961)	25
Gráfico 3 – Exportação de veículos durante a ditadura militar	29
Gráfico 4 – Produção de veículos durante a ditadura militar	30
Gráfico 5 – Produção de veículos entre 1989 – 1993	33
Gráfico 6 – Produção, importação e exportação de veículos na década de 1990	38
Gráfico 7 – Evolução dos empregos no setor automobilístico na década de 1990	39
Gráfico 8 – Licenciamento de veículos na década de 1990	52
Gráfico 9 – Produção total de veículos da Ford na década de 2010	69
Gráfico 10– Produção de veículos de passeio da Ford na década de 2010	70
Gráfico 11 – PIB e produção Ford, Camaçari - BA, 1997 – 2019	71
Gráfico 12– Participação no volume de documentos de patentes relacionados às baterias de Íon-lítio para veículos elétricos – Por países	75
Gráfico 13– Produção de lítio no Brasil (2012 - 2022)	76
Gráfico 14– Reservas brasileiras de lítio - Mil toneladas	77
Gráfico 15– Capacidade de produção de baterias de Íon-Lítio por localização das fábricas	78

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Fatores para definição geográfica do investimento	43
Tabela 2 – Exportação de automóveis (por região de destino)	50
Tabela 3 – Taxa de crescimento acumulada da economia do estado da Bahia (1975 - 1989)	59
Tabela 4 – Composição setorial do PIB baiano (1960 - 1980)	59
Tabela 5 – Evolução populacional de Camaçari – BA	63
Tabela 6 – Participação relativa dos setores no emprego em Camaçari, 2002 – 2019 ...	73

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ANFAVEA	Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores
BEFIEX	Benefícios Fiscais a Programas Especiais de Exportação
BNDE	Banco Nacional de Desenvolvimento
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Social
BYD	Build Your Dreams
CIA	Centro Industrial de Aratu
CIFN	Complexo Industrial Ford Nordeste
CGV	Cadeia Global de Valor
CNI	Confederação Nacional das Indústrias
COPEC	Complexo Petroquímico de Camaçari
CPA	Conselho de Política Aduaneira
DNER	Departamento Nacional de Estradas e Rodagens
GEIA	Grupo Executivo da Indústria Automobilística
GEIMEC	Grupo Executivo das Indústrias Mecânicas
GM	General Motors
ICMS	Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços
IPI	Imposto sobre Produtos Industrializados
IPTU	Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana
ISS	Imposto Sobre Serviços
JK	Juscelino Kubitscheck
MERCOSUL	Mercado Comum do Sul
NRA	Novo Regime Automotivo
OMC	Organização Mundial do Comércio
PAEG	Programa de Ação Econômica do Governo
PIB	Produto Interno Bruto
PROÁLCOOL	Programa Nacional do Alcool
RLAM	Refinaria Landulfo Alves em Mataripe
SENAI	Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial
SINDIPEÇAS	Sindicato Nacional da Indústria de Componentes Para Veículos Automotores
SUDENE	Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste

SUMÁRIO

	INTRODUÇÃO	14
1	INÍCIO E CONSOLIDAÇÃO DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA BRASILEIRA	18
1.1	Construção e Plano de Metas	18
1.2	Período da ditadura civil-militar – Expansão e consolidação do mercado brasileiro	25
1.3	Redemocratização, crise e liberalização da economia	31
2	POLÍTICAS DE INCENTIVOS DAS DÉCADAS DE 1990 E 2000 E A NOVA DISTRIBUIÇÃO GEOGRÁFICA DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA	35
2.1	Incentivos fiscais e a recuperação do setor na década de 1990	35
2.2	Nova distribuição geográfica da indústria automotiva (1995 - 2010)	41
2.2.1	Mão-de-obra	45
2.2.2	Transporte	46
2.2.3	Mercado consumidor	51
2.2.4	Incentivos fiscais	52
3	POLO INDUSTRIAL DE CAMAÇARI: DA FORD A BYD	54
3.1	Construção do polo industrial	55
3.2	Início das atividades e entrada da Ford no complexo industrial	57
3.3	Ford Nordeste	62
3.3.1	Operação do CIFN	62
3.3.2	Declínio, crise e saída da Ford do Brasil	67
3.4	As consequências da saída da Ford de Camaçari	71
3.5	Um novo investidor surge	74
3.5.1	Breve contexto sobre a indústria automobilística chinesa e interesses no Brasil	74
3.5.2	BYD no Brasil e seus impactos na indústria automobilística brasileira	78
4	CONSIDERAÇÕES FINAIS	81
	REFERÊNCIAS	84

INTRODUÇÃO

A indústria automobilística é uma indústria chave e símbolo do capitalismo, com grande capacidade de gerar desencadeamentos antes da produção e depois da produção. A partir dela é criada uma forte teia de relações entre as empresas que fazem parte dessa cadeia. A indústria automobilística tem uma grande capacidade de inovação que pode se espalhar por outros setores, como a descoberta de novos materiais, tecnologias, formas de organizar a produção dentre outros. Desde a popularização dos veículos, a indústria automobilística sempre foi um farol para indústria de outros setores, adaptando seus métodos e os transplantando em suas próprias realidades.

No Brasil, a produção nacional de veículos se inicia com o governo de Juscelino Kubitschek (JK) (1957 – 1961) e seu Plano de Metas, que tinha como objetivo industrializar o país tendo como base a indústria automobilística. Com o Plano de Metas, montadoras com origens dos Estados Unidos e europeia, principalmente alemãs se instalaram no país e construíram a base do que temos hoje.

O desenvolvimento do parque automotivo brasileiro tinha uma particularidade bastante interessante, já que as fábricas de autopeças iniciaram como pequenas oficinas que surgiram nos períodos de crise e guerras que assolavam os países centrais do sistema capitalista, fazendo com que o país se visse em uma situação onde era obrigado a fabricar suas próprias peças de reposição para sua modesta frota (Luedemann, 2003). Foi essa situação que serviu de base para que o país conseguisse atingir níveis de nacionalização impressionantes quando as montadoras estrangeiras se instalaram. Devido a políticas adotadas pelo governo federal, as montadoras que se instalavam no país entraram em uma associação com fornecedores de peças locais, gerando um grande aumento no setor, já que agora teriam clientes mais estáveis e regulares que poderiam absorver seus produtos.

Durante o período da ditadura militar, a indústria automobilística se consolidou como uma força industrial indispensável para o país, contudo, esse período foi marcado por altos e baixos, como leituras erradas de mercado e pressões tanto internas quanto externas que levaram a uma estagnação do setor principalmente no fim desse período, se estendendo até a década de 1990.

Na década de 1990, ocorreu a abertura comercial e com isso os métodos do Toyotismo começaram a ser aplicados nas fábricas dessas montadoras, gerando um ganho de produtividade, mas também uma perda de postos de trabalho e garantias aos trabalhadores do setor (Ajimura, 2007).

A partir da década de 1990 a indústria automobilística no Brasil começa a se espalhar, atingindo estados para além da região sudeste do país. Na busca por ser o destino destes novos investimentos, os estados entraram em guerra fiscal uns contra os outros, em uma corrida para saber quem conseguiria dar maiores benefícios fiscais para essas montadoras. Com isso, um dos estados de destaque neste aspecto é a Bahia, que recebeu a primeira planta produtiva dessa indústria no Nordeste. A chegada da Ford a Camaçari-BA em 2001 trouxe várias mudanças e desafios para a cidade, mas também trouxe a esperança de um desenvolvimento econômico mais robusto.

A Ford Camaçari foi um marco para a indústria automotiva instalada no Brasil, pois era uma das plantas mais modernas que a montadora tinha no mundo, a fábrica estava equipada com todas as tecnologias e técnicas de ponta, sejam as máquinas ou os processos. Sua chegada fez com que outras montadoras também modernizassem suas plantas com receio de que se não o fizessem, poderiam ficar para trás.

Outras ciências sociais podem estudar o espaço, mas este é o objeto de estudos central da Geografia, é no espaço que se dão as relações entre as pessoas e as relações entre a sociedade e a natureza. Contudo, mesmo sendo o objeto de estudos principal da Geografia, é impossível aprender o espaço em sua totalidade, o mesmo vale para outras áreas que lidam com o espaço. Para Rodrigues (1987, p. 27.), “perde-se, desta forma, tanto a compreensão do todo pelo privilégio dado às partes, quanto da sua essência não revelada.” Dessa forma, é importante sempre lembrar que um processo local está sempre acompanhado de um processo mais amplo e que uma escala influencia a outra.

Como nos mostra Santos (1978, p. 239):

Não se trata de estudar o todo pelo todo, pois o risco da tautologia estaria sempre presente e pode-se sem dúvida, tratar um dos aspectos de forma privilegiada. Seria, entretanto, um erro formidável considerar a renda da terra, ou a forma tomada pela mais valia, ou a expressão geográfica da luta de classes, ou o papel ideológico da arquitetura e do urbanismo etc., como se cada uma dessas categorias não se apresentasse como o que ela realmente é, quer dizer um momento, uma “região”, da realidade total, uma estrutura subordinada e autônoma pelo fato de estar dotada de determinações que lhe são próprias. Pois a coisa total, como está escrito na Ideologia Alemã, (1967, p 38) “pode ser mostrada tanto na sua totalidade quanto na ação recíproca de seus diversos aspectos.”

A partir disso, vale a pena termos em mente algumas questões: Como e de que maneira se deu a construção da indústria automobilística em território brasileiro? Quais foram os principais fatores que influenciaram a expansão geográfica dessa indústria?

Quais impactos a indústria automobilística trouxe para a atividade industrial já existente em Camaçari? Foi a partir dessas questões que este trabalho pôde ser construído.

Compreender essas perguntas é fundamental para se ter primeiro, um panorama geral dos impactos que a indústria automobilística pode gerar no local em que se instala, já que a partir dela, várias mudanças e transformações no espaço ocorrem. Dessa forma, este trabalho se justifica por levantar o debate sobre a importância de se ter uma indústria verdadeiramente nacional, com planejamento feito para atender a realidade brasileira, utilizando essa indústria estratégica como um polo de desenvolvimento (crescimento) (Perroux, 1967) e fomentador de tecnologias. Isso é o inverso da atual situação da indústria automobilística brasileira, onde o país é um mero montador e uma plataforma de exportação para outros mercados, ou seja, a maior parte dos benefícios dessa atividade não ficam no país.

Sendo assim, essa pesquisa tem como objetivo principal: Analisar a evolução histórica da indústria automobilística brasileira, sua expansão pelo território e o caso de Camaçari-BA. Para auxiliar a busca deste objetivo, este trabalho tem como objetivos secundários: Descrever a evolução da indústria automobilística brasileira até a liberalização da economia; Identificar os principais fatores locacionais responsáveis pelo espraiamento da indústria automobilística no Brasil; Compreender os impactos socioespaciais da atividade industrial automobilística em Camaçari-BA.

Para alcançar os objetivos deste trabalho, foi realizado um levantamento bibliográfico sobre a evolução da indústria automobilística no Brasil, este levantamento bibliográfico contou com os seguintes tipos de documentos: trabalhos acadêmicos (trabalhos de conclusão de curso, dissertações e teses), artigos disponíveis em periódicos, livros e reportagens em portais de notícias (hemeroteca digital), com o intuito de encontrar pontos-chaves para a sua organização territorial e os fatores que levaram essas montadoras se instalarem nos locais onde foram instaladas. Para isso, foram necessárias leituras que envolvessem o desenvolvimento regional, reestruturação produtiva e o contexto brasileiro no período em que essas mudanças estavam ocorrendo.

A escolha das escalas temporais deste trabalho foi feita a partir de marcos para a indústria automotiva, sendo os seguintes: período de influência do Plano de Metas, período da ditadura militar, pós ditadura e pré-abertura econômica, reestruturação dessa atividade nas décadas de 1990 e 2000 e no estudo de caso, um apanhado temporal que envolve o surgimento da atividade industrial em Camaçari, para compreendermos as bases que levaram a entrada da indústria automobilística na cidade.

Além da leitura de teóricos que serviram de base para essa pesquisa, foi feita uma análise de vários aspectos da indústria automobilística brasileira, tais como: produção, emprego, importação, exportação, etc..., com base nos dados fornecidos por anuários estatísticos de associações e sindicatos do setor, com destaque para a Associação Nacional de Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA) e do Sindicato Nacional da Indústria de Componentes Para Veículos Automotores (SINDIPEÇAS) que foram fundamentais para a construção deste trabalho.

Este trabalho foi dividido em três capítulos e considerações finais, com cada um dos capítulos tratando de uma etapa e escala diferente da expansão da indústria automobilística pelo Brasil, desde a sua instalação com o Plano de Metas pelo governo de Juscelino Kubitschek, até a sua descentralização da região sudeste e sua instalação em Camaçari-BA com a chegada da Ford e suas transformações para a região.

No primeiro capítulo, foi traçado as bases para a construção e consolidação dessa atividade industrial no país, com foco para o Plano de Metas de JK e o objetivo de substituir as importações, seguido pela evolução nos governos militares e pôr fim à crise vivida pelo setor, fruto das políticas federais e da abertura do setor para importação de veículos pelas montadoras. Neste capítulo, além de leituras de trabalhos, artigos e reportagens, a contribuição de Perroux (1967) foi fundamental para compreender o objetivo do Plano de Metas tendo a indústria automobilística como ponto fundamental para o sucesso ou fracasso do plano. Também foram fundamentais as contribuições de Santos (2003) para compreender as causas e consequências da abertura brasileira a este novo mundo globalizado que estava tomando forma a partir do neoliberalismo da década de 1990.

No segundo capítulo, foi discutida a reestruturação do setor no país a partir da década de 1990 e a sua expansão geográfica, neste capítulo, as contribuições de Christaller (1969) com sua teoria dos lugares centrais e de Gereffi, Humphrey e Sturgeon (2005) com as cadeias globais de valor, foram de grande ajuda, permitindo escolher alguns fatores locacionais que ajudam a explicar essa expansão territorial da atividade. Desses fatores, foram escolhidos os seguintes: mão-de-obra (custo, qualificação e organização), transporte (facilidade de acesso a mercados consumidores e a portos), mercado consumidor (capacidade de absorção de produtos) e incentivos fiscais (guerra dos lugares).

No terceiro capítulo, foram analisados os impactos da indústria automobilística em Camaçari-BA, com a chegada, operação e saída da Ford, bem como a expectativa da

chegada de uma nova montadora para substituí-la, a BYD. Neste capítulo, as transformações foram analisadas a partir da relação capital (representado pelas empresas) e emprego e como a indústria automobilística pode fazer com que uma zona industrial já estabelecida comece a orbitar ao redor dela. A partir disso foi possível compreender os impactos da saída de uma fábrica e a busca por uma substituta rapidamente. A cidade de Camaçari foi escolhida por ter a peculiaridade de ter recebido dois empreendimentos do tipo em sequência, tornando-se um caso único de análise no Nordeste.

1. INÍCIO E CONSOLIDAÇÃO DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA BRASILEIRA

A indústria automobilística brasileira teve vários percalços em sua evolução, ela teve início em 1919, com o famoso modelo Ford T. Contudo, todas as peças eram importadas e não tinha nenhum componente nacional, os carros vinham pré-montados e quando chegavam aqui a sua montagem era finalizada. Em 1925, a General Motors (GM) também chega ao Brasil com o mesmo modo de operação da Ford, carros pré-montados e sem participação nacional.

1.1 Construção e Plano de Metas

O estopim para a construção de uma indústria que pudesse realmente ser chamada de nacional teve início com a Segunda Guerra Mundial com a criação do setor de autopeças, pois devido ao conflito, todo o poder industrial americano estava alocado para as necessidades internas e em suprir seus aliados na Europa. Sendo assim, como nossa frota era composta basicamente por veículos americanos, ficamos sem ter acesso a um número razoável de peças de reposição, por isso que foi iniciada a produção local destes tipos de peças para tentar, minimamente, suprir a demanda interna brasileira, isso foi importante para facilitar as tentativas de nacionalização de peças dos veículos em governos posteriores.

Segundo Barros e Pedro (2012, p.94) “foi apenas em 1956, com a chegada de JK à presidência da República que, a indústria automobilística adquiriu função principal nas políticas de desenvolvimento do governo”. Já que antes disso, os veículos ainda continuavam chegando na forma de kits completos ou parcialmente montados. De acordo com Shapiro (1997), a participação brasileira em um carro feito localmente girava em torno de 30%, sendo que essas peças eram as mais simples como as velas de ignição, baterias e faróis.

Essas peças, de baixo valor agregado, já podiam ser consideradas uma vitória para o segmento de autopeças, que pelo menos tinha um mercado consumidor, que embora pequeno, ainda conseguia consumir sua produção de maneira satisfatória, principalmente no âmbito da manutenção destes veículos, já iniciando o mercado de “paralelos”.

Segundo Bresciani (2003, p. 126), “em se tratando especificamente da indústria automobilística, os investimentos acabaram por originar demanda no segmento de autopeças, borrachas, vidros e minérios.” Portanto, ao analisar os setores que receberam foco do plano de metas fica claro que “a opção pelos setores em que os investimentos foram feitos, fundamentou-se no procedimento de demanda derivada, ou seja, o investimento, e concludente ampliação de um setor característico, acabavam por provocar demanda em outros” (Pompeu, 2017, p. 24).

Isso corrobora com a teoria dos polos de desenvolvimento de Perroux (1967), apontando que existem determinadas indústrias, aquelas que apresentam crescimento de seu produto acima do crescimento econômico nacional, tem destaque por causa da grande capacidade de dinamização da economia. Essas indústrias motrizes, como por exemplo a automobilística e a petroquímica, exercem ação a montante e à jusante da cadeia produtiva, seja porque consomem muitos insumos ou porque seus produtos servem de base para outras indústrias.

Para melhor compreensão do processo de crescimento da economia, Perroux (1967) estabeleceu três elementos de análise: i) a indústria-chave, que no caso aqui analisado é a indústria automobilística, é aquela que, à medida que sua produção aumenta (motriz), aumenta também a demanda de insumos vindos de outras indústrias (moventes); ii) o regime não concorrencial do complexo. Aqui temos a ausência de concorrência e a existência de oligopólios que darão a essas montadoras, lucros superiores aos que seriam obtidos se houvesse uma grande concorrência entre as montadoras; iii) A concorrência territorial é fruto da concentração urbana e da proximidade geográfica do polo industrializado. É possível observar esse elemento a partir do aumento da demanda por causa do consumo em geral, além da saúde, habitação, transporte, dentre outros. Ademais, Perroux (1967) afirma que o acesso às condições básicas de consumo, além do acesso à educação, habitação, saúde e o costume de poupar, são condições essenciais para que o desenvolvimento econômico de um país se consolide.

Dessa forma, ao analisar as relações econômicas, Perroux (1967) destaca três espaços econômicos. O primeiro espaço é o conteúdo de um plano, é aqui que estão as relações entre a empresa e seus compradores e entre a empresa e seus fornecedores. O

segundo espaço é aquele em que uma empresa exerce simultaneamente duas forças, uma centrífuga e outra centrípeta e é na relação destas forças que será determinada a área de influência da empresa. O terceiro espaço é o espaço homogêneo, caracterizado por ser o espaço econômico que a empresa pode transcender o próprio espaço vulgar, ou seja, aquele espaço ocupado por ela mesma.

Mesmo tendo estes três espaços como base para as suas análises, Perroux (1967) considerava que os espaços econômicos não tinham limites, e que existiam tantos espaços econômicos quanto objetos da ciência econômica.

A partir de Perroux (1967), entende-se que, a demanda gerada por essas atividades trataria de acender outras atividades secundárias que não receberam atenção direta do plano de metas, criando um efeito cascata na economia onde os setores contemplados pelo plano puxariam os outros setores da economia ao qual estavam ligados.

Além disso, o Plano de Metas trazia meios que contornavam erros já cometidos anteriormente nas tentativas de substituir as importações, pois “os escopos indicados por JK por meio do Plano de Metas, procuraram preencher esta falha estrutural, delineando metas de desenvolvimento em setores característicos e conexos” (Barros e Pedro, 2012, p. 95).

Como uma indústria estratégica dentro do plano de metas do governo JK, foi criado, com base no decreto nº 39.412, de 16 de junho de 1956¹, o Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA), o grupo contava com a participação de representantes de todos os órgãos que tinham alguma gerência sobre a aplicação do plano no setor automotivo. Conforme o artigo 16, do decreto nº 39.412 o GEIA tinha como finalidades e atribuições:

- a) Elaborar, e submeter à aprovação do Presidente da República, Planos Nacionais Automobilísticos para as diversas linhas de fabricação de autoveículos 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 for 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;

¹ Para ler o decreto completo acesse: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1950-1959/decreto-39412-16-junho-1956-332154-publicacaooriginal-1-pe.html>

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.

Conforme Latini (2007, p. 139), o GEIA foi formado inicialmente pelo ministro da Viação e Obras Públicas como presidente, pelo diretor executivo da Superintendência de Moeda e Crédito (SUMOC), pelos diretores das Carteiras de Câmbio e Comércio Exterior do Banco do Brasil e pelo diretor superintendente do Banco Nacional de Desenvolvimento (BNDE). Posteriormente, juntaram-se ao grupo o ministro da guerra e o representante do Conselho de Política Aduaneira (CPA), representantes do Ministério da Agricultura, da Carteira de Crédito Agrícola e Industrial do Banco do Brasil e do Departamento Nacional de Estradas e Rodagens (DNER). As reuniões do grupo eram sempre diretas e os representantes tinham poder de decisão sobre os órgãos que representavam. O objetivo era contornar as burocracias envolvidas, dando agilidade nas decisões feitas pelo grupo, além disso, se um projeto fosse aprovado pelo GEIA, ele estava automaticamente aprovado por todos os órgãos membros do grupo, cabendo aos representantes supervisionar as partes que cabiam a cada um deles.

Nos estudos de Lopes (2006, p. 129), o autor comenta que o Plano de Metas para a indústria automobilística, trazia consigo pontos bastante atraentes para montadoras internacionais se instalarem no país, os principais sendo: i) reserva de mercado por meio da proibição de importação, ii) empréstimos com taxas de juros muito menores, iii) investimentos com taxas de câmbio preferenciais e iv) isenções fiscais e tributárias. A lista de benefícios tinha como objetivo tornar o país mais convidativo para as montadoras, fazendo com que elas ignorassem as claras falhas de infraestrutura do país, em troca de uma posição vantajosa no futuro.

De acordo com Lopes (2006, p. 127):

Basicamente, o plano automotivo do governo JK consistiu em fechar efetivamente o mercado para a importação através da fixação de taxas de câmbio e do racionamento cambial para produtos automotivos. As empresas que cumprissem as metas de nacionalização estariam aptas a receberem uma série de incentivos financeiros. As metas de nacionalização a serem cumpridas pelas montadoras seriam elevadas anualmente até atingir um índice de nacionalização de 90% para caminhões e veículos utilitários, enquanto que para jipes e carros este índice deveria atingir o valor de 95%.

Para Shapiro (1997), o sucesso do plano de metas estava diretamente ligado ao sucesso ou não da indústria automobilística no país, pois com base nela que a industrialização de outras áreas teria início, pois a quantidade de recursos e insumos para alimentá-la geraria um efeito positivo para outros setores da economia, elevando assim os ganhos potenciais o que corrobora com os estudos de Perroux (1967). Dessa maneira, o mercado automotivo poderia se desenvolver de forma que apenas as partes críticas, como o motor continuassem a ser importadas, enquanto o resto seria feito por empresas nacionais que também ganharam os incentivos das políticas governamentais. Com este passo, era esperado que em pouco tempo empresas nacionais também começassem a fabricar seus próprios carros.

Dito isso, podemos fazer o paralelo com o que já foi supracitado acerca das questões históricas do período da Segunda Grande Guerra Mundial, durante o Estado Novo, com a substituição das importações de autopeças para a fabricação local.

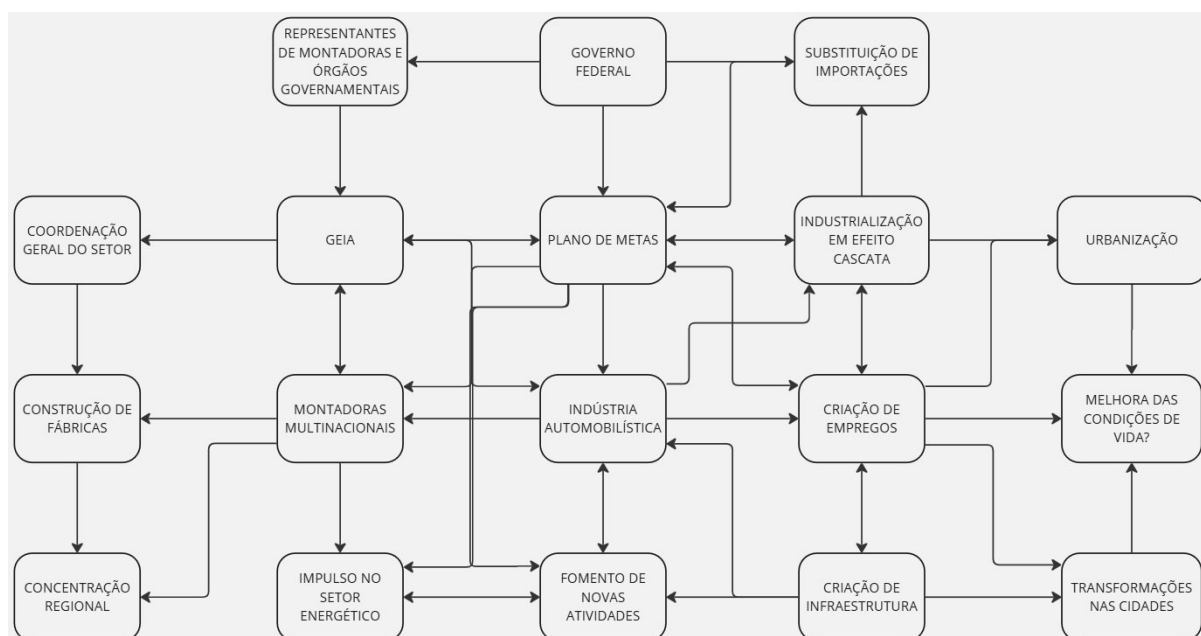
O processo de instalação dessas plantas produtivas não aconteceu de maneira fácil, o GEIA tinha em seus planos algumas montadoras chaves que seriam fundamentais para a construção da indústria automobilística no país. Um dos pontos principais dessas conversas foi a instalação da planta produtiva da Ford, ter esta montadora era fundamental por causa de sua influência no setor, a companhia também sabia disso e colocou uma série de condições para começar a sua operação. A Ford apresentou vários planos ao GEIA, os quais foram todos negados, pois estes planos exigiam maiores incentivos para serem aplicados, isso mostrou o comprometimento do governo ao Plano de Metas, mesmo sabendo da importância da Ford para o sucesso do plano (Shapiro, 1997). Para Lopes (2006, p. 131), a maneira que o plano de metas foi arquitetado foi fundamental para que o governo ganhasse esta disputa, pois os incentivos eram maiores para as montadoras que primeiro aderissem ao plano, enquanto as últimas não teriam tantas vantagens com relação às primeiras, isso poderia se traduzir em perda de mercado por causa das vantagens competitivas.

O Brasil já era o maior mercado da América Latina, todavia, ainda era impossível fabricar em escala tendo em vista a situação econômica do país, que tinha uma renda consideravelmente baixa e infraestrutura precária. Para colocar estes veículos em circulação seria necessário fazer uma série de obras de infraestrutura que pudessem comportar toda esta nova carga de veículos. Além disso, o governo tinha como objetivo aumentar a produção de carros de passeio em detrimento da quantidade de caminhões produzidos. A maioria dos projetos apresentados pelas montadoras ao GEIA tinham os

caminhões como os principais veículos a serem produzidos, mas isso estava contra os planos governamentais, então todos os projetos foram negados por esse motivo. Somente quando as montadoras concordaram em fabricar ambos é que vários planos prosperaram.

Dessa forma, podemos ver que o Plano de Metas tinha na indústria automobilística o seu foco principal, já que era o fio condutor que desencadearia as transformações e o desenvolvimento esperado, assim, a teia de interesses que estavam envolvidos neste processo era bastante complexa e cada movimento desses atores poderia influenciar outras partes e gerar diversos outros efeitos, afetando o espaço econômico, isso pode ser visto na Figura 1:

Figura 1: Mapa mental do desencadeamento do Plano de Metas em relação a indústria automobilística (1957 – 1961)

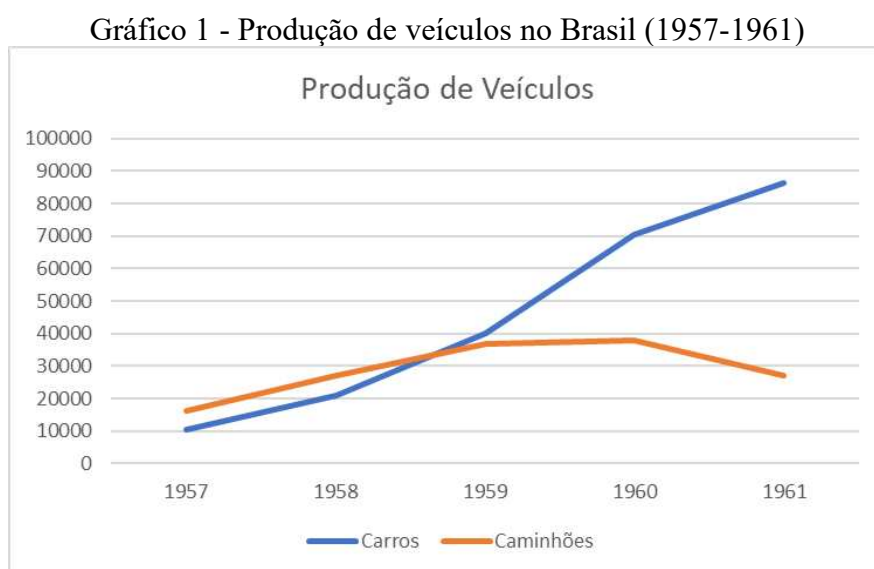


Fonte: Elaborado Pelo Autor

Essa intrincada cadeia de conexões era exatamente o que tornava o Plano de Metas um plano extremamente ambicioso, pois o escopo de seus efeitos tinha escala de influência nacional, tomando essa indústria chave para se tornar o motor do desenvolvimento do resto do país, contudo, o risco estava no fato de que os investimentos do setor chave eram majoritariamente externos, deixando pouca margem para o governo federal errar nesta questão.

Nesta época, já estava claro que o modal rodoviário seria a principal via de transporte brasileiro, superando os modelos ferroviário e naval, já que isso iria privilegiar

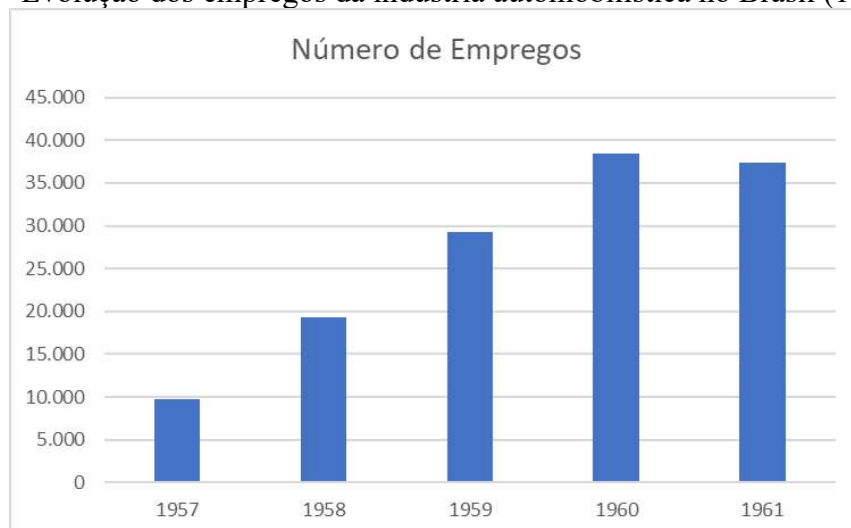
a nascente indústria automobilística, a fortalecendo e gerando confiança para as montadoras que iriam chegar ao país. Com base nisso, “os investimentos em infraestrutura causados pelo Plano de Metas eram enfocados, especialmente, no alargamento do sistema rodoviário, o que confirmava com o amplo aumento de demanda de veículos leves e pesados” (Pompeu, 2017, p. 28). Com isso, tanto a produção de veículos, quanto a infraestrutura avançavam a passos largos para atender às suas respectivas demandas, com especial atenção para a produção de carros, que deu um salto considerável nos últimos anos do governo JK (anos 1950 - 60), como é mostrado no Gráfico 1:



Fonte: ANFAVEA (2024)

Olhando apenas para os números de veículos produzidos neste período, fica claro que a política Automobilística do governo JK foi um sucesso, com um incremento importante na produção, estabelecendo assim esta importante indústria no país e que deveria continuar desta maneira pelos governos posteriores. Além disso, esse sucesso também se mostrava no número de empregos gerados, somente na indústria automobilística, a quantidade de trabalhadores crescia conforme os objetivos do Plano de Metas, abrindo dezenas de milhares de empregos diretos e mais algumas centenas de milhares de empregos indiretos devido ao efeito de desencadeamento dessa atividade, conforme mostra o Gráfico 2:

Gráfico 2 - Evolução dos empregos da indústria automobilística no Brasil (1957 - 1961)



Fonte: ANFAVEA (2024)

Contudo, vale a pena mencionar que o trabalhador que atuava nesse período é completamente diferente do trabalhador atual da indústria automobilística, tendo em vista que a exigência com relação a mão-de-obra era muito inferior ao cenário atual. A produção era concentrada principalmente nos estados do sudeste, com São Paulo capitaneando a produção de veículos, enquanto o Rio de Janeiro teria uma importante participação no ramo de autopeças. Essa especialização estava planejada para maximizar os efeitos com relação à criação de novos postos de trabalho nas duas principais cidades do país, sejam nas fábricas de veículos, nas de peças ou na infraestrutura rodoviária.

Para Santos e Burity (2002, p. 82), o Plano de Metas e a construção de Brasília, juntos, promoveram enormes progressos para o desenvolvimento do país, todavia, o desequilíbrio macroeconômico e o crescimento da desigualdade social, foram heranças irrefutáveis do Governo JK. O endividamento externo brasileiro oriundos do governo JK para financiar os projetos governamentais deixaram suas marcas e se tornaram uma dor de cabeça para governos posteriores, que tiveram que desacelerar ou desmontar várias medidas presentes no plano de metas.

1.2 Período da ditadura civil-militar - Expansão e consolidação do mercado brasileiro

Com o início da ditadura, o setor automobilístico sofreu o seu primeiro choque no mercado brasileiro com a descontinuidade de várias medidas tomadas pelo governo JK. O presidente eleito pelo congresso em 1964, general Castelo Branco iniciou uma série de medidas para tentar controlar a situação econômica do país, dentre elas estavam medidas

como corte de gastos públicos, aumento de tributos, contenção do crédito e compressão salarial. Estas ações estavam no âmbito do Programa de Ação Econômica do Governo - PAEG (1964-1966) e foram duramente criticadas pelos representantes da indústria nacional, sua implementação “promoveu uma ruptura na ascensão da indústria automobilística, pois além das políticas recessivas que adotou, também extinguiu o GEIA” (Lopes, 2009, p. 47-48).

Ainda com Lopes (2009, p.48),

No intuito de dar continuidade às atividades do GEIA, o então governo criou o Grupo Executivo das Indústrias Mecânicas (GEIMEC), que não tinha autonomia de atuação, pois era subordinada à recém criada Comissão de Desenvolvimento Industrial em 1964 - CDI-64. O GEIMEC tentou dar continuidade às políticas de fomento à indústria automobilística nacional. Porém, devido à falta de apoio da CDI-64, não obteve sucesso.

Com isso, ficava claro que as políticas trazidas pelo presidente Castelo Branco foram um retumbante fracasso. Diferente do GEIA, que tinham diretrizes e poder de atuação, o GEIMEC não tinha nenhum poder decisório, se tornando um grupo deliberatório que não chegava a nenhum resultado concreto. Com a recessão econômica, os arrochos salariais e políticas contra a obtenção de crédito, a indústria automotiva regrediu alguns anos, com a paralisação de empresas no setor, que acarretaram no aumento do desemprego, insatisfação de trabalhadores e empresários. Durante os anos de 1963 e 1965, a ociosidade do setor atingiu espantosos 70%, mostrando claramente que o setor, recém instalado, precisava de ajuda (Lopes, 2009, p. 48).

Com a chegada de Costa e Silva à presidência, foram feitas reformas econômicas para lidar com os impactos das medidas de governos anteriores. Como resultado dessas medidas, o setor automobilístico encontrou-se no rumo certo mais uma vez. Além da reforma financeira, foram tomadas medidas que permitiriam a facilitação de crédito e financiamento de carros, além de fusões e absorções de montadoras e empresas que eram tidas como ineficientes pelo governo. Com essas medidas, mesmo que não houvesse grandes incentivos do governo, o setor conseguiu crescer com base em sua capacidade ociosa, que voltou a se aquecer para suprir o aumento da demanda por veículos, fazendo com que o setor também obtivesse grandes ganhos com o chamado “Milagre Econômico”².

² Para saber mais acesse: <https://www.econbiz.de/Record/a-distribuição-de-renda-durante-o-milagre-econômico-brasileiro-um-balanço-da-controvérsia-barone-ricardo-stazzacappa/10010516562>

Nos próximos anos, uma série de grupos foram criados e extintos que tinham como objetivo criar políticas para o setor automotivo. Isto gerou um buraco na coordenação setorial, além disso, diminuiu a representação do setor em órgãos do governo, o que levaria a uma maior celeridade na possível resolução de problemas. Neste sentido,

A indústria automobilística brasileira, que teve um crescimento expressivo a partir do governo de JK (1956-1961), no início da década de 70 sofreu um abalo. A entrada do Japão e dos NIC (Newly Industrialized Countries) no mercado mundial de veículos automotores afetou de forma negativa as matrizes norte-americanas e europeias das principais montadoras brasileiras, o que repercutiu de forma negativa nas montadoras instaladas no Brasil. (Lopes, 2009, p. 49).

Além disso, a década de 1970 em geral não foi muito boa para a indústria automobilística em todo o mundo. Pois houveram várias crises que impactaram diretamente o setor, sendo a de maior impacto os dois choques do petróleo (1973 e 1975) que levaram os preços do petróleo e seus derivados para as alturas, tanto que diversos países começaram a buscar combustíveis fora do petróleo, tamanho medo e impacto que essas crises geraram. No Brasil, foi o recuo das políticas de acesso ao crédito e o aumento do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) que se tornaram barreiras para o crescimento do setor.

Neste ponto, é válido mencionar com base em uma matéria da revista Autoesporte³ que, durante o regime militar, os frutos das políticas de construção de uma indústria nacional começaram a surgir. A mais simbólica delas foi a Gurgel, a maior fabricante nacional de carros. Fundada em 1969, a Gurgel tinha a proposta de ser uma marca de carros popular e genuinamente brasileira, tendo todas as suas peças de fabricação nacional. A empresa também caiu nas graças do exército brasileiro com o seu jipe Xavante, que utilizava motor da Volkswagen, seu sucesso foi tamanho que lotes de versões exclusivas para o exército foram produzidas, atendendo a desejos dos militares.

A matéria também mostra que a companhia estreou tão bem no mercado que já em seu nascimento colheu bons frutos do período do “Milagre Econômico” e em 1973, expandiu a sua produção. Contudo, a maior representante nacional também caiu na mesma armadilha que as multinacionais e superestimou o mercado, além disso, projetos ousados como o primeiro carro elétrico brasileiro, o Itaipu E150, fizeram com que a empresa enfrentasse os problemas da estagnação do mercado, mas sem contar com o apoio de uma matriz estrangeira como as outras (Autoesporte, 2019).

³ Para ler a matéria completa acesse: <https://autoesporte.globo.com/carros/noticia/2019/09/gurgel-o-sonho-de-um-fabricante-brasileiro-de-automoveis-se-tornou-realidade-ha-50-anos.ghtml>

A Gurgel foi apenas a mais notória das fabricantes nacionais, aproveitando as condições, marcas como a PUMA, Agrale, Miura, Mascarello, Marcopolo, dentre outras estavam tentando encontrar o seu espaço e fazer valer todas as condições mercadológicas criadas pelos planos governamentais de fomento à indústria automobilística nacional.

Em 1975, já no governo Geisel, foi lançado o Programa Nacional do Álcool (PROÁLCOOL), que tinha como objetivo reduzir os gastos de importação de combustíveis na balança de pagamento brasileira, além de tentar dar um novo incremento na indústria automobilística. Em 1976, a última das quatro grandes fabricantes de carros do mundo se instala no Brasil, depois de muitas negociações com o governo, a FIAT, já seguindo planos para uma expansão territorial da indústria, se instala em Betim, Minas Gerais. Porém, nem mesmo a sua entrada foi capaz de evitar a estagnação do setor, de acordo com Santos e Burity (2002), o período de desenvolvimento que o setor experimentou com o “Milagre Econômico” fez com que as empresas superestimassem a receptividade do mercado, levando ao excesso de produção e conseqüentemente ao encalhe desses veículos nas fábricas.

Com isso, a solução encontrada foi a exportação, já que o mercado brasileiro não conseguia mais absorver a quantidade produzida, as montadoras e o governo traçaram planos para facilitar as exportações. Para isso, foi criado, em 15 de maio de 1972, o plano de Benefícios Fiscais a Programas Especiais de Exportação (BEFIEX), que ajudaria as montadoras que cumprissem certos objetivos a exportar de maneira muito mais fácil e menos custosa, eliminando várias taxas e impostos presentes na fabricação dos produtos para exportação.

Dentre as grandes montadoras, a Ford foi a primeira a aderir ao programa, logo depois a Fiat e a Volkswagen também entraram no plano, destas três, as que mais tiveram sucesso foram a Fiat e a Volkswagen, que conseguiram escoar cerca de 20% da sua produção por meio do programa. De acordo com Guimarães (1989), apesar do impacto positivo no excesso de oferta de automóveis, as exportações não chegaram a atingir números muito impressionantes, deixando ainda o mercado interno sob grande estresse. Mesmo assim, é inegável que essas medidas surtiram efeito, pois o Brasil exportou veículos em uma escala sem precedentes conforme apontam os dados do Gráfico 3:

Gráfico 3 - Exportação de veículos durante a ditadura militar no Brasil



Fonte: ANFAVEA (2024)

A década de 1980 pode ser considerada a mais conturbada que as montadoras enfrentaram no Brasil, foi constatada uma clara defasagem com relação aos veículos produzidos mundialmente e dos nacionais, este fato é explicado por causa das linhas de montagem, que foram adquiridas pelas montadoras justamente no período de troca e avanços tecnológicos. Sendo assim, as plantas que vieram para o Brasil poderiam ser consideradas modernas no momento em que chegaram, mas com o passar dos anos, os efeitos do atraso tecnológico se tornaram óbvios.

Para Catto (2015, p. 32-33) isso era sabido pelas montadoras e pelo governo, mas ambos, não tinham intenções de trazer plantas novas para o mercado brasileiro, pois os custos envolvidos seriam bastante elevados e o mercado brasileiro e seus mercados de exportação ainda não eram tão exigentes com a qualidade dos carros feitos por essas linhas defasadas. Ademais, entraram em vigor medidas ainda mais restritivas contra a importação, desta vez atingindo até maquinários pesados das montadoras.

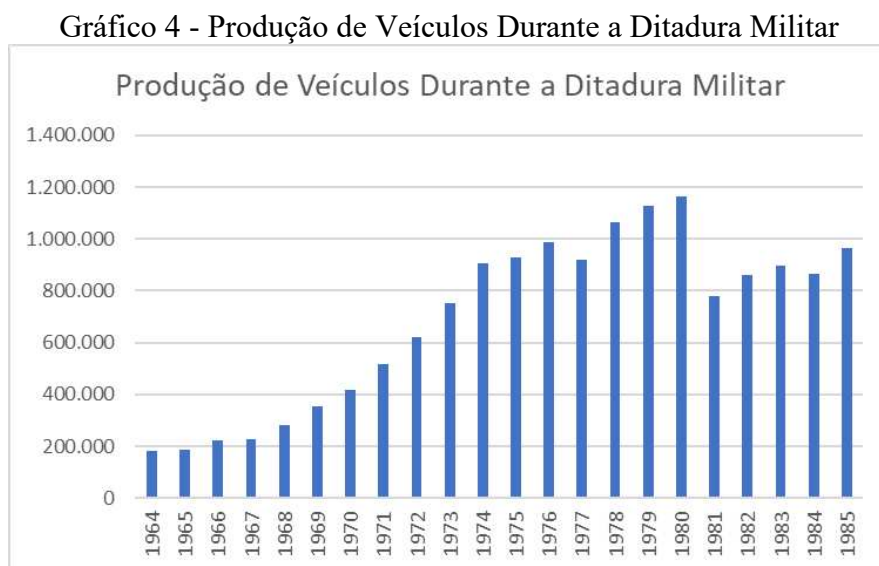
Tal situação mostra claramente a posição do Brasil no Sistema Mundo⁴, um país da semiperiferia do capitalismo que servia para escoar tecnologia que estava uma ou duas gerações atrás e que servia de base de exportação para países que estavam em condições ainda piores, como a periferia.

Com isso dito, ainda assim, alguns modelos saíram exclusivamente para o Brasil, fruto de pesquisas sobre o que mais era necessário para o caso brasileiro, com uma

⁴ Teoria criada pelo sociólogo Immanuel Wallerstein, para ler mais acesse: <https://iberoamericasocial.com/immanuel-wallerstein-e-o-sistema-mundo-uma-teoria-ainda-atual/>

infraestrutura que ainda tinha sérias deficiências, mas que se comparada a chegada das empresas ao país, já era um avanço bastante considerável.

As vendas de veículos durante o período da ditadura militar sempre foram crescentes apesar de todas as dificuldades impostas pelas situações internas e externas no Brasil. Ao analisar o número de veículos produzidos, a capacidade instalada, mercado consumidor e as condições de vida da população é possível a evolução comedida e o seu tropeço no início da década de 1980. A população já tinha atingido o limite de veículos que poderia absorver, expandir o mercado consumidor significava aumentar os salários e as condições de vida dos trabalhadores para que estes tivessem acesso ao que, na época, ainda era considerado um item de relativo luxo, compreender essas entranhas nos ajuda a entender como foi a evolução da indústria automobilística durante o período da ditadura militar como ilustrado no gráfico 4:



Fonte: ANFAVEA (2024)

O gráfico 4 nos mostra que mesmo com todos os problemas enfrentados durante este período, a indústria conseguiu crescer de forma constante até os solavancos que começam no final da década de 1970. Isso nos mostra como investimentos errados e expectativas mal calibradas podem transformar resultados razoáveis em um problema, pois sempre se deve produzir mais e com uma margem de lucro ainda maior que a anterior. Infelizmente, a situação imposta pela realidade trata de colocar as expectativas irrealistas de volta para o seu devido lugar, como no caso brasileiro, tamanho erro de leitura da situação não seria cometido novamente.

O período da ditadura militar deixou marcas que podem ser sentidas ainda hoje, as políticas protecionistas serviram para criar a acomodação nas montadoras, que já tinham o seu mercado bem delimitado. Essa situação ficou ainda mais clara com restrições ainda mais duras contra a importação, que foram determinantes no atraso tecnológico, já que como não tinham empresas nacionais com capacidade de lidar diretamente com as multinacionais, todos os seus recursos estavam alocados na produção, deixando pouco espaço para a pesquisa e desenvolvimento. Se hoje, o Brasil não possui uma marca nacional de carros, parte da responsabilidade se encontra neste período histórico, onde existiam empresas nacionais e vontade para ter o seu espaço, mas faltou a visão estratégica para desenvolver este setor com recursos nacionais, em vez de deixar tudo nas mãos das montadoras estrangeiras.

1.3 Redemocratização, crise e liberalização da economia

Com o fim da ditadura militar, o país agora passava por transformações em vários âmbitos, seja social, político ou econômico, agora todos estavam tentando esquecer deste período e esperando por dias melhores. Contudo, o que aconteceu não foi o esperado, a crise econômica deixada pelos governos militares assombraria governos posteriores que faziam de tudo para lidar com a hiperinflação.

Em um cenário como esse, já com o esmorecimento da indústria automotiva, não foram tomadas medidas para adequar-se ao novo cenário, pelo contrário, segundo Lopes (2006, p. 131) a política de substituição de importações, que tinha dado resultados, agora mostrava claros sinais de esgotamento, as montadoras reagiram timidamente as mudanças tecnológicas e de processos e ao invés de diminuir custos e baixar os preços dos veículos, elas fizeram justamente o oposto, aumentaram as margens de lucro, tendo a expectativa que as unidades vendidas poderiam compensar as vendas perdidas por um preço inferior.

A crise econômica decorrente das políticas vindas dos governos militares acentuou uma outra parte do mercado brasileiro, o mercado de usados, que se tornou uma opção atraente para aqueles que necessitavam de um veículo, mas não poderiam comprar um carro 0 Km. Essa cultura também se mostrou um entrave nas pretensões das montadoras, que perdiam potenciais clientes.

Em franca decadência, a indústria automobilística viu-se em uma encruzilhada, com as empresas nacionais do setor endividadas, o mercado consumidor estagnado, a produção cada vez mais encalhada e as montadoras multinacionais cada vez mais se escorando nos benefícios dados ao governo federal para sua operação. A situação era

bastante crítica e tirava o sono daqueles que trabalhavam no setor, com movimentações frequentes entre trabalhadores e pequenas empresas do ramo, que temiam o que aconteceria se a indústria quebrasse de vez. Este medo era corroborado pelos dados econômicos que davam sinais de terra quase arrasada para o setor, que embora mantivesse sua estabilidade em vendas, não conseguia avançar para uma situação saudável, comparando, em 1975 a indústria automotiva respondia por cerca de 19% do PIB (Produto Interno Bruto) industrial do Brasil, já em 1990, este número cai para apenas 9,6% do PIB industrial (Torres, 2011, p. 93).

Como era de se esperar, não demorou muito e os estragos atingiram as grandes montadoras. Em 1991, a Ford fechou a sua divisão de motores em São Bernardo do Campo, em São Paulo. O fechamento desta unidade fez com que todo o mercado, governo e trabalhadores temessem que este fosse o início de um processo de desindustrialização do setor no país. Para Latini (2007), a Ford fechou essa unidade por causa do baixo desempenho das economias da América Latina, mercado ao qual essas montadoras mais exportavam a partir do Brasil.

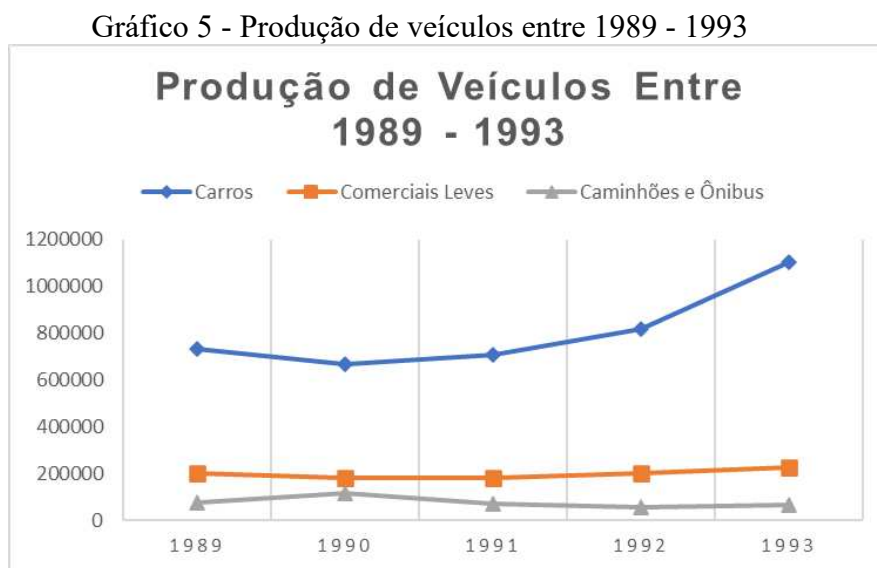
De acordo com Torres (2011, p. 93-94), temendo a desindustrialização do setor, uma série de medidas para a recuperação da indústria foram tomadas a partir de 1992 para mudar este quadro, a mais importante delas foi a criação da Câmara Setorial da Indústria Automobilística, que tinha como objetivo evitar a desindustrialização do setor, preservar os empregos e recuperar as vendas de veículos. Com isso, depois de muito tempo, o país havia recuperado o diálogo entre governo, empresários e trabalhadores, com a última vez sendo com o GEIA. Com isso, o setor voltava a crescer novamente por causa de um cenário mais favorável interna e externamente, com a retomada do crescimento econômico da economia e a estabilização dos preços.

Como primeiras medidas, a Câmara Setorial derrubou os valores dos carros em 22%, com toda a cadeia contribuindo no corte de suas margens de lucro e com a queda de impostos, manutenção do nível de emprego e valorização real do salário dos trabalhadores, a facilitação de consórcios e de acesso ao crédito e a constituição de um grupo de estudos para a construção de novas políticas para o setor.

Essas medidas e principalmente a construção do grupo de estudos foram fundamentais para oxigenar o setor e trazê-lo de volta de uma situação de pré-colapso. Medidas como destravar o financiamento de carros, utilitários, caminhões e ônibus para pessoas físicas seriam fundamentais para destravar o setor, vale lembrar que o plano Brasil Novo, conhecido popularmente como Plano Collor, já estava em vigor e gerando

estragos no consumo das famílias. Outro ponto importante, foi a disponibilização de uma linha de crédito no valor de US\$150 milhões pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) para caminhões médios e leves, dando um respiro ao setor (Latini, 2007).

Essas medidas tiveram efeito quase imediato, com a produção de veículos voltando a crescer, o principal impacto está na fabricação de carros, que retomou o seu crescimento, como mostra o gráfico 5:



Fonte: ANFAVEA (2024)

Outro fator determinante para o setor ter a cara atual foi a abertura econômica que permitiu a importação de veículos para o mercado nacional. Com este movimento, as montadoras começaram o seu processo de modernização, trazendo novos modelos e maquinário, agora com novos aportes de suas matrizes e novas políticas de incentivos governamentais, com isso, o segundo grande período de investimento externo na indústria automotiva teve início.

Vale lembrar que neste ponto, a indústria pelo mundo já havia se tornado global, criando uma cadeia de dependências entre os países do centro do capitalismo e os outros. A onda neoliberal varreu o mundo a partir da década de 1990 e trouxe várias mudanças para a forma como os países se organizavam, conforme Santos (2001) a globalização se apresenta de três maneiras, como ela se vende (fábula), como ela realmente é (perversidade) e como ela pode vir a ser (possibilidade). No primeiro caso, temos uma ampla propaganda pregando a inserção dos países ao mundo globalizado, que a partir

desta abertura, o país encontrará a via do progresso, permitindo o livre comércio e usufruindo de todas as maravilhas que este novo mundo tem a oferecer.

Já no segundo, temos a verdadeira face da globalização, onde os países que impõem a globalização aos outros a irão utilizar para dominar os que estão em processo de entrada na globalização, pois os países do centro do capitalismo dispõem de vantagens, técnicas, científicas e informacionais que geram uma enorme disparidade entre esses atores, criando uma relação de domínio. Para Santos (1994, p. 20) “o meio técnico-científico-informacional é um meio geográfico onde o território inclui obrigatoriamente ciência, tecnologia e informação.” Dessa forma, é este meio que assume a cara do espaço e do tempo, vai ser aqui que se instalaram as atividades hegemônicas que têm relações mais longínquas e participam do comércio internacional, fazendo com que determinados lugares se tornem mundiais (Santos, 1994, p. 21).

No terceiro caso, temos a globalização como ela pode vir a ser, Santos (2001) argumenta que a globalização pode ser transformada, permitindo a construção de uma nova realidade, que seja mais justa e mais humana. Isso poderia ser feito a partir dos mesmos mecanismos que a globalização perversa utiliza, porém, com uma orientação diferente e voltada para novos fundamentos sociais e políticos. Afinal, a atual forma da globalização tem como objetivo perpetuar as desigualdades e manter o domínio do centro sobre a periferia.

No caso aqui analisado, ficaremos apenas com a leitura de globalização como fábula e como perversidade. No Brasil, a onda neoliberal atingiu em cheio a indústria automobilística, com pressões internas e externas para que o país se abrisse para o comércio exterior. Com promessas de que isso catapultaria a economia brasileira e que os benefícios econômicos se espalhariam por toda a sociedade. Este foi um período sombrio para os representantes nacionais da indústria, com várias fábricas de autopeças fechando, inclusive a Gurgel, o maior símbolo da indústria nacional, não conseguiu competir com a enxurrada de carros importados e com impostos reduzidos trazidos pela abertura econômica e pelos investimentos externos vindos para as grandes montadoras. Em 1994, a empresa declarava falência após ter um empréstimo, já acertado, negado pelo governo Collor, matando de vez esta companhia icônica.

Dessa forma, o país havia desistido de ter uma indústria automobilística própria, ficando dependente tecnologicamente e subordinado às estratégias de grupos multinacionais que representam países hegemônicos. Isso resultou em um aumento de produção para o mercado interno, mas baixa autonomia e pouca pesquisa e

desenvolvimento, além disso, os lucros não ficavam no país e retornavam para as suas matrizes. Dessa forma, conforme argumentado em entrevista dada por Santos (1999) o uso político das técnicas (como a automação e a logística global) reforça a assimetria entre países centrais e periféricos, reduzindo a capacidade de decisão local e priorizando interesses externos.

Essa reestruturação produtiva pode ter aumentado a produtividade tendo como novo modo de produção o toyotismo, mas em troca retirou direitos e precarizou os trabalhadores, além disso colocou enorme pressão sobre fornecedores nacionais, principalmente de peças. O setor de autopeças estava em uma situação complicada por causa da entrada de concorrentes estrangeiros, com os índices de nacionalização dos carros fabricados no país caindo ano após ano, saindo de 51,9% em 1994 para apenas 22,1% de participação de peças nos carros em 2001 (Lopes, 2006 p. 138). Tais dados mostram a regressão do projeto nacional por um projeto de importação geral de insumos, deixando o país vulnerável a pressões externas. Além de gerar dependência, isso também reforça a posição do Brasil na divisão internacional do trabalho, como um país agroexportador e exportador de matérias primas, deixando a indústria em último plano. O pouco de produção nacional estava refém das pressões estrangeiras, desmontando tudo o que foi feito por este setor durante o período de JK e seu sonho de nacionalização completa da produção.

Com a abertura econômica e a facilitação da circulação de capitais, se tornou mais interessante para essas montadoras investirem no Brasil, que estava se estabilizando. Para receber estes investimentos, governos das três esferas começaram a trabalhar em todas as frentes possíveis para receber estes novos investimentos. Tal dinâmica deu início ao espraiamento geográfico da produção pelo país.

2. POLÍTICAS DE INCENTIVOS DAS DÉCADAS DE 1990 E 2000 E A NOVA DISTRIBUIÇÃO GEOGRÁFICA DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA

2.1 Incentivos Fiscais e a Recuperação do Setor na Década de 1990

A década de 1990 foi marcada pela grande quantidade de investimentos externos que chegaram ao Brasil após a abertura econômica acontecida neste período, a Câmara Setorial de 1992, tinha se mostrado um movimento acertado por parte do governo federal e trouxe novos ares para a indústria. Então, percebendo o sucesso, em 1993 foi feita a segunda Câmara Setorial, esta contava com maior participação dos trabalhadores,

contando ainda com a participação da Força Sindical (Segunda maior central sindical do país).

Nesta Câmara Setorial, novos incentivos foram acordados para continuar as ações tomadas pela anterior, dentre estes incentivos, Ajimura (2007, p. 8) aponta que os principais foram: i) uma nova rodada de redução de impostos (IPI e ICMS), só que desta vez não era uma alíquota fixa, a porcentagem da redução estava atrelada ao tipo e potência do veículo; ii) Aumento dos prazos de consórcio para carros, caminhões e ônibus, além do aumento da parcela financiada pelo BNDES/Finame dos 40% para os 60%; iii) A negociação de novo aumento real dos salários e a abertura de novos postos de trabalho.

Com esta nova rodada de incentivos foi possível retomar a confiança empresarial, agora estava claro que o governo tinha a intenção de começar a investir novamente neste setor. Este compasso de espera durou até a criação do Novo Regime Automotivo (NRA - 1995) com base na medida provisória 1.024 que se tornou o decreto nº 1.761 de dezembro do mesmo ano e que posteriormente se transformaram na lei nº 9.440 de março de 1997⁵, com a inclusão dos estados do Norte, Nordeste e Centro-Oeste. O NRA tinha como objetivos: i) atrair novas indústrias e estimular a construção de novas plantas e marcas; ii) Manter em funcionamento as grandes montadoras e grandes indústrias de autopeças já instaladas no país; iii) Iniciar o processo de reestruturação das empresas brasileiras do setor, facilitando os processos de fusões, associações e aquisições; iv) consolidar o Mercosul e reforçar a posição do Brasil como sua peça-chave; v) incrementar as exportações do setor, aumentando com isto a necessidade de modernização e maior competitividade.

Já em 1996, 16 grandes montadoras, 150 empresas de autopeças e 29 firmas de segmentos relacionados aderiram ao NRA, mostrando como a expectativa pelo sucesso estava bastante alta, tendo em vista que as indicações governamentais deixavam claras que a indústria automotiva voltaria a ser um dos focos, onde os incentivos seriam alocados com maior facilidade. Isso nos mostra como as ações dessas grandes empresas são indissociáveis das ações estatais, pois sem a mão do estado para fortalecer as posições dessas empresas, grandes empreendimentos teriam muitos riscos associados a eles.

Logo de início, o NRA trouxe medidas como a redução de impostos sobre a importação de máquinas. Assim como a diminuição progressiva de impostos para importação de matérias-primas para montadoras e fabricantes de autopeças, uma redução

⁵ Para ler na íntegra acesse: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9440.htm

de 50% no imposto de importação de veículos prontos para as montadoras que aderissem ao NRA. Esses benefícios se dariam no âmbito proporcional de 1 para 1,5, para cada US\$ 1,5 exportado, as empresas tinham o direito de importar US\$ 1 com tarifas especiais reduzidas.

De acordo com Ajimura (2007, p. 9),

O NRA conseguiu dar às montadoras um poder extremamente grande, interferindo com isso em diversos aspectos fiscais do governo, bem como em relações de trabalho e sociais, além de políticas de desenvolvimento regional e de financiamentos oficiais. Em agosto de 1996, ampliou-se a abrangência do regime com: incentivos fiscais para montadoras a serem estabelecidas nas regiões Norte/Nordeste/Centro-Oeste; abrandamento da necessidade do alto índice de nacionalização; manutenção de 35% de alíquota de importação para montadoras instaladas no país.

Este poder dado às montadoras se encontrava nos objetivos 1 e 2 do NRA, que agora tinha dado um enorme poder de barganha para essas empresas na busca de conseguir melhores condições de instalação, sejam de novas fábricas ou a sua mudança de local. Foi com este poder que as empresas deste segmento começaram a instigar uma situação que se tornaria bastante comum para empresas de médio e grande porte, fomentar guerras fiscais entre unidades da federação e entre municípios para conseguir extrair ainda mais vantagens que aquelas já concedidas pelo governo federal.

As montadoras aproveitaram completamente as novas condições de importação, com a sua facilitação e taxas mais atraentes, as montadoras agora tinham em seu portfólio modelos que antes não estavam disponíveis no Brasil, podendo trazer para o país carros que estavam encalhados em mercados mais competitivos como o americano e o europeu. Segundo Luedemann (2003, p. 149) a Fiat foi a montadora mais agressiva neste primeiro período de importação, chegando a quase 90 mil veículos em 1995. Essa postura deu certo e a Fiat conseguiu subir a sua participação máxima de mercado de 16% na década de 1980 para 31,6% em 1994, após 1995, a montadora reduz as suas importações, mas consegue manter a sua participação no mercado relativamente estável.

Durante este período, todas as grandes montadoras importaram mais de 30 mil veículos cada, isso trouxe algumas mudanças na participação de mercado, com a Volkswagen perdendo mercado para a Fiat e a GM. Nos primeiros anos do governo Fernando Henrique, um fato curioso ocorreu, “a Volkswagen e a GM pressionaram o governo para reverter a abertura do mercado, utilizando a própria abertura para interferir no aumento das importações e na inversão da balança comercial” (Luedemann, 2003, p.

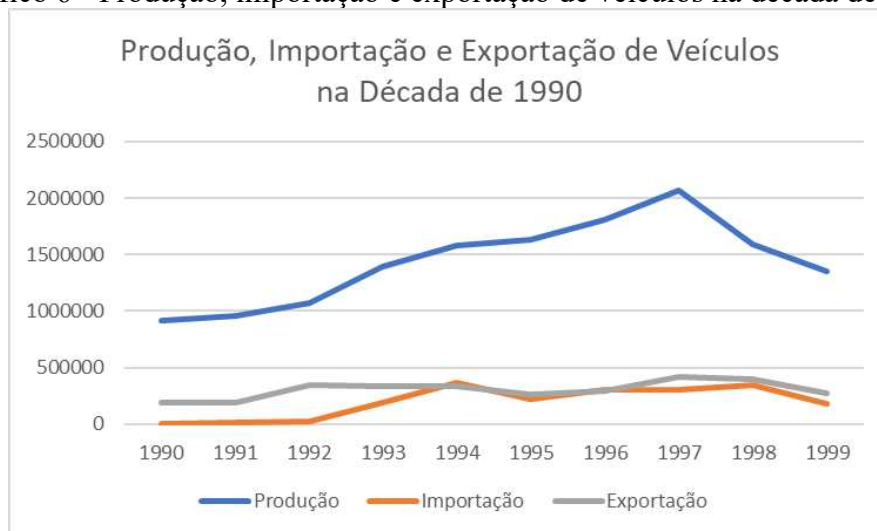
149). Isso aconteceu por causa da Fiat ter se aproveitado oportunamente da situação e ter tomado fatias de mercado destas duas montadoras, gerando essa situação que, mesmo tendo benefícios na importação, optou-se pela restrição das importações para conter um concorrente que utilizava essa estratégia.

Em 1997, os governos da Coreia do Sul, Japão, Reino Unido, Alemanha e EUA reclamaram junto à Organização Mundial do Comércio (OMC) de protecionismo brasileiro por causa da NRA. Isto gerou uma crise entre o governo norte americano e as montadoras americanas por apoiarem o NRA em detrimento da posição governamental americana (Luedemann, 2003, p. 157). O governo americano temia que se abrissem exceção para o Brasil nesta questão, abriria precedentes para que outros países defendessem os seus parques industriais instalados localmente, podendo colocar em xeque a onda neoliberal e a globalização que estava tomando forma.

O governo conseguiu contornar a crise negociando diretamente com os países, mas o fator que ajudou a debelar essa situação foi o fim da paridade entre o Real e o Dólar e o aumento das exportações para a Argentina, além de permissão de melhores condições de entrada das empresas destes países ao mercado brasileiro.

A década de 1990 havia ressuscitado a indústria automotiva brasileira, com o aumento de vendas por causa de programas como o Meu Carro Popular (1993), facilitação de importações e com as exportações também representando bons valores, toda a cadeia estava ativa e a ociosidade tinha retornado aos níveis aceitáveis para este segmento, conforme mostra o gráfico 6:

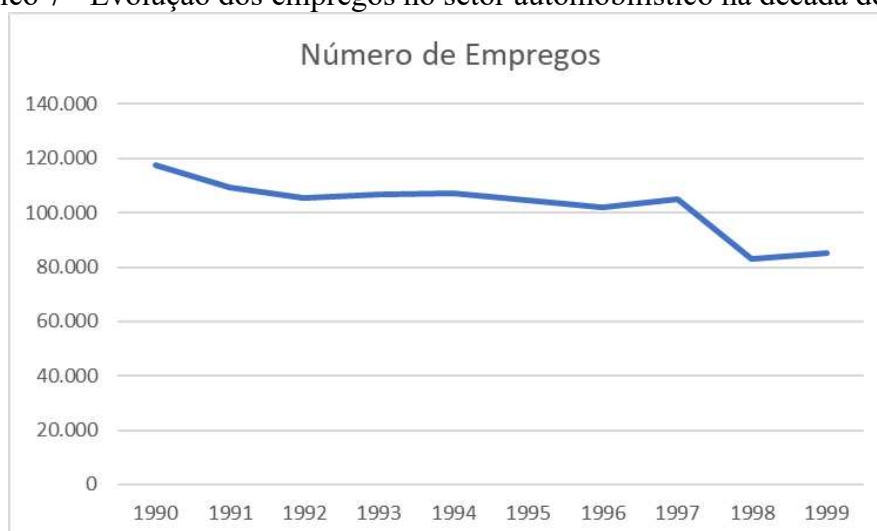
Gráfico 6 - Produção, importação e exportação de veículos na década de 1990



Fonte: ANFAVEA (2024)

No final da década os números sofreram um declínio por causa da questão cambial, que tirou parte do poder aquisitivo para comprar os veículos, entretanto, é inegável que o setor tirou máximo proveito da conjuntura social e oportunidades oferecidas pelo governo. Contudo, essa retomada do setor não se traduziu em novos empregos conforme tinha sido acordado na segunda câmara setorial, pelo contrário, com o aumento da automação, o número de trabalhadores necessários para fabricar um carro diminuiu, impactando não só os novos empregos, como os já existentes, levando a uma perda gradual, mas notável de trabalhadores durante a década de 1990 como nos mostra o gráfico 7:

Gráfico 7 - Evolução dos empregos no setor automobilístico na década de 1990



Fonte: ANFAVEA (2024)

Tendo como base os gráficos 6 e 7, é possível notar que mesmo com o aumento da produção, mais de 30 mil postos de trabalho foram fechados no setor, mostrando que a técnica e os processos tinham ganhado um salto tecnológico a partir da nova onda de investimentos que tinha acontecido neste período.

Com este cenário, ficava bastante claro que o Brasil entrava novamente no foco destas grandes montadoras, com a situação econômica melhorando em toda a América Latina, o mercado consumidor destes países poderia se aquecer novamente a qualquer momento, além disso, com o aumento de produtividade, os custos com mão de obra tendiam a cair, ademais, vale notar que a frota desses países estava começando a envelhecer, ou seja, uma nova onda de compras por parte da população se aproximava.

Era impossível que as montadoras perdessem essa oportunidade e o Brasil era o país perfeito para suprir esta região do globo, com isso, o Brasil receberia uma nova rodada de investimentos externos, semelhante aos investimentos durante o governo de JK, que dariam um novo impulso na capacidade produtiva geral das montadoras, mas isso não só foi possível por causa dos estímulos econômicos dados diretamente para as montadoras, mas também pela estabilização macroeconômica dada pelo Plano Real (1994), que finalmente consolidou a economia brasileira e deu previsibilidade para a população e empresas, sem o fantasma da hiperinflação.

Ainda com Ajimura (2007, p. 26),

O Brasil no meio da década de 90 se mostrava como um país importante para se investir, uma vez que ele poderia centralizar a produção para toda a América do Sul, tendo ainda vantagens de localização (perto de fornecedores de matéria-prima e componentes e também do potencial mercado consumidor), bem como bons incentivos financeiros como o preço e a qualidade da mão-de-obra, custos competitivos de aço, insumos e energia. Porém, mesmo decidindo em se investir no País, ainda havia a dúvida: “Dentro do Brasil, onde se investir?”.

Com esta pergunta em mente, as montadoras também se aproveitaram da situação daqueles que queriam receber estes investimentos. Estava posto o desafio e o início da luta para receber estes investimentos, que prometiam trazer uma nova luz de desenvolvimento nos locais onde seriam instaladas, reforçando a teoria dos polos de desenvolvimento de Perroux (1967). É óbvio que as plantas já existentes receberiam novos investimentos por parte de suas matrizes, mas isso não as impedia de ameaçar com a sua saída para conseguir extrair novos benefícios dos estados e municípios que as montadoras estavam instaladas.

E é assim que se inicia a guerra fiscal entre unidades da federação e os municípios dentro desta unidade. A diversificação da produção não seguia duramente a lógica tradicional das teorias locacionais da geografia econômica, onde a proximidade da matéria prima, mão-de-obra farta e mercado consumidor deveriam ser equilibrados para encontrar um ponto ideal para a instalação de uma empresa. Para entender o espraiamento da indústria automotiva pelo país é fundamental ter em mente que a guerra fiscal foi um fator importante e mesmo os fatores tradicionais também tiveram a sua relevância na escolha destes locais de instalação.

O caso brasileiro é bastante interessante de ser analisado, tendo em vista que foi na contramão do que outras regiões do mundo fizeram para receber as plantas da indústria

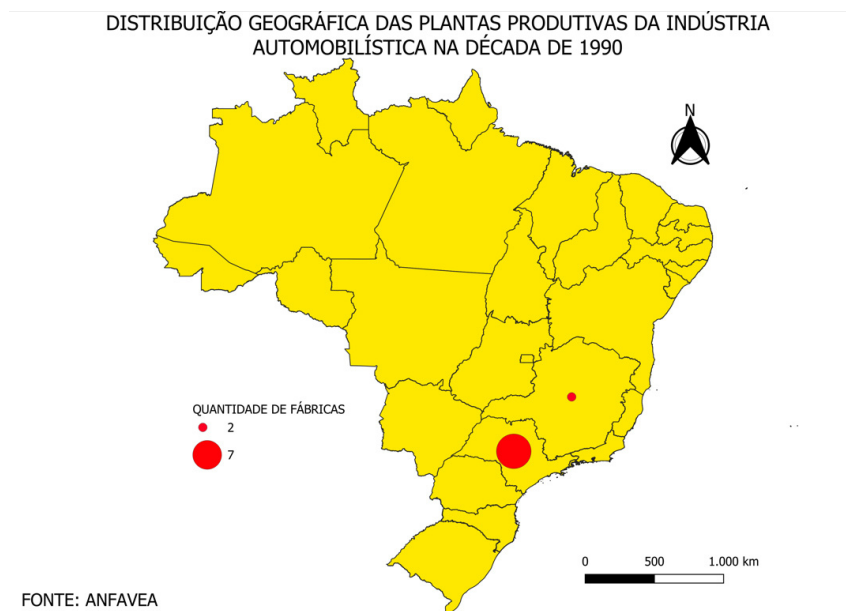
automobilística, onde o parque industrial já estava montado para recebê-las. Nesta nova fase de expansão pelo Brasil, as fábricas das montadoras, com algumas exceções, serviram de base para a construção de centros industriais, tendo essas companhias como o centro e com as suas indústrias de suporte se instalando logo após ela. Ou seja, a instalação de uma planta não significava apenas a chegada da montadora, mas a formação de um potencial novo parque industrial dentro do estado. Foi por isso que a briga entre os estados foi tão feroz durante este período que, na mente dos gestores das mais diversas esferas, a geração de empregos iria compensar a quantidade de impostos que os estados estavam abrindo mão.

2.2 Nova distribuição geográfica da indústria automotiva (1995 - 2010)

Na década de 1990, a indústria automotiva ainda estava concentrada no Sudeste do país devido às condições estruturais disponíveis para a região. Investimentos em um setor como o automotivo demandam uma enorme quantidade de recursos para saírem do papel, por isso lugares onde esta atividade já era desenvolvida tinham prioridade nos investimentos por causa da complementaridade das indústrias. De acordo com Galvão (1988), a complementaridade industrial é fruto das circunstâncias do capitalismo e ela se estabelece como um prenúncio do movimento de homogeneização do espaço, onde o capital monopolista consegue concentrar e centralizar atividades econômicas a fim de baratear custos.

Até este ponto, as indústrias do setor, em sua maioria, continuavam em seus postos desde a época da primeira onda de investimentos vindas do governo JK, até porque não haviam incentivos, mercado consumidor desenvolvido, infraestruturas das mais variadas para suportar este segmento durante o período da ditadura militar, conforme é mostrado na Figura 2:

Figura 2 - Distribuição geográfica das plantas produtivas da indústria automobilística na década de 1990



Fonte: Elaborado Pelo Autor com Base em ANFAVEA (2024)

O estado de São Paulo concentrava a maior parte da produção como herança da instalação dessas fábricas durante o período do governo JK. A complementaridade é um fator locacional bastante relevante para uma indústria que precisa de insumos diversos como a indústria automobilística, já que isto barateia o custo da produção. Então, durante todo o período da ditadura militar, as empresas foram se aglomerando nestes parques industriais, criando uma estrutura equilibrada para os negócios destes setores. Estes dois estados capitanearam a produção de veículos no Brasil enquanto o Rio de Janeiro se especializou na produção de autopeças para suprir a demanda destes dois estados.

Seguindo a “Teoria dos Lugares Centrais” (Christaller, 1966), na qual a centralidade é determinada pelo nível de complexidade dos produtos e serviços oferecidos pelo lugar, seria natural de pensar que as novas plantas industriais se instalassem em lugares onde já haviam bons meios de suporte para elas. Afinal, os custos envolvidos seriam menores além de já contar com vantagens por estar em um centro industrial estabelecido, tendo a maioria dos fatores locacionais já preenchidos. Contudo, não foi bem isso que aconteceu, a nova rodada de investimentos na segunda metade da década de 1990 não se ancorou nos polos industriais já montados, mas sim na criação de novos parques criados a partir dela.

Holanda (1969), afirma que forças ou fatores locacionais se referem em como as variáveis que determinam ou orientam a distribuição geográfica ou espacial dos

investimentos. Sendo a localização ótima aquela que assegura a maior diferença entre custos e benefícios, tanto privados quanto sociais. Woiler e Matias (2007) corroboram com Holanda (1969) e interpretam que os estudos podem ser resumidos em três tipos de custos: os custos de aquisição, distribuição e transformação.

Ademais, podemos observar na literatura uma divisão destes fatores em duas escalas, sendo uma chamada de macrolocalização e outra de microlocalização. Na macrolocalização temos como principais questões: custos e eficiência dos transportes, áreas de mercado, disponibilidade e custos de mão-de-obra, custo da terra, disponibilidade de energia, suprimentos de matéria-prima, disponibilidade de água, eliminação de resíduos, dispositivos fiscais e financeiros, economia de aglomeração e elementos intangíveis. Já na microlocalização estão presentes outros fatores de matriz local, como relevo, qualidade do solo, via de acesso e de comunicação, serviços públicos, capacidade da infraestrutura, situação legal da propriedade e outros dispositivos legais, assim como a existência de instalações (Brene *et al*, 2014 p. 108). Ou seja, o comprimento de múltiplos destes fatores faz com que o local seja o ponto ideal para a instalação de um empreendimento, no caso aqui analisado, empreendimentos relacionados à cadeia produtiva da indústria automobilística.

Em uma pesquisa feita pela Confederação Nacional das Indústrias (CNI) junto a grandes empresários no país, em 1997, foram perguntados a eles quais eram as principais razões para a definição do local de instalação de novas plantas produtivas. A Tabela 1 mostra os resultados dessa pesquisa:

Tabela 1 - Fatores para definição geográfica do investimento

Motivo	%
Proximidade do Mercado	57,3%
Benefícios Fiscais	57,3%
Custo de Mão-de-Obra	41,5%
Vantagens Específicas da Localidade	39%
Sindicalismo Atual	24,4%
Saturação Espacial	14,6%

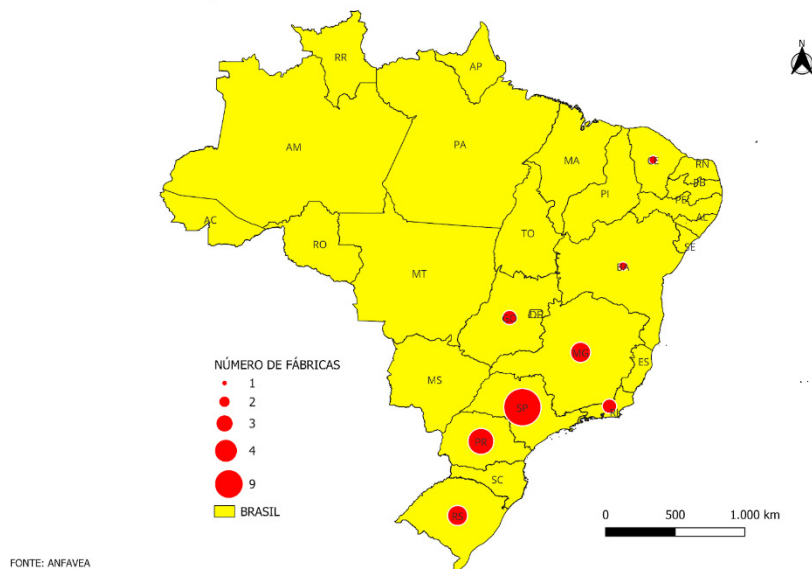
Fonte: CNI/CEPAL (1997).

Estes são os tradicionais fatores locacionais da indústria, no caso brasileiro, vemos que não há grandes preocupações com energia ou outros fatores limitantes de operação, no Brasil o foco está na diminuição dos custos, sendo assim, vale a pena olhar estes dados

à luz de como se deu a expansão da indústria automotiva em território nacional, como resultado deste processo de expansão territorial da produção após os maciços investimentos feitos em meados da década de 1990 e na década de 2000 conforme mostra a Figura 3:

Figura 3 - Distribuição geográfica das plantas produtivas da indústria automobilística em 2010

DISTRIBUIÇÃO DE PLANTAS PRODUTIVAS PELO BRASIL EM 2010



Fonte: Elaborado Pelo Autor com Base em ANFAVEA (2024)

Ao comparar com a Figura 2 fica nítida a expansão para outros estados, em especial estados que possuem litoral e que desempenham papel chave em sua região. Também chama a atenção a ausência da região Norte entre os fabricantes de veículos mesmo com a existência da Zona Franca de Manaus. A não instalação de plantas automotivas neste local se deve aos altos custos de transporte envolvidos nesta atividade que não seriam compensados pelas vantagens da zona franca, caso diferente das motocicletas, onde a Zona Franca é um dos maiores polos produtores do país. Goiás acaba sendo um caso especial se comparado com os outros estados que receberam plantas com a expansão, tendo em vista que essa planta industrial tinha como objetivo suprir a demanda dos produtores da região, então se especializou na fabricação de caminhonetes e outros utilitários, não visando o mercado de exportação.

Sendo assim, vale a pena avaliarmos alguns dos fatores locais citados por estes empresários nessa pesquisa que geraram essa expansão para além do Sudeste para outras regiões do país, dentre esses fatores, serão analisados: mão-de-obra, transporte, mercado consumidor e incentivos fiscais.

2.2.1 Mão-de-obra

A mão-de-obra desempenha um papel fundamental em qualquer atividade humana, no caso da indústria automobilística, este trabalhador passou a ter um aumento de produtividade a partir da década de 1990, onde a quantidade de trabalhadores necessária para a fabricação de um carro diminuiu. Esse ganho de produtividade também pôde ser observado em trabalhadores de outras indústrias em outros segmentos pelo país, ou seja, os trabalhadores agora estavam produzindo mais em acordo com as novas tecnologias que estavam sendo popularizadas.

De acordo com Ajimura (2007), o aumento desse ganho de produtividade pode ser explicado por causa do aumento da automação e racionalização dos processos, transferência de processos produtivos para fornecedores e a terceirização destes processos. Ao olharmos o conjunto, é difícil dizer qual desses fatores teve o maior impacto no ganho de eficiência das montadoras, mas foi um incremento notável com relação às práticas exercidas anteriormente.

Conforme a “Teoria de Comércio” de Heckscher-Ohlin (1933), o aumento das transações comerciais levaria os países a sofrerem uma diferenciação conforme a distribuição de suas forças produtivas, onde se a força da mão-de-obra de um país é mais industrial, o país tende a exportar mais produtos industriais, enquanto o inverso também ocorre, se a mão-de-obra de outro país está mais disponível para agricultura, este país irá exportar mais produtos agrícolas. No caso de países em desenvolvimento como o Brasil, a relação se deu em uma situação em que a qualidade da mão-de-obra disponível era boa e barata e que poderia ser tratada facilmente para ser utilizada na indústria automobilística.

Conforme Comin (1998), ao se iniciar o processo de reestruturação industrial da década de 1990, a mão-de-obra das montadoras tinha um perfil diferenciado do restante da força de trabalho: eram predominantemente masculinos, com idade superior à média e com grau de instrução bastante superior aos demais trabalhadores. Com este perfil, a remuneração destes trabalhadores era maior que a de outros setores, sendo assim, a questão salarial entrou em pauta na busca de reduzir ainda mais os custos de mão-de-obra, buscando encontrar um equilíbrio entre a qualidade da mão-de-obra, seu custo e também a sua organização.

Outro fator importante a mencionar quando falamos de mão-de-obra neste setor é a sua organização. Os sindicatos de trabalhadores da indústria automobilística estavam

entre os mais poderosos do país, a partir deles que foram capitaneadas as grandes greves gerais que aconteceram durante a ditadura militar. Ou seja, a organização destes trabalhadores, principalmente de São Paulo, poderia eventualmente aumentar os custos da mão-de-obra. Com isso dito, é possível dizer que uma mistura entre a qualidade geral da mão-de-obra, salários menores em outras regiões e quase nenhuma organização sindical em outros estados pode ter feito com que as montadoras, junto de outros fatores, terem saído da centralidade São Paulo / Minas Gerais.

2.2.2 Transporte

O transporte é fundamental ao se fazer o cálculo de custos de uma mercadoria, no caso da indústria automotiva, a posição São Paulo e Minas Gerais se fazia estratégica por causa da sua posição geográfica, além de todos os tipos de equipamentos que poderiam ser utilizados para escoar essa produção e os produtos necessários para produzir os veículos. Rodovias que ligavam pontos chave, além do acesso ao porto de Santos, que já era o maior porto da América Latina pelo qual eram exportados uma gama de veículos produzidos pelas montadoras instaladas em São Paulo.

No caso de Minas Gerais, também era presente a questão da proximidade com os maiores mercados consumidores como São Paulo e Rio de Janeiro, mas também tinha uma certa vantagem no escoamento da produção para o Nordeste e Centro-Oeste brasileiro, já que o estado possui essa posição privilegiada, ademais, o estado também usufruía de centralidades semelhantes as montadoras instaladas em São Paulo, já que também tinha acesso ao porto de Santos e também aos portos do Rio de Janeiro e Espírito Santo, embora com um custo um pouco maior.

É importante termos em mente que como uma indústria que consome grandes recursos, a indústria automobilística cresceu em escala e em presença global, com empresas multinacionais engolindo empresas locais, em uma competição de preços ou compra agressiva, por exemplo. Devido ao seu tamanho, uma ampla cadeia global foi montada por essa montadora para facilitar a sua organização. As Cadeias Globais de Valor (CGV) são redes de atividades produtivas que ocorrem em vários países, desde o projeto até a comercialização de um produto ou serviço. De acordo com Gereffi, Humphrey e Sturgeon (2005) as CGVs são sistemas hierárquicos e fragmentados, onde a governança determina quem captura valor e como os elos da cadeia se relacionam. Para eles, essa compreensão é fundamental para entender a geografia econômica da globalização, revelando as tensões entre eficiência e equidade (Black, 2024)

Isso só foi possível por causa da globalização, que permitiu a fragmentação espacial da produção. Desta forma, as montadoras podem espalhar suas fábricas em pontos estratégicos do planeta, se valendo de vantagens locacionais e a partir desses países, enviar a sua produção para outros mercados, gerando uma diferenciação nos ganhos em cada etapa da produção, com o país onde fica a sede recebendo os maiores lucros da produção feita em outros países.

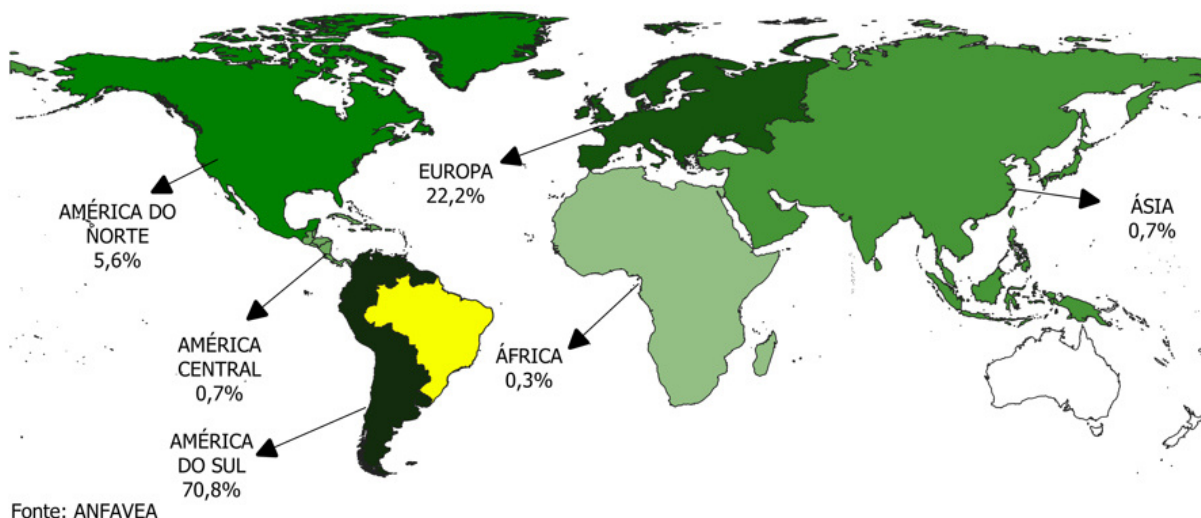
É importante ter em mente essa discussão ao observar a posição geográfica para facilitação de importação e exportação, pois como nos mostra o gráfico 5, a exportação já constituía uma parte relevante da produção, com algo em torno de 20% dos veículos produzidos no país (ANFAVEA, 2024). Com isso em mente, a desconcentração da produção tinha que contar com dois principais fatores, acesso a vias importantes que poderiam conectar rapidamente a montadora com pontos vitais do país e o fácil acesso a portos para onde se poderia receber insumos e exportar veículos.

A importância dada a facilidade de importação e exportação é tamanha que neste período de expansão das plantas produtivas que se inicia na década de 1990 e se estende pela década de 2000, onde temos uma conformação já com bastante semelhança as atuais plantas que temos no Brasil de hoje, o acesso a mercados externos virou uma obrigação para a instalação de uma fábrica, ou seja, neste momento um estado que não tivesse saída para o mar seria bastante prejudicado, mesmo participando vorazmente de uma guerra fiscal com outro estado. Tanto que dos estados que passaram a figurar no mapa de plantas produtivas apenas Goiás não tem saída para o mar. Mesmo neste caso, houve algumas circunstâncias especiais que fizeram com que Goiás fosse escolhido, isso mostra a importância que o acesso ao mar tinha para essas montadoras.

Ao analisar a evolução das exportações brasileiras durante este período, fica evidente que o mercado disponível para as montadoras instaladas no Brasil havia se ampliado, se antes as exportações estavam focadas no Mercado Comum do Sul (MERCOSUL), no meio da década de 2000 a situação já tinha se distribuído para outros mercados consumidores, como América do Norte e África. Isto também pode ser explicado pela grande melhoria das plantas industriais que receberam investimentos e deixaram para trás a obsolescência, se tornando competitiva em outros mercados, como mostram as Figuras 4, 5, 6 e 7:

Figura 4 - Exportações brasileiras de veículos em 1991 - por continente de destino

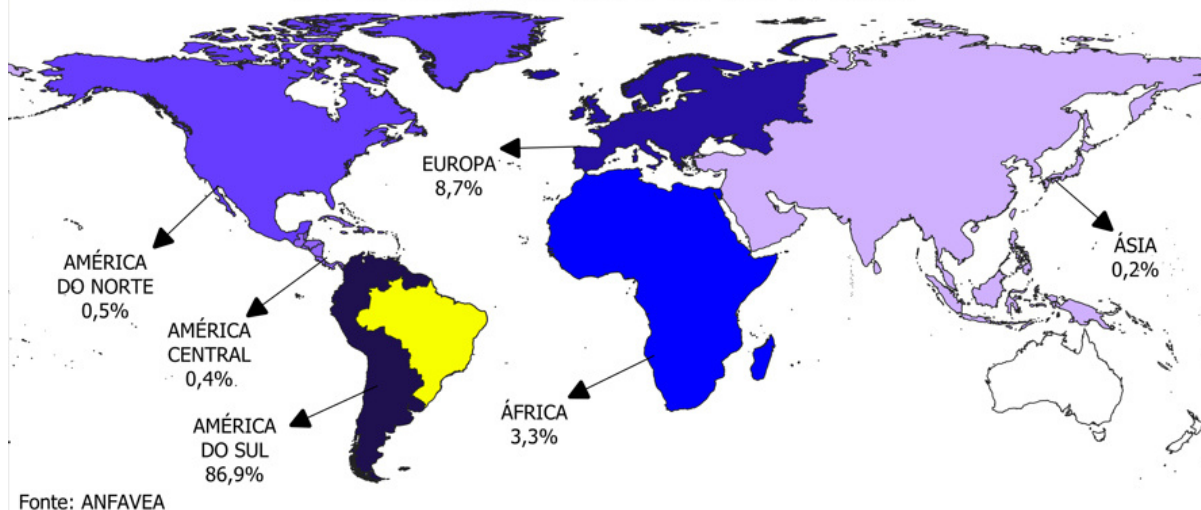
EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS DE VEÍCULOS EM 1991 - POR CONTINENTE DE DESTINO



Fonte: Elaborado Pelo Autor com Base em ANFAVEA (2024)

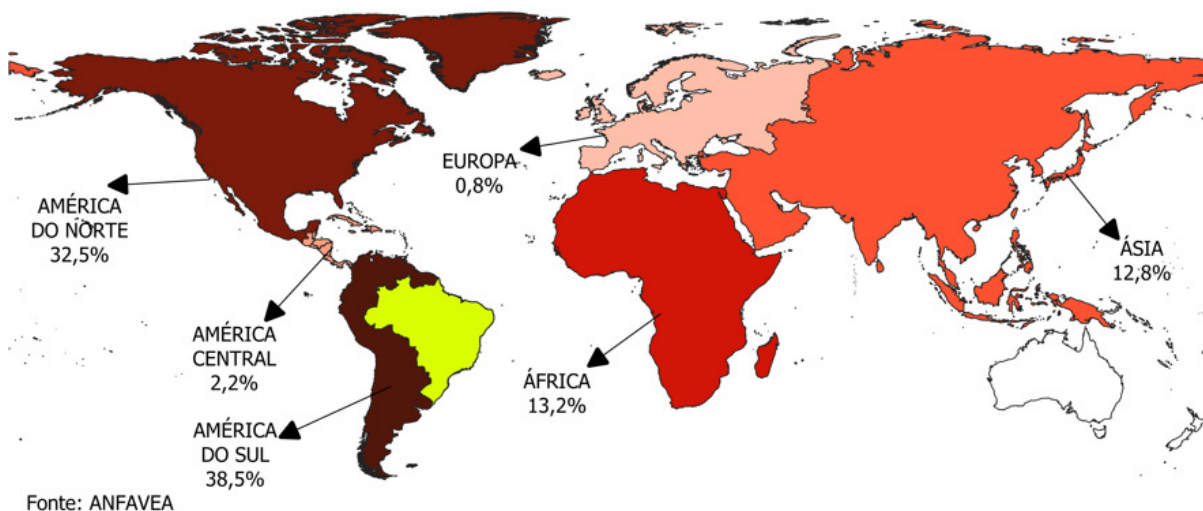
Figura 5 - Exportações brasileiras de veículos em 1996 - por continente de destino

EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS DE VEÍCULOS EM 1996 - POR CONTINENTE DE DESTINO



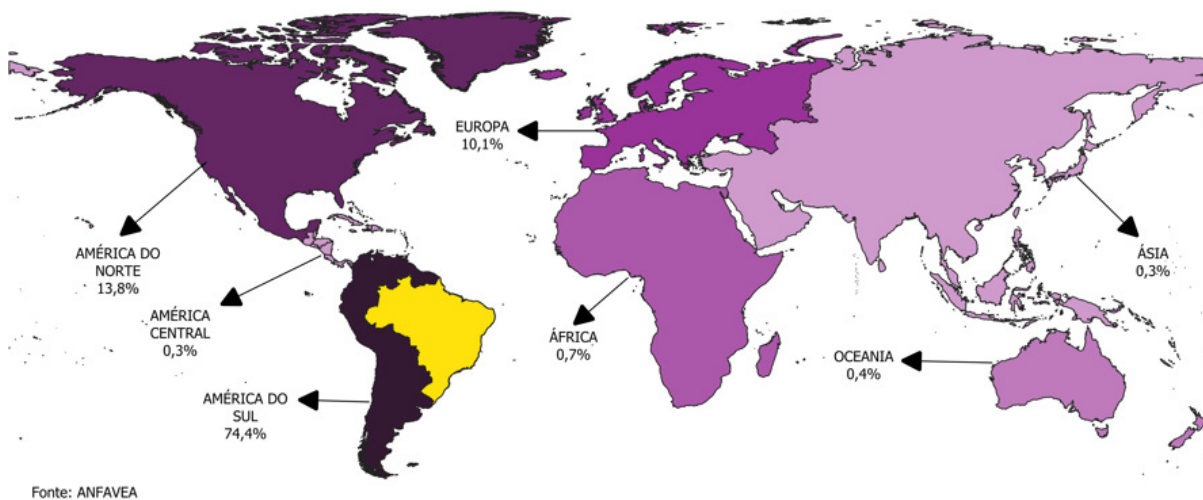
Fonte: Elaborado pelo Autor com Base em ANFAVEA (2024)

Figura 6 - Exportações brasileiras de veículos em 2004 - por continente de destino
**EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS DE VEÍCULOS EM 2004 -
 POR CONTINENTE DE DESTINO**



Fonte: Elaborado Pelo Autor com Base em ANFAVEA (2024)

Figura 7 - Exportações brasileiras de veículos em 2010 - por continente de destino
**EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS DE VEÍCULOS EM 2010 -
 POR CONTINENTE DE DESTINO**



Fonte: Elaborado Pelo Autor com Base em ANFAVEA (2024)

Com base nessas figuras, podemos ver a importância que a exportação, em especial para a América do Sul por conta do Mercosul, teve na indústria automobilística brasileira. O país serviu como uma espécie de plataforma de exportação tendo em vista a sua localização, capacidade de produção e condições fiscais favoráveis. Ao mesmo tempo que em alguns continentes a participação nas importações aumentou também é possível

notar a progressiva queda de exportações para o continente europeu e uma certa retomada no último período analisado.

Isso só reforça o caráter como uma cadeia global de valor que a indústria automobilística possui, sendo uma das que mais se beneficiaram da globalização e de sua face perversa. Como uma verdadeira cadeia global de valor, essa atividade possui amplas ligações e etapas que acontecem em várias partes do globo. A escala da manufatura de veículos depende totalmente dessas conexões e a interdependência continuaria a se agravar nos anos seguintes conforme as economias destes países se entrelaçam ainda mais. Em números absolutos, a fatia de veículos exportados é verdadeiramente considerável e sua evolução ao decorrer dos anos mostrados nas figuras também chamam a atenção, Na tabela 2 é possível observar essa evolução, entre 1991 e 2020:

Tabela 2 - Exportação de automóveis (por região de destino)

Região	Mil Unidades			
	1991	1996	2004	2010
América do Sul	127,8	245,6	232,3	318,9
América do Norte	10,2	1,3	195,9	59,1
Europa	40	24,6	4,9	43,5
Ásia	1,1	0,6	77	1,1
África	0,6	9,3	79,4	2,9
América Central	0,7	1,1	13,5	1,3
Oceania	0,1	0	0	1,5
TOTAL	180,5	282,5	603	428,6

Fonte: ANFAVEA (2024)

Com o complemento desta tabela 2 podemos constatar o que já estava demonstrado nas figuras e também corroborar que o acesso a grandes portos havia se tornado fundamental para essas montadoras, que agora tinham um plantel de clientes mais diversos. Chama a atenção principalmente as exportações para a América do Norte e para a Europa, que variou bastante no volume de veículos, além disso, a crise de 2008 fez com que a crescente de exportação sofresse uma considerável retração, conforme mostram os dados de exportações totais em 2010.

Outro ponto importante ao analisarmos os custos envolvidos no transporte foi a redução do número de fornecedores, que passaram a fabricar peças mais elaboradas, as quais eram feitas pelas próprias montadoras, recebendo estes produtos prontos em grandes volumes possibilitou diminuir os custos envolvidos na compra de insumos e

fabricação própria. Além disso, a disputa entre fornecedores nacionais e internacionais de peças foi boa para as montadoras, que agora poderiam fechar contratos em escalas globais, barateando ainda mais o custo unitário destas peças, tendo em vista que o capital nacional envolvido no segmento estava em franco declínio (Sindipeças 2024). Também vale lembrar que, como as condições de infraestrutura melhoraram bastante quando comparadas a construção deste setor, as fabricantes de autopeças não precisavam mais ficar aglomeradas nos estados do Sudeste, elas poderiam facilmente acompanhar este movimento de descentralização das montadoras e se instalar em pontos próximos de grandes centros e também próximo desses novos parques industriais.

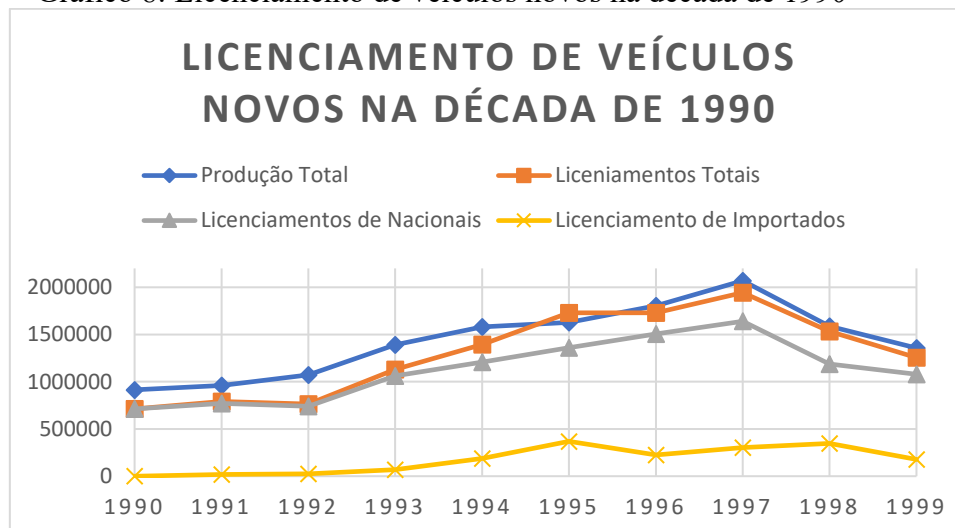
2.2.3 Mercado consumidor

A expansão da indústria automobilística também teve olhos para o mercado consumidor ao qual essas plantas estavam se inserindo. Ao observarmos a instalação de plantas produtivas no Rio Grande do Sul e Paraná, nota-se que 4 fatores foram chave, o primeiro é o relevante mercado consumidor que essas duas regiões possuem, o segundo é a proximidade desses dois estados com países do Mercosul, o que facilitaria o acesso dos veículos ao mercado consumidor dos países participantes do bloco, o terceiro é o acesso aos portos do Rio Grande (RS) e de Paranaguá (PR), que tinham capacidade para receber grande volume de carga e exportá-la de maneira mais fácil e por fim os incentivos fiscais.

O mercado consumidor dessas regiões tinha meios para absorver a quantidade de veículos produzidos e também compensava parte dos custos que as montadoras teriam ao ter que transportar veículos para esses grandes aglomerados urbanos que tomavam forma durante a década de 2000. A economia finalmente havia se estabilizado e estava dando previsibilidade para as pessoas, o que as deixavam mais confiantes em fazer financiamentos e outras operações financeiras que estavam envolvidas na compra de novos veículos.

O grande ponto forte do caso brasileiro é o seu mercado interno, que durante a década de 1990 absorvia cerca de 75% da produção de veículos nacionais e ainda conseguia absorver uma carga relevante de veículos importados, conforme mostra o Gráfico 8:

Gráfico 8: Licenciamento de veículos novos na década de 1990



Fonte: ANFAVEA (2024)

Ao olharmos também para os números de exportação deste período vemos que a proporção se mantém estável com relação à produção, ou seja, a força do mercado interno brasileiro conseguiu absorver boa parte deste novo ganho de produtividade que as montadoras estavam tendo no país. Reforçando que nosso mercado consumidor é um poderoso recurso ao barganhar com essas empresas e que deve ser utilizado como um meio para conseguir melhores acordos em suas instalações.

2.2.4 Incentivos fiscais

Em uma república federativa como a do Brasil, os estados membros possuem alguns mecanismos para atrair investimentos para se instalarem em seu território. Dentre estas elaborações, estão a isenção de parte ou total de impostos como o ICMS (Imposto de Circulação de Bens e Serviços), ISS (Imposto Sobre Serviços), IPTU (Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana). Estes são alguns dos tipos mais comuns de incentivos que os governos costumam dar a empresas que escolhem se instalar em uma região. Ao abrir mão desses impostos por um período de tempo, os governos esperam que as empresas compensem essa perda arrecadatória com a criação de empregos e renda para que assim os estados arrecadem estes valores de outra maneira.

Outros incentivos são os que se enquadram na vantagem na tomada de recursos, ou seja, crédito com taxas menores e com juros subsidiados, além de garantias menores. Além disso, as coisas podem ir um pouco mais além, como no caso de doação de terrenos, construção de infraestrutura direcionada para uma empresa, como estradas, energia e

comunicação. Também pode acontecer de ser um caso extremado, como na instalação da Renault em São José dos Pinhais no Paraná, onde o governo entrou como acionista da empresa para garantir segurança e melhores benefícios para a montadora.

A guerra fiscal se transformou em uma espécie de pesadelo para o Brasil, onde estados abriam mão de tudo que fosse possível para conseguir a instalação de empresas em seus territórios. Essa dança insana feita por governantes durante este período se traduziu em bilhões de reais em recursos que o estado deixava de arrecadar em prol de companhias das mais diversas áreas. Chegou ao ponto de atrapalhar cooperações de projetos entre estados por causa da guerra fiscal, que se tornava um entrave para que os governantes sentassem à mesa.

Para Arbix (1999) não há evidências práticas de que a participação na disputa Inter territorial traria os benefícios apresentados nos documentos e nas justificativas dos governos e políticos envolvidos nesse processo. Já que as empresas poderiam simplesmente não cumprir as metas listadas no acordo com o governo e no fim ameaçar o estado com a sua saída, o que levaria a perda de capital político do governante. Ou seja, os incentivos fiscais que fizeram os estados entrarem em conflito entre si acabavam terminando como cordas daqueles que terminavam como “vencedores” deste processo.

Ainda com Arbix (1999), ele argumenta que a guerra fiscal distorce a competição no mercado, provocando uma diminuição dos investimentos privados que já estavam decididos anteriormente e que o excesso dos incentivos geraria a elevação dos gastos públicos, tornando-se um grande desperdício desses recursos, já que essas empresas viriam para o Brasil mesmo sem a existência destes incentivos prometidos.

Isso é corroborado por Alves (2001, p. 47) que mostra que “as estratégias de expansão e concorrência das empresas, e ocorreriam no país, mesmo na ausência da guerra fiscal”. Já que a necessidade de investimentos, a saturação da produção no Sudeste e a facilidade de acesso a outros mercados no Brasil e no exterior acabariam por jogar estes novos investimentos em lugares mais bem localizados.

Sendo assim, a guerra fiscal não passou de uma guerra onde os recursos públicos eram desperdiçados em grandes somas, além disso, estes recursos poderiam ser utilizados como meios para fomentar investimentos em outras áreas como saúde, educação e segurança, que trariam benefícios diretos para a população e indiretos para essas empresas.

Arbix (1999), conclui que a única razão efetiva para o engajamento na guerra fiscal se vincula aos dividendos a serem colhidos pelos governantes. Ou seja, os ganhos

políticos de trazer uma indústria que está no imaginário popular como símbolo de desenvolvimento econômico cairiam sobre o governante de turno que não se preocupou nem um pouco em desperdiçar recursos muito além do necessário para a instalação dessas empresas.

Ninguém nega que os incentivos fiscais foram um ponto fundamental para a descentralização da indústria automobilística no Brasil, contudo, tomar este como apenas o único fator relevante é um erro, tendo em vista que os maiores incentivos para a instalação dessas indústrias estavam no Norte e no Nordeste do país e o Norte não recebeu nenhuma planta produtiva neste período enquanto no Nordeste apenas a Bahia e o Ceará receberam um parque industrial e uma fábrica respectivamente. No caso baiano, o acesso aos mercados do Nordeste e ao porto de Salvador foram pontos chave para a instalação neste estado, além disso, o caso da Bahia seguiu os moldes tradicionais, já que o estado possuía o complexo petroquímico de Camaçari, onde a Ford foi instalada.

De acordo com Cardoso (2001, p. 121-122), “a guerra é importante, e muito, na escolha do destino final do empreendimento, mas a decisão de descentralizar lhe é anterior e, em geral, tem conexão com custos menores de investimentos e produção em novas regiões, além das estratégias de mercado para os produtos.” Ou seja, como as condições de investimento no Brasil eram favoráveis naquela época, os empresários não iriam perder essa oportunidade e fatalmente trariam investimentos para o Brasil e esses investimentos já iriam se distribuir pelo país, em um primeiro momento seguindo a maneira que a população brasileira está organizada no território, dando prioridade para aqueles estados que tinham vantagens com relação a estes pontos aqui trazidos.

3. POLO INDUSTRIAL DE CAMAÇARI: DA FORD A BYD

Conforme apresentado no capítulo anterior, a indústria automobilística brasileira sofreu uma grande expansão territorial a partir de meados da década de 1990, se estabilizando no final da década de 2000. Baseado em grandes aportes financeiros vindos de suas matrizes, essas novas plantas industriais mudaram a dinâmica da região onde foram instaladas. Dessa forma, uma das que mais chama a atenção é a instalação da fábrica da Ford em Camaçari-BA, na Região Metropolitana de Salvador em 2001, que marca a expansão desta atividade para o Nordeste, tornando a Ford pioneira ao operar nessa região brasileira. Na figura 8 encontra-se a localização geográfica da região metropolitana de Salvador-BA.

Figura 8 - Localização da Região Metropolitana de Salvador



Fonte: Silva; Silva; Silva (2014)

O município de Camaçari, localizado a aproximadamente 50 Km de Salvador, desempenhou um papel fundamental na estratégia de trazer a industrialização para a região Nordeste, hoje, o polo industrial de Camaçari é o maior polo industrial integrado do hemisfério sul e serviu como modelo para outros polos industriais semelhantes pelo país. Segundo a Assessoria de Comunicação da prefeitura de Camaçari (2024), o complexo industrial é responsável por cerca de 40 mil empregos diretos e indiretos, além de ser o maior contribuinte do município, com suas empresas representando cerca de 90% das receitas tributárias. Além disso, o impacto nas receitas da Bahia também é considerável, com o parque industrial contribuindo com cerca de R\$ 3 bilhões por ano na forma de ICMS. A chegada do parque industrial trouxe diversas transformações para a cidade, que sofreu dificuldades para se adequar à nova realidade e ao seu novo papel na Região Metropolitana de Salvador.

3.1 Construção do Polo Industrial

Desde o início da ditadura militar, o governo da Bahia tinha em mente construir uma espécie de “cidade industrial” na Região Metropolitana de Salvador, ideia que se tornou bastante comum ao observar outras metrópoles do país, que contam com uma cidade que tem como principal fator econômico a produção industrial. A atual Região Metropolitana de Salvador tinha uma boa condição topográfica, que facilitava sistemas eficientes de escoamento da produção como ferrovias e rodovias, além de fácil acesso ao mar. A partir de 1966, com os investimentos vindos para a construção do Centro Industrial de Aratu (CIA), criou-se boa parte das condições necessárias para a construção de um verdadeiro polo industrial que se tornaria pilar de uma estratégia de desenvolvimento mais amplo (BAHIA, 1971, p. 12).

Houve algumas idas e vindas a respeito de onde esse empreendimento deveria ser instalado, com argumentos a favor de que uma maior proximidade com o CIA iria diminuir os custos de transporte e por consequência se tornar um fator mais atrativo para eventuais expansões. Contudo, Camaçari saiu na frente por causa da alta disponibilidade de água, já que a atividade industrial demanda enorme quantidade deste recurso (Ferreira, 2023, p. 33). Além disso, Camaçari tinha capacidade de receber múltiplas expansões se eventualmente fossem necessárias, condição que era impossível para o CIA tendo em vista sua localização. Também ajudou o fato de que, embora fosse pequena, Camaçari já desenvolvia algumas atividades industriais, contando, na década de 1960, com cerca de 25 empresas atuando neste setor da economia. Contudo, o principal fator que fez com que Camaçari recebesse esse grande empreendimento foi sem dúvidas a sua proximidade com a Refinaria Landolfo Alves em Mataripe (RLAM), a primeira refinaria construída no Brasil.

De acordo com Brito (2001, p. 16):

A proposta de instalação na Bahia se fazia a partir da constatação de um ambiente propício à realização do investimento, tanto no que se refere aos aspectos técnicos (locacionais e de infraestrutura) quanto aos político-econômicos. Do ponto de vista das vantagens locacionais estavam a existência e a proximidade com as fontes de matérias-primas provenientes da RLAM (Refinaria Landolfo Alves- Mataripe), a Bahia detinha, na ocasião, a maior produção de petróleo do país; equacionamento do problema do abastecimento do sistema regional de água; a questão da oferta de energia elétrica, com a fusão das Cias COELBA e CEEB (Eletrobrás) e a expansão da capacidade geradora da CHESF. Em relação aos aspectos político-econômicos, além daqueles citados anteriormente, a localização na região de atuação da SUDENE possibilitava a utilização de incentivos e subsídios ao investimento, além de um amplo conjunto de incentivos fiscais e financeiros, federais e estaduais que reduziam imensamente os riscos dos empreendimentos.

Com isso, todos os fatores estavam alinhados para a construção de um novo centro industrial na região de Salvador, também foram tomadas medidas para evitar uma competição predatória entre o CIA e o novo complexo industrial de Camaçari, as duas deveriam atuar em sinergia, reforçando e complementando uma à outra nos seus respectivos ramos de atividade, com o CIA se tornando responsável pelas atividades do setor metalúrgico e mecânico enquanto Camaçari se concentraria nas atividades petroquímicas.

Antes da instalação do polo industrial, Camaçari era conhecida por ser uma cidade de veraneio, com grande número de segundas residências de famílias mais abastadas de Salvador, que vinham passar férias ou fim de semana na cidade. Com essa dinâmica, não é difícil imaginar que isso gerava um grande contraste social entre os moradores da cidade e os seus visitantes, neste sentido:

O baixo nível de renda da comunidade da área, em contraste com a maior disponibilidade financeira da população flutuante, proveniente, na maior parte, de Salvador, reflete-se de modo inequívoco na diferenciação dos costumes e, mesmo, no padrão das habitações. De um lado, predominam habitações de padrão médio e baixo, ocupadas pelo pessoal radicado no local; de outro, as habitações de padrão médio e alto, quanto aos aspectos de solidez, conforto e acabamento, em número menor, destinadas a veranistas. (BAHIA, 1971, p. 47)

Com isso, um dos primeiros pontos a serem tratados após a decisão de instalar o polo era lidar com os problemas habitacionais e remodelar a cidade para se adequar à nova realidade, com vários planos que abordaram diferentes áreas que tinham como objetivo melhorar a qualidade de vida da população local e prepará-la como mão-de-obra para o polo industrial.

3.2 Início das atividades e entrada da Ford no complexo industrial

O Complexo Petroquímico de Camaçari (COPEC) iniciou suas operações em 29 de junho de 1978 e foi o primeiro polo petroquímico planejado do país, servindo como uma espécie de modelo para outros complexos construídos em outras regiões do Brasil e, conforme o planejado, iniciou suas atividades no setor petroquímico e tinha como objetivo suprir as demandas do estado e da região, além de exportar seus produtos para o exterior.

O complexo surgiu como “fruto da política nacional desenvolvimentista destinada à industrialização do país e à correção das distorções inerentes ao desenvolvimento desigual regional, a infraestrutura do COPEC foi planejada para atrair indústrias de

transformação e ser o “motor” do desenvolvimento regional, conforme conceito de polo de desenvolvimento proposto por François Perroux” (Andrade, 2009, p. 4). Isso mostra que as iniciativas de descentralizar a economia brasileira do Sudeste estavam a todo vapor, com grande esforço da Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE) que atuou diretamente no desenvolvimento do polo, garantindo investimentos nacionais e internacionais, além de participar diretamente da construção do plano diretor do município para garantir que o plano estivesse na mesma sintonia que as empresas.

A instalação desse empreendimento tinha como objetivo dinamizar a economia baiana que até o início da década de 1970 ainda era bastante dependente do cultivo de cacau e outros produtos agrícolas (Andrade, 2009, p. 4). Ou seja, a ideia era fazer uma reestruturação nas bases produtivas do estado, tendo como base as capacidades locais que o estado possuía. Contudo, para prosperar, as empresas também tinham que se sentir atraídas e para isso, foram garantidos amplos benefícios às empresas que se instalassem e fizessem com que o polo petroquímico realmente saísse do papel como um polo industrial integrado e não apenas um eventual agregado de empresas sem grandes conexões entre si.

Conforme mostrado no capítulo 1, a estratégia de utilizar indústrias chaves ainda era bastante procurada como meio de indutor do desenvolvimento regional, neste caso, se aproveitando da refinaria já instalada, a indústria chave para induzir o desenvolvimento da região foi a petroquímica, por causa de seus produtos poderem servir como matéria prima para outras indústrias que eventualmente seriam atraídas. Conforme Perroux (1967), é necessário a existência de uma ou mais indústrias motrizes para servir como alicerce de um polo de crescimento ou desenvolvimento.

Na década de 1980 ocorre a primeira expansão de empresas no polo industrial, já que o período mais crítico havia terminado e o polo industrial realmente começava a se tornar um ponto agregador para empresas da região, além disso, a construção deste empreendimento fez com que a cidade passasse por rápidas mudanças devido a atração de pessoas para trabalhar nas indústrias que já estavam se instalando ou que iriam se instalar. Esse rápido crescimento pressionou o poder público a aumentar a oferta de serviços públicos e de infraestrutura, que vinha com a criação de novos bairros e comunidades para alojar esses novos moradores.

Como visto nos capítulos anteriores, partes das décadas de 1980 e 1990 foram um caos econômico no Brasil devido às ações tomadas pelo governo federal, contudo, Brito (2001) argumenta que a Bahia não sofreu grandes impactos da crise nacional devido a

maturação dos investimentos no polo industrial e principalmente pelo sucesso da indústria petroquímica, que conseguiu encontrar um momento favorável e boas condições para exportar seus produtos para o mercado internacional.

Ainda conforme Brito (2001, p. 21):

O sucesso das exportações dos produtos petroquímicos foi motivado não somente pela política cambial favorável, pelos inúmeros subsídios e incentivos, mas também pelo sucesso de programas que buscavam reduzir custos e aumentar a competitividade, ao preencher algumas lacunas na produção e otimizar a matriz energética. Não resta dúvida que a introdução do polo produziu efeitos importantes para a economia local dentre os quais: aumento na arrecadação tributária, geração de novos empregos diretos e indiretos, aumento da participação do setor secundário na composição do PIB, aumento da participação do VTI da Indústria de Transformação.

Neste momento, o polo industrial havia mostrado que sua instalação no estado havia sido um grande acerto e os resultados econômicos eram bastante animadores, com o PIB baiano crescendo com o setor industrial e também a participação do setor industrial na composição do PIB estadual, conforme mostram as tabelas 3 e 4:

Tabela 3 - Taxa de crescimento acumulada da economia do estado da Bahia (1975 - 1989)

Período	Taxa%
1975 / 1980	56
1980 / 1985	20
1985 / 1989	9

Fonte: Brito, 2001

Tabela 4 - Composição setorial do PIB baiano (1960 - 1980)

Ano / Setores (%)	Primário	Secundário	Terciário
1960	40,0	12,0	48,0
1970	21,2	12,4	65,4
1980	16,4	31,6	52,0

Fonte: Brito, 2001

Esses dados chamam a atenção, principalmente a taxa de crescimento, que embora tenha caído a cada intervalo de tempo, ainda são crescimentos expressivos. Além disso, a elevação da participação da atividade industrial também é benéfica para o estado já que

é no setor secundário que estão os melhores empregos, aqueles com maior remuneração, que se revertem em consumo, alimentando os outros setores da economia.

Com a estabilização econômica na década de 1990, novos investimentos começaram a ser feitos no complexo, além disso, a era das privatizações havia começado e com ela, a teia de relações entre as empresas presentes no polo se tornou ainda mais entranhada, com aquisições, fusões e trocas de ações entre elas.

Isso levou a mais uma onda de expansão do complexo que agora passava a ser administrado por representantes das empresas que estavam inseridas dentro dele, como uma espécie de conselho. Dessa forma, investimentos em tecnologia e melhoria de processos começaram a aparecer com mais força, fazendo com que o polo industrial de Camaçari se consolidasse como uma referência e como um importante polo econômico e industrial do país.

Em 1997, a Ford anuncia um investimento na ordem de US\$ 1 Bilhão para a construção de mais uma fábrica no Brasil, que, segundo a empresa, seria capaz de gerar algo em torno dos 1.500 empregos diretos e teria produção anual de 150.000 veículos. Este anúncio fez os estados se animarem para receber esse investimento, mas as tratativas já estavam avançadas para a instalação da fábrica no Rio Grande do Sul. Contudo, em 1999, o governo do Rio Grande do Sul rompeu o contrato com a Ford e com isso teve início uma grande guerra fiscal entre os estados para atrair essa fábrica para seus respectivos territórios.

Dentre os estados que fizeram propostas estavam: Bahia, Pernambuco, São Paulo, Rio de Janeiro, Espírito Santo, Paraná e Santa Catarina, cada um deles preparou suas armas para lutar uma amarga guerra fiscal. Destes, a Bahia foi a mais agressiva, oferecendo amplos benefícios fiscais e também vendendo um terreno em Camaçari a um preço simbólico para a montadora. Ademais, foi em 1999 que o governo federal alterou a lei do regime automotivo, contemplando o Norte, Nordeste e Centro-Oeste e ampliava os benefícios para empresas que viessem a se instalar nessas regiões, facilitando ainda mais a negociação do estado com a montadora (Barbosa, 2013, p. 107-109).

A escolha por Camaçari era estratégica para a empresa, tendo em vista que seus dois principais concorrentes que eram Santa Catarina e Pernambuco tinham problemas, documentos internos da empresa apresentaram que o estado de Santa Catarina teria dificuldades para receber um empreendimento tão grande e que Pernambuco tinha graves problemas de ordem logística para a instalação da fábrica. Em entrevista concedida a Vera

Spínola, o engenheiro chefe Luc de Ferran, responsável pela Ford Camaçari reafirma esses fatos apontando que:

A instalação à margem esquerda do Rio Doce poderia acarretar problemas ambientais. Teria que se fazer uma cidade para trazer a mão de obra e negociar com o IBAMA, embora o Espírito Santo fosse um dos principais polos exportadores do país. No Estado de Pernambuco, haveria uma distância adicional de 1.000 km, com a fábrica atrás do Porto de Suape. Assim, a Bahia ganhou (SPÍNOLA, 2010, p. 154).

Além disso, como condições para a sua instalação, a Ford pediu por uma série de melhorias de infraestrutura e que tivesse um certo nível de prioridade ao acesso de água e energia, também foi solicitada a ampliação das vias de acesso e principalmente adaptações no porto de Aratu, por onde os veículos seriam escoados para outras partes do país e para o exterior.

O governo baiano concordou com essas condições e efetuou as mudanças necessárias no porto de Aratu, que resultaram na melhoria geral da infraestrutura portuária, novo ponto de armazenamento para os veículos, além de melhorias na segurança e na eficiência do porto. Com isso, o contrato entre ambas as partes foi firmado e foram iniciadas as obras. Para a Ford, todas as condicionantes para a sua instalação haviam sido atendidas, além disso, ela teria custos reduzidos em insumos plásticos, já que era a especialidade do polo industrial local. A localização era excelente, os incentivos também tinham sido bastante atrativos e o mercado consumidor do Nordeste estava em crescimento, para a Ford, não havia melhor substituta para seu plano inicial que o estado da Bahia.

Para Barbosa (2013, p. 107):

Embora os holofotes estivessem direcionados à competição instaurada entre as unidades da federação, a decisão da Ford por Camaçari abriga outras razões de ordem estratégica e conjuntural da empresa. Sua crescente perda de participação no mercado brasileiro aliada aos sucessivos prejuízos exigia novas investidas no país na tentativa de reverter esse quadro.

Nos preparativos para iniciar as atividades, a Ford entrou em uma parceria com o Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (SENAI) para criação de mão-de-obra qualificada, além disso, ela também iniciou contatos para a criação de uma fábrica integrada com fornecedores locais que viriam a produzir dentro de suas dependências diminuindo e muito os custos.

Em outubro de 2001, foi inaugurado o Complexo Industrial Ford Nordeste (CIFN), essa planta produtiva estava responsável por fabricar os modelos Ford KA, Ford Ecosport, Ford Fiesta e Ford Courier, com prevalência dos dois primeiros, já que foram as vendas destes dois modelos que evitaram a saída da Ford do Brasil na década de 2000, que já neste período começava a dar sinais que apesar de todos os investimentos feitos, não conseguia atingir os mesmos feitos que suas concorrentes que detinham grandes fatias do mercado brasileiro.

3.3 Ford Nordeste

3.3.1 Operação do CIFN

De início, as atividades transcorreram de forma a superar as expectativas da própria montadora, com a fábrica atingindo capacidade total de produção em 2004, dois anos antes do previsto, empregando nos três turnos e atingindo por volta dos 1.500 empregos prometidos.

Com a chegada da Ford, o fluxo migratório que já existia desde a instalação da COPEC se aprofundou, já que o movimento pendular diário dos trabalhadores entre Salvador-Camaçari-Salvador recebeu uma nova carga. Dos trabalhadores empregados no COPEC apenas 30% moravam no município, os demais moravam em Salvador ou outras cidades vizinhas devido à maior disponibilidade de infraestruturas de serviços urbanos, como lazer, segurança e saúde (CAMAÇARI, 2005.)

De acordo com dados da prefeitura de Camaçari:

(...) A média dos residentes é inferior à metade da renda per capita gerada no Município, situando-se em torno de R\$ 567,00, conforme dados de 2004. Esse nível de rendimento, combinado com uma parcela expressiva da população em idade ativa, que se declara sem rendimentos (49%), formam um contingente aproximado de 160.141 pessoas potenciais dependentes de serviços públicos, correspondente a 86% da população estimada (CAMAÇARI, 2005, p. 21).

Isso mostra que a maioria dos empregos que oferecem os mais altos salários vão para pessoas que geralmente são de fora da cidade onde a indústria foi instalada. A capacitação técnica que é exigida destes profissionais é bem maior e a população local não consegue suprir essa demanda, o que faz com que profissionais de outras regiões assumam essas vagas, deixando a população local, em sua maioria, com apenas os empregos diretos de menos complexidade e os empregos indiretos vindos das atividades industriais.

Isso pode ser notado ao olharmos o crescimento populacional do município desde o anúncio da construção do complexo industrial, o qual cresceu a partir da esperança de conseguir ter acesso aos empregos gerados pelo complexo industrial, conforme mostra a tabela 5:

Tabela 5 - Evolução populacional de Camaçari – BA (1970 – 2022)

Ano	População Urbana	% População Urbana	População Rural	% População Rural	População Total
1970	19.949	60	13.324	40	33.273
1980	76.065	85	13.113	15	89.178
1991	108.232	92	5.407	8	113.639
2000	154.402	95	7.325	5	161.727
2010	231.973	96	10.997	4	242.970
2022	291.361	97	9.011	3	300.372

Fonte: Marinheiro (2013) e IBGE (2022)

Com base nessa tabela, é possível ver o impacto que o polo industrial de Camaçari teve na cidade, com ela crescendo quase 8 vezes no período entre 1970 e 2000. Na década em que a Ford se instalou a cidade ganhou quase 80 mil habitantes, reafirmando a capacidade agregadora que a atividade industrial possui, tendência que se mostrou contínua apesar da redução no ganho de habitantes. Além disso, esse novo afluxo de pessoas desde a década de 1970 vem com suas necessidades básicas como a habitação, com isso a cidade de Camaçari começou a ter vários novos bairros com o objetivo de comportar esse novo contingente populacional sem o mínimo de planejamento urbano, que se traduz em problemas de infraestrutura e circulação.

Esses números se traduzem em mais busca por serviços públicos e por cobrança em infraestruturas que também beneficiem a população ao invés de focar apenas nas que servem as empresas do complexo. Para os moradores, fica a sensação de que as empresas instaladas não se preocupam com a população local, preferindo trabalhadores de outros locais, deixando parte do ônus com os moradores, que tem que suportar administrações que tem mais zelo pelas empresas, que geram receita para os cofres públicos, que pela população, que arca com os males da produção industrial como a poluição e a expansão urbana desenfreada, comum em grandes centros urbanos.

Neste ponto, vale a pena levantarmos a discussão sobre a diferença entre crescimento econômico e desenvolvimento econômico. Para Perroux (1967), o desenvolvimento econômico não deve ser visto apenas tendo como base o crescimento econômico, mas sim tendo o olhar para outras variáveis que envolvem questões sociais. Sendo assim, o autor defende que o desenvolvimento econômico é um processo de

transformação estrutural que resulta em melhoras qualitativas para a população e também para as empresas, já que, se feito da maneira correta, este desenvolvimento trará ganhos de produtividade, melhorias no bem estar e uma melhor distribuição de riqueza.

Quando olhamos para o desenvolvimento de Camaçari, vemos que houve um grande crescimento econômico, mas que junto dele, também houve o aumento da desigualdade dentro do município e do município com relação a sua região.

Assim como Perroux, Boudeville (1973) atribui ao espaço um caráter mais operacional, mais dinâmico e, dessa forma, passível de mudança. A região, para Boudeville (1973), se diferencia no espaço, porque tem superfície contígua, dessa forma, está mais propenso ao sucesso das políticas de desenvolvimento regional.

Ao olhar para o desenvolvimento regional, Boudeville (1973) se atenta para a importância de políticas de desenvolvimento regionais que objetivem a integração com a situação nacional, ou seja, que ao se planejar o local deve-se sempre estar em ressonância com as de escala maior. Dessa forma, é possível fazer planejamentos regionais que encarem a região como parte de um todo e não como unidades independentes e que somente dessa forma, o desenvolvimento econômico poderia se tornar tangível para as pessoas de maneira estável e contínua.

Dessa forma, ambos os autores enxergam que o crescimento econômico é fundamental para a existência do desenvolvimento econômico, mas que um não é sinônimo do outro e que ações que levam apenas ao crescimento econômico estão fadadas a aumentar as desigualdades entre regiões e dentro da própria região. Para Perroux (1967) e Boudeville (1973), o desenvolvimento regional será atingido apenas com a harmonização desses dois fenômenos a partir de políticas de desenvolvimento regional implementadas pelo estado, ente capaz de levar em consideração a totalidade da economia nacional.

Quando olhamos para o desenvolvimento de Camaçari, vemos que houve um grande crescimento econômico, mas que junto dele, também houve o aumento da desigualdade dentro do município e do município com relação a sua região, já que com o peso da Ford, a dinâmica estabelecida anteriormente mudou para orbitar ao redor dela, ou seja, parte da vida econômica da cidade ficou ligada a uma empresa, deixando o poder público, população e fornecedores em posição de fragilidade perante a Ford.

O CIFN foi implantado utilizando a modalidade de Condomínio Industrial, que é um estágio intermediário entre o Consórcio Modular (cujas autopeças estão instaladas na planta industrial da montadora e participam do processo de montagem do veículo) e o

Distrito Industrial (em que as autopeças estão instaladas na mesma região ou regiões próximas às montadoras) (Marinheiro, 2013, p. 56).

Dessa forma, o nível de integração gera toda uma cadeia de suprimentos dependentes com relação ao nível de complexidade dos fornecedores de peças para a Ford, onde as empresas se organizaram em diferentes níveis para que quanto mais complexo as peças, mais próximos da fábrica o fornecedor deve estar, em especial as de nível mais alto onde a sua localização deve ser no sítio da montadora. Toda essa teia de relações é regida por dois esquemas: o Just-in-time e o Just-in-sequence, para racionalizar e maximizar os processos de produção, evitando custos excessivos com o desperdício.

Para termos uma noção prática desta teia de relações vamos tomar o seguinte exemplo: a Ford passa seus pedidos e cronograma para seus fornecedores de nível 1, esses, por sua vez, têm por volta de outros 10 a 15 fornecedores de nível 2 que devem seguir o cronograma estipulado pelas empresas de nível 1, as de nível 2 por sua vez dependem de outros 20 fornecedores de níveis 3 e 4, formando assim o esquema de Just-in-sequence.

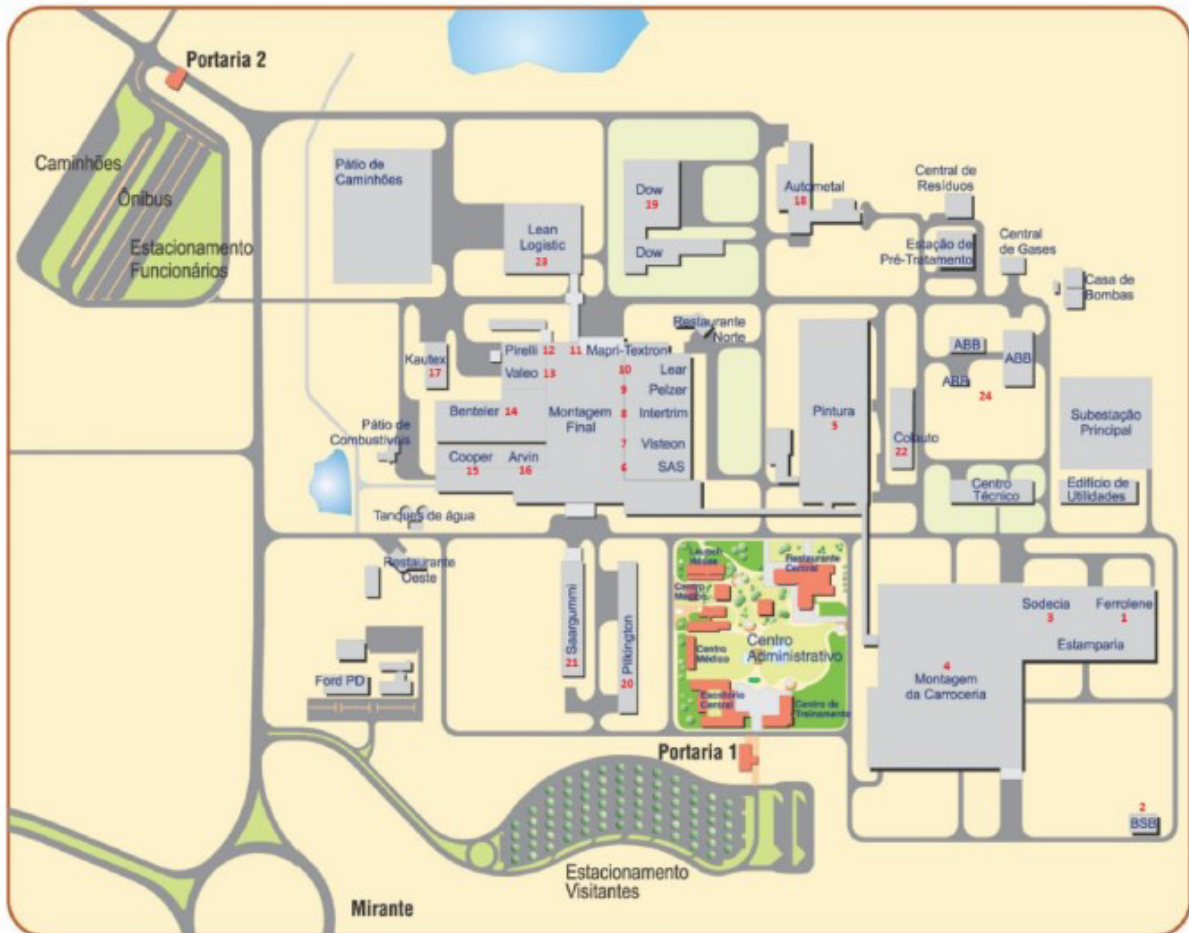
Em termos de níveis de complexidade, os fornecedores de nível 1 são aqueles fornecedores que entregam sistemas completos e não peças avulsas, enquanto os de nível 2 trabalham para fornecer insumos para as de nível 1. Nos níveis 3 e 4 estão empresas que ficam responsáveis por fornecer peças mais simples ou matérias primas.

Assim, a integração entre esses fornecedores e a montadora deve ser bastante harmoniosa, já que qualquer empecilho nessa cadeia atrasará completamente a fabricação dos veículos. De acordo com Butori:

Para fornecer para uma montadora, o fabricante de autopeças precisa ser competitivo. Trata-se de um conceito complexo, que envolve qualidade de produto e serviço, qualificação da empresa, preço e fôlego financeiro para acompanhar desenvolvimento de produtos (BUTORI, 1999, p.11)

Dessa forma, podemos ter uma dimensão da complexidade da operação do complexo, com dezenas de fornecedores trabalhando dentro da fábrica de maneira coordenada, conforme mostra o Layout da Figura 9:

Figura 9 - Layout do Complexo Industrial Ford Nordeste



Fonte: Marinheiro (2013). Adaptado de Luckacs (2005)

O Layout da fábrica nos mostra o passo a passo da fabricação dos veículos, com cada um dos números representando uma etapa e também um fornecedor de nível 1 envolvido na fabricação do veículo. Dessa forma, podemos dizer que, a Ford terceirizou a produção de seus veículos e também dividiu os riscos com os mesmos. Também vale ressaltar que apenas os fornecedores de nível 1 estão dentro do sítio da fábrica, ou seja, peças avulsas não são fabricadas dentro do complexo industrial, sendo assim, o complexo fica responsável apenas por montar os veículos com as peças já prontas.

No âmbito nacional, o CIFN estava gerando impactos na indústria automotiva nacional, já que a fábrica de Camaçari contava com o que havia de mais moderno na época quando se tratava de tecnologias e processos que a produção em escala da indústria automobilística poderia oferecer. Isso fez com que as suas concorrentes também iniciassem um processo de modernização para não correr o risco de ficar para trás. Os dois principais modelos fabricados pela fábrica estavam desempenhando bem e a produção estava a todo vapor.

A crise global de 2008 impactou fortemente a Ford em escala global e foi o primeiro grande desafio que a fábrica encontrou desde a sua instalação, com a queda da demanda interna e externa, a fábrica fechou o turno noturno e iniciou um programa de demissão para reduzir custos e diminuir a produção para evitar um choque de oferta (Pereira, 2021). Em 2011, em um movimento agressivo tendo em vista que os principais efeitos da crise global ainda não haviam se dissipado, a Ford anuncia que iria construir uma fábrica de motores no complexo industrial, mostrando que o investimento em Camaçari havia se tornado pilar fundamental da estratégia no Brasil e na América Latina. Essa nova fábrica de motores foi inaugurada em 2014 e tinha como objetivo integralizar melhor a produção, já que a outra fábrica ficava no estado de São Paulo.

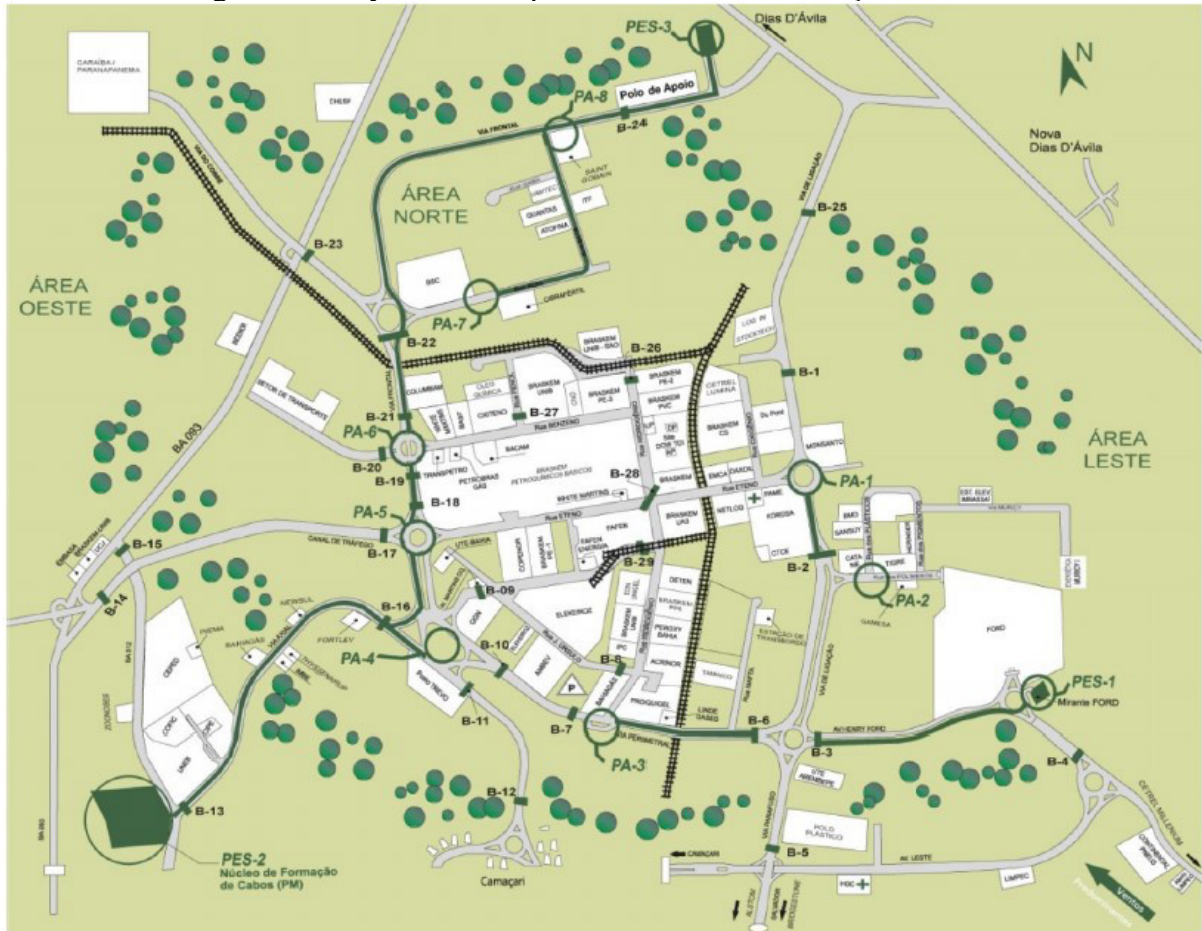
3.3.2 Declínio, crise e a saída da Ford do Brasil

Com a inauguração da nova fábrica de motores, a Ford esperava que fosse possível recuperar fatias de mercado que foram perdidas para suas concorrentes nos anos anteriores, a diminuição dos custos de transporte e melhor integração entre essas duas fábricas tinha tudo para fazer com que a montadora voltasse a figurar entre os maiores fabricantes de carros do Brasil, contudo, não foi isso que aconteceu, o que aguardava o futuro da montadora era uma nova realidade contra a qual ela não teria forças para lutar.

Para tentar lidar com a situação, a empresa, que já se encontrava com problemas financeiros, decidiu se desfazer de marcas que estavam em seu portfólio, sendo as mais conhecidas a Aston Martin e a Land Rover (Pereira, 2021, p. 35). Tudo para angariar fundos e se manter minimamente competitiva nos mercados que se encontrava, sem correr risco de ficar sem fundos para emergências tendo em vista que enfrentavam uma crise financeira global.

Isso era preocupante, já que a Ford já tinha assumido uma posição extremamente importante para o complexo e, como já visto antes, centenas de indústrias orbitavam ao seu redor. Então, para essas empresas, restava apenas torcer para que a situação melhorasse e que as condições econômicas voltassem a ficar estáveis, pois como mostra o layout da Figura 10, a fábrica da Ford tinha uma posição privilegiada dentro do complexo.

Figura 10 - Layout do complexo industrial de Camaçari-BA

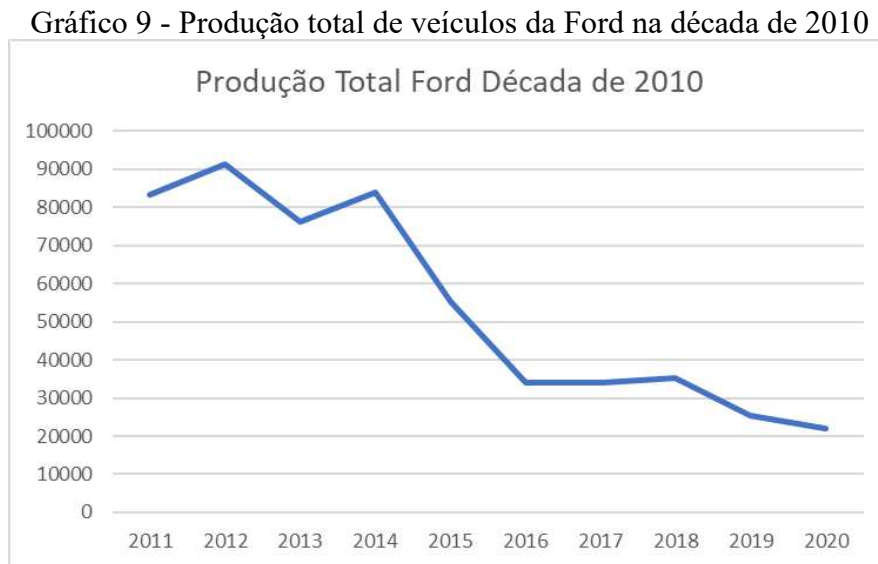


Fonte: Marinheiro, 2013, apud, COFIC, 2012

Em 2013, aparecem os primeiros sinais de que o Brasil passaria por uma turbulência econômica mais severa, isso só se agravou nos anos seguintes e atingiu em cheio a demanda por veículos novos, dentre as grandes montadoras uma das que mais sofreu nesse período foi a Ford, que novamente teve que fechar o turno noturno e demitir trabalhadores para reduzir a produção por causa da baixa demanda.

Outro fator que pesou contra a Ford nessa situação é que devido aos novos investimentos, ela era particularmente vulnerável a problemas cambiais, e foi justamente isso que aconteceu, onde a instabilidade cambial aumentou enormemente os custos de operação da empresa aqui no Brasil. Além disso, a Ford Brasil deixou de fazer investimentos em suas plantas produtivas no país em 2015, mostrando que as coisas não estavam indo muito bem (Pereira, 2021, p. 35). Com a interrupção dos investimentos, as linhas de montagem da Ford começaram a ficar defasadas com relação a suas concorrentes no Brasil, por causa disso, a Ford tomou a decisão de que focaria suas operações na fabricação de grandes utilitários, contudo, isso não foi bem aceito pelo

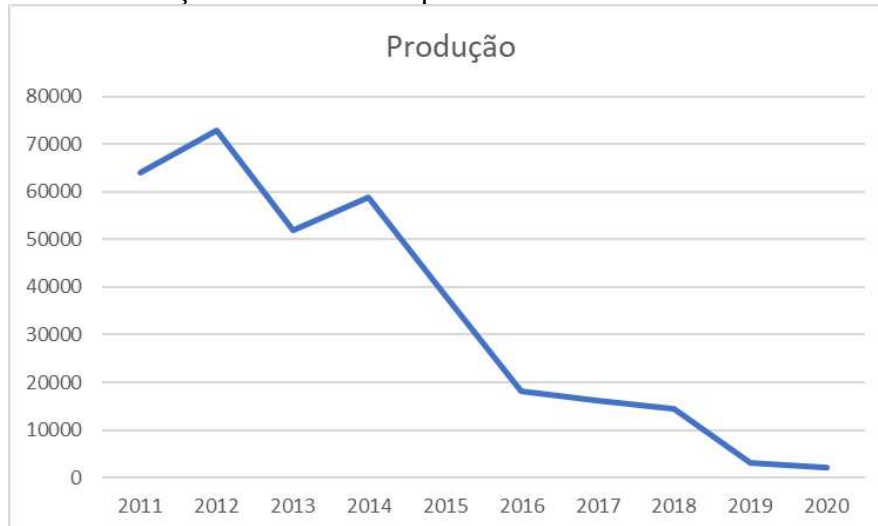
mercado consumidor brasileiro, que não tem muita simpatia por carros enormes, tendo em vista as condições de trânsito que o país possui. Soma-se a isso o fato de que a demanda por seus veículos estava caindo, a empresa entrou em um declínio que se asseverou nos anos seguintes conforme dados do Gráfico 9:



Fonte: ANFAVEA (2024)

Esses números se tornam ainda mais assustadores quando olhamos apenas para a produção de veículos de passeio, que eram o principal produto que a Ford vendia sendo, conseqüentemente, os principais tipos de veículos que a Ford fabricava em Camaçari. Sem um grande corte de preço e a vinda de novos modelos para o mercado brasileiro, era muito difícil para a Ford conseguir fazer um retorno. Contudo, como seria possível fazer esses investimentos sendo que os investimentos anteriores ainda não haviam sido recuperados? Some-se a isso o fato de que a queda de vendas dos carros de passeio estava ocorrendo em um ritmo imparável, conforme mostra o Gráfico 10:

Gráfico 10 - Produção de veículos de passeio da Ford na década de 2010



Fonte: ANFAVEA (2024)

A situação atingiu seu ponto mais dramático em 2020, com a pandemia de COVID-19, que fez com que a demanda por veículos desabasse, além disso, houve a interrupção das cadeias de suprimentos globais, com a falta dos mais diversos insumos que estão presentes nas linhas de montagens das fábricas de automóveis e mesmo que estes suprimentos estivessem disponíveis, as fábricas estavam fechadas para diminuir os riscos da contaminação pelo vírus. Foi a tempestade perfeita que fez com que a matriz da Ford fizesse uma reestruturação a nível global e por fim, encerrar a sua produção local de veículos, focando apenas em modelos lucrativos por meio da importação.

O anúncio da saída da Ford do Brasil pegou de surpresa os trabalhadores, empresas parceiras e os governos federal e estadual. Todos sabiam o que representava para o polo industrial a saída de uma empresa de tal calibre. No decorrer dos anos em que estava instalada, o CIFN havia se tornado uma espécie de coração de todo o complexo industrial, sua saída representaria um duro golpe para todos os envolvidos.

Para a Ford, apesar dos investimentos não terem dado retornos esperados, era bem melhor encerrar as operações do que se forçar em um mercado que já não lhe era tão convidativo e que só estava lhe trazendo grandes prejuízos. Focar nos modelos lucrativos ainda era uma forma de manter a marca ativa no país, já que o mercado consumidor brasileiro é gigantesco e também deixar uma porta aberta para um possível retorno caso as condições se tornassem mais atrativas no futuro. Além disso, os carros produzidos pela Ford brasileira estavam sendo deixados de lado pela matriz, que agora queria focar suas atenções no mercado de SUVs e no competitivo mercado de elétricos.

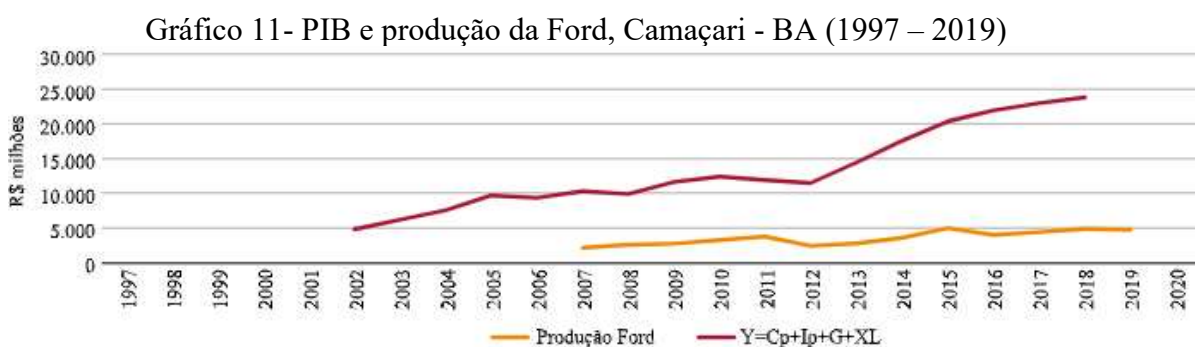
3.4 As consequências da saída da Ford de Camaçari-BA

O impacto da saída da Ford do Brasil na economia da Bahia, em especial de Camaçari foi bastante relevante, de início, a Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia estimou que cerca de 60 mil empregos e centenas de empresas seriam afetadas, além disso, com base no mesmo levantamento, a saída da Ford iria gerar um prejuízo de cerca de 5 bilhões de reais, estimativa de aproximadamente 2% do PIB da Bahia no ano de 2019 (Carta Capital, 2021).

Esse número relevante de empregos afetados pela saída de uma empresa se explica pela capacidade de desencadeamentos que a indústria automotiva possui. Segundo dados da ANFAVEA (2024), a cada 1 emprego direto na indústria automobilística podem ser gerados 10 empregos indiretos, reafirmando com números um dos principais motivos por estados entrarem em conflitos fiscais uns com os outros por causa dessas empresas.

A justiça tentou apaziguar a situação e dar algum amparo aos trabalhadores impedindo que a Ford demitisse funcionários até que a situação relacionada a questões trabalhistas fosse solucionada, como multas e indenizações com os sindicatos, além disso, a empresa também estava obrigada a manter os pagamentos para os trabalhadores, sejam eles ativos ou em licença remunerada (UOL, 2021).

Todo o estado da Bahia sofreu impactos com a saída da Ford, mas o principal afetado foi a própria Camaçari, que tinha na Ford um de seus principais pilares geradores de receitas conforme mostra o gráfico 11:



Fonte: (Henriques; Campos; Santos, 2024, p. 166)

No gráfico 11, o Y representa o PIB da Cidade, o Cp é o consumo privado, o Ip é o investimento privado, G é o gasto do governo e XL é o saldo da balança comercial de bens e serviços produzidos pela cidade. Com base no gráfico, é possível notar a

importância da Ford para Camaçari, já que a empresa sempre oscilou entre 20% e 30% do PIB da cidade, o que com certeza não é um valor desprezível. Além disso, a Ford era uma grande pagadora de impostos, que com sua saída, além de deixar de pagar impostos, deixará um grande contingente de desempregados necessitando de serviços básicos da prefeitura, como saúde e educação por causa da nova realidade.

A saída da Ford do Brasil acarretaria na entrada desses trabalhadores no exército industrial de reserva, fazendo com que a disponibilidade de mão-de-obra aumentasse e conseqüentemente o valor pago aos trabalhadores diminuísse. “Ao todo, a Ford possui 6.171 funcionários no Brasil. Em Taubaté, 830 funcionários serão demitidos, segundo o Sindicato dos Metalúrgicos. A fábrica de Horizonte emprega 470 pessoas” (G1, 2021. p. n.p). O restante desses funcionários estavam empregados no CIFN, que era o maior contingente de empregados da Ford no Brasil.

O governo da Bahia e o Sindicato dos Metalúrgicos de Camaçari buscaram a Ford para tentar convencê-la a reconsiderar sua decisão, mas a empresa foi irredutível e seguiu em frente com os seus planos para deixar o país. Na impossibilidade de manter a Ford, o sindicato procurou o governo baiano para que este buscasse uma outra montadora para adquirir as instalações deixadas pela Ford, ainda em 2021, algumas montadoras chinesas demonstraram interesse, mas sem nada concreto.

A ideia de fato agradava ambas as partes, já que os trabalhadores continuariam com o seu ramo de atividade enquanto o governo receberia uma outra empresa do mesmo setor e com a capacidade de gerar uma cadeia de empregos bem conhecida. Contudo, no contexto em que as coisas estavam em 2021, parecia um sonho receber uma nova montadora na cidade, tendo em vista o estrago que a Covid-19 ainda estava causando, mesmo assim, o governo tentou fazer a sua parte e entrou em contato com as empresas que estavam interessadas na planta industrial da Ford.

Realocar todos esses trabalhadores entre as empresas que restaram seria nada além de um sonho, mesmo que os empregos dos moradores de Camaçari no setor industrial fossem dos mais simples como já demonstrado aqui neste capítulo, o volume de trabalhadores é muito alto para ser absorvido, além disso, boa parte desses trabalhadores teriam que receber novos treinamentos para ingressar em novas indústrias, já que estavam especializados na indústria automobilística.

O impacto da atividade industrial automobilística em Camaçari se intensificou desde a chegada da Ford, já que a parte de empregados da indústria de transformação que

estavam vinculados a indústria automobilística cresceu no decorrer dos anos, chegando a ultrapassar outros setores da indústria conforme mostra a Tabela 6:

Tabela 6: Participação relativa dos setores no emprego em Camaçari-BA, (2002 – 2019)

Setor	2002	2019
1 – Extrativa mineral	0,52	0,05
2 – Indústria de transformação	37,12	35,15
2.1 Subsetores da cadeia produtiva de automóveis	12,11	18,70
2.2 Outros subsetores da indústria de transformação	25,01	16,44
3 – Serviços industriais de utilidade pública	1,75	0,91
4 – Construção civil	8,38	12,14
5 – Comércio	8,08	15,21
6 – Serviços	28,73	25,89
7 – Administração pública	15,22	10,37
8 – Agropecuária, extração vegetal, caça e pesca	0,20	0,28

Fonte: (Henriques; Campos; Santos, 2024, p. 167)

Com isso, podemos ver que a indústria automobilística desempenha um papel fundamental na produção industrial da cidade, que teria que se reformatar completamente com a saída de um grande gerador de empregos.

A pressão sobre os serviços públicos também estava destinada a aumentar, tendo em vista que os trabalhadores demitidos perderam seus planos de saúde e voltariam a estar sob o SUS, que durante este período estava sobrecarregado com os atendimentos provenientes da COVID-19 (Henriques; Campos; Santos, 2024, p. 166). Para os trabalhadores, o sentimento era de traição, já que a empresa em nenhum momento deu brecha para tratar com a situação, reportagens da época trazem relatos de diversos trabalhadores preocupados com seus futuros e de suas famílias, já que perderam o plano de saúde e muitos não teriam como pagar a educação de seus filhos (Pereira, 2021).

Dessa forma, podemos dizer que a experiência de desenvolvimento regional a partir da Ford teve seus pontos positivos e negativos e que a saída da forma como foi mostra os perigos que a dependência com relação a uma empresa de grande porte pode trazer, já que após a sua chegada boa parte da atividade econômica estava atrelada a Ford, dependendo desta para executar sua própria atividade, isso não é desenvolvimento regional e sim uma polarização que traz dependência e imprevisibilidade.

Contudo, como nos mostra Harvey (2005), o capitalismo vive em uma relação constante de crises cíclicas, onde o capital procura se reestruturar em novos locais por meio da destruição do antigo e desta vez, não foram os forjadores e aproveitadores de crises de sempre, mas capital chinês. Em meio a tempestade que tinha sido a saída da

Ford, no primeiro semestre de 2023, surgem rumores de que uma nova montadora iria se instalar no complexo industrial, a notícia animou os trabalhadores do setor que tinham a esperança de recuperar os seus empregos (Exame, 2021).

Em julho de 2023, a Build Your Dreams (BYD) anunciou que iria investir mais de R\$ 3 bilhões para a instalação de três linhas de produção diferentes no mesmo local que estava localizada a Ford, com capacidade para gerar 5 mil empregos diretos. Esta planta industrial terá como objetivo construir caminhões e ônibus elétricos, além de carros de passeio elétricos e híbridos e, como cereja do bolo, processar lítio e ferro fosfato, usados para fabricação de baterias, o coração dos carros elétricos (Autoesporte, 2023).

3.5 - Um novo investidor surge

3.5.1 Breve contexto sobre a indústria automobilística chinesa e interesses no Brasil

Durante todo este período, o gigante asiático não era tão relevante no mercado automobilístico, na década de 1980, China e Brasil estavam em níveis semelhantes antes de suas respectivas aberturas econômicas. O ponto chave foi a maneira como isso foi feito, no Brasil, as privatizações chegaram como o grande fator que levaria o país a um novo ponto de desenvolvimento fruto da sedutora “globalização” (Santos, 2001). No caso chinês, além de fazer tudo ao contrário do que ordena a cartilha neoliberal, a abertura se deu por meio de parcerias no estilo Joint-Venture, que são parcerias onde uma ou mais empresas se unem com o objetivo de desenvolver um projeto ou uma atividade comercial, ou seja, para uma montadora estrangeira entrar no amplo mercado chinês ela teria que necessariamente fazer uma parceria com uma fabricante local.

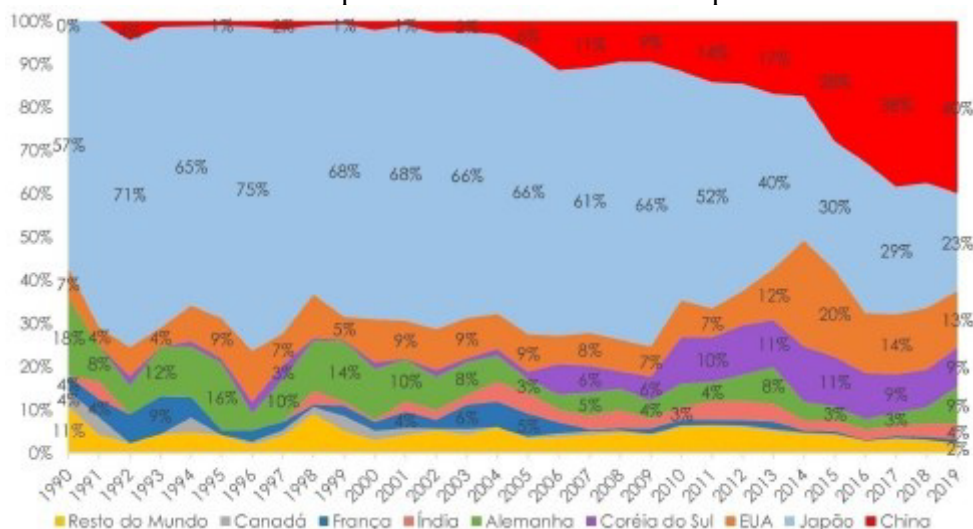
Com isso, as fabricantes locais rapidamente conseguiram absorver parte da tecnologia de materiais e produção das montadoras ocidentais para utilizar em seus próprios veículos, contudo, nessa primeira fase, os veículos fabricados por empresas chinesas ainda estavam anos atrás das montadoras estrangeiras e elas conseguiam se manter apenas com base em compras governamentais, que eram utilizadas para dar certo capital de giro a essas empresas que, em boa parte, ainda eram estatais.

A primeira onda de carros chineses no Brasil aconteceu há aproximadamente 15 anos e foi liderada pela JAC Motors e pela CAOA, mas depois de um rápido montante de vendas, elas caíram, sendo atingidas por mudanças tributárias que atingiram os veículos de importação (Bloomberg, 2024). Além disso, os carros chineses também careciam de outras qualidades quando comparadas a montadoras tradicionais, sendo principalmente o motor e as suspensões.

As discussões sobre a eletrificação da frota global de veículos se iniciam com o discurso de proteção do planeta e mitigação das mudanças climáticas, mas ao mesmo tempo, era a oportunidade de ouro de uma indústria símbolo do capitalismo. Com a pressão para trocar carros a combustão por elétricos, a indústria automobilística teria que trocar boa parte da frota global por veículos novos, que podem gerar uma quantidade exorbitante de lucros para ser divididos entre este seleto grupo de empresas.

Percebendo as discussões e já sendo o maior poder industrial do planeta, a China também entrou na disputa por essa tecnologia e é aqui que as coisas desandam para as montadoras ocidentais tradicionais que queriam capitanear a transição elétrica, o que aconteceu foi a entrada de mais um poderoso país com algumas dezenas de novas marcas buscando competir no mercado de automóveis elétricos. Com a produção desses veículos, a situação acaba se nivelando entre novos e antigos competidores, já que o coração do carro é a bateria e o mineral chave para ela é o lítio. Com isso, se inicia uma corrida entre pesquisadores para criar baterias mais eficientes e que tivessem uma maior durabilidade. Polos já produtores de conhecimento e novos entraram nessa corrida desenfreada e que trazem números surpreendentes, o primeiro deles sendo a evolução da solicitação de patentes envolvendo baterias de íon-lítio para veículos elétricos como mostra o Gráfico 12:

Gráfico 12 - Participação no volume de documentos de patentes relacionados às baterias de Íon-lítio para veículos elétricos – Por países



Fonte: LEMOS *et al.*, 2024 adaptado de DERWENT, 2021.

Este gráfico 12 deixa claro que a dominância desta tecnologia não está mais nas mãos dos países que têm as mais tradicionais indústrias do setor e que a China se tornará

um pesado concorrente para elas no momento em que este segmento de veículos estiver totalmente maduro.

Mas onde o Brasil entra em tudo isso? Ora, o Brasil é um dos países com mais reservas de lítio do mundo, além disso, está próximo do chamado triângulo do lítio, uma região entre Argentina, Chile e Bolívia que possui fartas reservas. Se o petróleo foi o combustível dos carros a motor, o lítio seria o novo petróleo para os carros elétricos.

O interesse da China no Brasil existe em múltiplos âmbitos e os recursos minerais não estão de fora, as maiores reservas descobertas de lítio no país ficam em Minas Gerais e na Província da Borborema, no Nordeste brasileiro. Além disso, outros recursos minerais fundamentais para a 4ª revolução industrial também podem ser encontrados no Brasil, então desenvolver estes projetos pode facilitar a aquisição desses recursos no futuro, em especial o de terras raras, que são fundamentais para a produção de chips e que o Brasil figura entre os maiores produtores. Percebendo o aumento da demanda por esse mineral crítico, a produção de lítio no Brasil cresceu de forma surpreendente, conforme mostra o Gráfico 13:



Fonte: Climate Minerals, 2025

A busca por esse recurso estratégico fez com que diversos estudos fossem feitos em busca de novas jazidas de lítio, áreas já confirmadas, mas com baixa produção começaram a ver sua extração disparar e novos estudos começaram a ser feitos em busca de novas jazidas. Dessa forma, países que possuem grandes reservas deste mineral crítico, podem ver a sua importância disparar no cenário global. Isso é mais um ponto de alerta

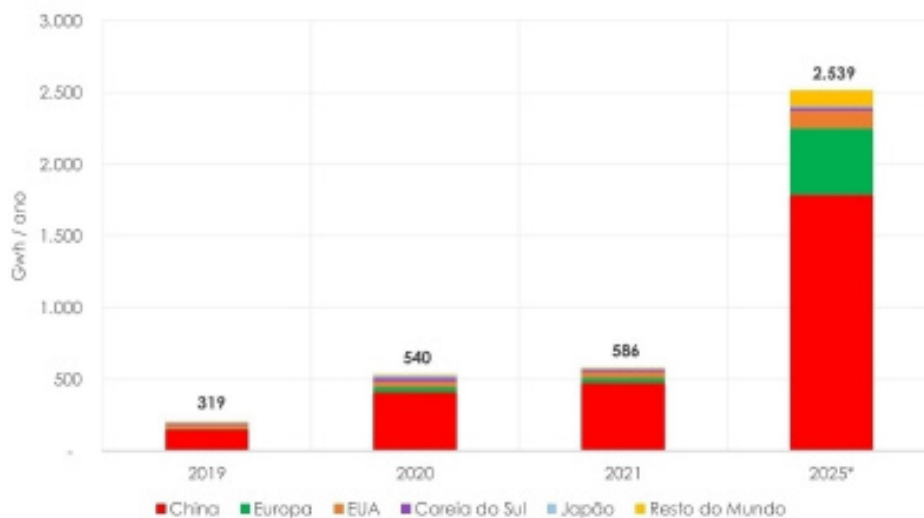
para o Brasil, já que as reservas confirmadas de lítio atingiram um número considerável, além disso, há expectativas de que mais jazidas possam ser descobertas nos próximos anos, dando ainda mais importância para o Brasil na competição dos insumos para os carros elétricos, conforme mostra o Gráfico 14:



Fonte: Climate Minerals, 2025

Dessa forma, o interesse chinês pelo Brasil ganha mais um ponto para explicação, pois o país estratégico para a China que é responsável por fornecer diversos tipos de insumos seja para a indústria ou para uso direto da população. O rápido avanço chinês com relação ao uso do lítio não está só na área de patentes, mas também na aplicação delas, em uma rápida olhada na capacidade de produção de baterias de íon-lítio com base na localização das fábricas entre os países mostra que neste segmento, a China está em uma posição bastante consolidada, conforme o Gráfico 15:

Gráfico 15 - Capacidade de produção de baterias de Íon-lítio por localização das fábricas



Fonte: BloombergNEF (2021)

Com isso, podemos ver o investimento que a China está fazendo para ficar em uma posição de primazia global neste componente que irá equipar a maior parte da frota de veículos do mundo se as condições continuarem favorecendo o desenvolvimento de carros elétricos. Com uma capacidade de produção tão grande, o número de recursos necessários para manter essa indústria também são enormes aumentando a pressão sob países mais fracos e que tem dependência com relação às potências, de um lado está a pressão por manter o comércio e de outro está a pressão para que o comércio pare como forma de atrasar o rival.

Dessa forma, a decisão de instalação da BYD na antiga fábrica da Ford em Camaçari foi bastante estratégica, já que a empresa também terá acesso ao lítio produzido nas regiões próximas da Bahia, economizando custos e lhe dando uma vantagem competitiva entre seus concorrentes.

3.5.2 BYD no Brasil e seus impactos na indústria automobilística brasileira

A BYD iniciou como uma empresa que fabricava baterias em 1995, com o objetivo de baratear as baterias compradas principalmente do Japão. Já em 2002, a BYD comprou a Qinchuan Machinery Works, uma fábrica de carros com longa história na China e no ano seguinte ela lançou o seu primeiro carro, o BYD Flyer. Como uma empresa originalmente de baterias e atenta às discussões de mercado, ela lançou o seu primeiro veículo híbrido plug-in, o BYD F3. Este veículo não vendeu muito bem, mas foi um marco, já que foi o primeiro veículo deste tipo a ser vendido comercialmente em

escala mundial, fato este que chamou a atenção de Warren Buffett, que adquiriu parte da empresa (BYD, 2025).

Na década de 2010, a BYD cresceu em ritmo acelerado, chegando ao ponto de ser uma das maiores fabricantes de veículos da China e assumindo o primeiro lugar na produção de veículos elétricos no gigante asiático, superando a Tesla. No Brasil, a BYD chegou em 2015, com uma planta para a construção de ônibus elétricos situada em Campinas-SP. A sua evolução continuou constante até que ela anuncia a construção de uma fábrica em Camaçari com início da produção previsto para o início de 2025 na esteira dos esforços de disseminar os carros elétricos pelo mercado da América Latina.

Oliveira (2024, p. 4) afirma que:

Com a adoção da estratégia de fabricação de veículos "zero emissões", alinhada à crescente retórica de sustentabilidade, a Ford e, posteriormente, a BYD, incorporam em seus discursos essa relação, que se manifesta na capacidade do capital de mascarar sua lógica de remoção de recursos naturais e exploração da força de trabalho por meio de uma aparência sustentável, enquanto, na realidade, perpetua as dinâmicas predatórias do sistema capitalista. A entrada da BYD no complexo industrial baiano com a produção de carros elétricos representa a busca por novos mercados e recursos naturais geograficamente próximos, dinâmica que é central para a lógica de produção do espaço capitalista.

A crise vivida pela atual grande potência mundial também se reflete nas empresas que estão abaixo dessa superpotência. Sendo assim, a substituição de uma planta da Ford, marca símbolo da indústria automobilística americana por uma empresa chinesa, pode não parecer algo muito grande, mas quando olhado para o panorama geral, isso se repete em vários outros setores industriais e comerciais nos países periféricos e em alguns casos até mesmo nos países centrais.

Para os trabalhadores em geral pouco importa se é a Ford ou a BYD que os emprega, desde que consigam vender sua força de trabalho e ter alguma previsibilidade a situação encontrará uma certa normalidade. Com isso, a construção da fábrica tem início no primeiro semestre de 2024 se aproveitando de toda estrutura já instalada da Ford, que permitiu o uso imediato do terreno ao governo da Bahia para facilitar a negociação com a BYD, a previsão é que os primeiros carros saiam da fábrica já no primeiro semestre de 2025, coroando os esforços do estado da Bahia de manter uma planta produtiva desse porte em seu território, já a BYD, terá fácil acesso aos recursos minerais da região e toda uma infraestrutura já montada para recebê-la (CNN, 2023).

Ainda conforme Oliveira (2024, p. 17),

A entrada da BYD em Camaçari, por sua vez, mostra a adaptabilidade do capital diante das mudanças no mercado, especialmente no setor de carros elétricos. Contudo, essa transformação também revela as contradições inerentes ao sistema capitalista, que, ao buscar lucro incessante, muitas vezes resulta em desemprego estrutural e degradação socioeconômica. O discurso da sustentabilidade, por sua vez, é muitas vezes utilizado como uma máscara para encobrir as reais motivações e impactos do sistema capitalista.

E é a partir dessa reestruturação do capital que mudanças podem ser feitas, hoje, com as empresas chinesas servindo como ponta de lança em uma estratégia de expansão de influência do país pelo mundo, que torna tudo tão simbólico. O mercado automobilístico brasileiro não era chacoalhado desta forma há muito tempo, isso gerava a acomodação de quem está satisfeito com a situação. E a chegada deste novo concorrente, que se apega aos mais novos discursos de sustentabilidade, enquanto as montadoras tradicionais não conseguem dar uma resposta adequada, pode dar margem para que outros também possam se fixar no mercado.

Basta olhar para os números de vendas das montadoras, por enquanto a BYD não é uma verdadeira ameaça para o grupo Stellantis, dona de marcas populares como a Fiat e a Jeep e que somadas com outras marcas do seu portfólio detém 51% do mercado brasileiro, mas o crescimento de vendas desta nova concorrente é de deixar algumas com menos participação de mercado olhando para o quadro geral com bastante preocupação, já que sua chegada já fez o preço de vários veículos despencarem, podendo dar uma nova dinâmica para a atual situação do mercado brasileiro.

Nos anos anteriores, a BYD era limitada pelo fato de operar apenas com base em importação, contudo, com a inauguração da fábrica em Camaçari, ela irá gozar dos mesmos benefícios que as tradicionais, o que tornará seus veículos, que já se destacam por serem mais baratos que seus concorrentes a combustão da mesma categoria ainda mais baratos.

Além disso, a estratégia comercial da BYD tem mirado em um certo tipo de trabalhadores precarizados, os motoristas de aplicativo. Tanto a 99 POP quanto a Uber, maiores empresas de transporte urbano por aplicativo, já tem parceria com a montadora, onde os motoristas que tiverem a intenção de comprar um veículo da marca receberá além de desconto, um bônus especial para os modelos mais básicos da marca, que já tinha em mente este público alvo (Autopapo, 2024)

Com isso, a marca se torna mais conhecida, o que pode potencialmente quebrar as barreiras do desconhecimento e o preconceito com o novo. Essa é a estratégia que a

montadora chinesa parece estar buscando para aumentar o seu reconhecimento de marca, claro, além de uma entrada agressiva no mercado, tendo em vista os preços de seus veículos.

Neste ponto, podemos retomar o terceiro tipo de globalização proposto por Santos (2001), já que a China não é avessa a contratos que envolvem transferência de tecnologia, ou seja, a distância entre o provedor de tecnologia e o recebedor diminui à medida que o receptor incorpora essas tecnologias em seu próprio espaço nacional. Ou seja, se existir vontade empresarial e vontade política, o Brasil pode ser capaz de deixar de ser um mero montador e plataforma de exportação, para se tornar um verdadeiro país fabricante de seus próprios veículos. Como potência emergente, a China tem que estreitar laços e criar uma rede de apoio para seu próprio sustento, por isso ela investe tanto em parcerias com países para desenvolvimento de tecnologia, inclusive tecnologias críticas.

O compartilhamento de meios técnicos e científicos é o que pode nos fazer olhar para a globalização de forma diferente e pensar que uma outra globalização é possível, onde ela possa ser mais justa, que respeite as particularidades de lugares e regiões sem que o desejo de homogeneização completa que nossa atual globalização propõe.

A entrada das montadoras chinesas no Brasil, se manejada da maneira correta, pode se tornar o terceiro ciclo de grandes investimentos do setor automobilístico. Este é o tempo exato para que o país aproveite essa oportunidade, retomando os objetivos do Plano de Metas de JK, onde se tinha pelo menos o desejo de ser capaz de produzir produtos industriais com tecnologia e processos próprios. O atual cenário geopolítico coloca o Brasil em uma posição bastante complicada, já que com a disputa pela hegemonia global, o Brasil pode acabar sofrendo golpes de ambos os lados e cair em situação precária devido aos seus fartos recursos naturais. Se durante a guerra fria o país conseguiu liderar um bloco não alinhado, na atual conjuntura isso será impossível por causa da sua importância estratégica.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Dessa forma, podemos concluir que a indústria automobilística brasileira passou por várias transformações durante a sua história, do fordismo ao toyotismo a indústria automobilística nacional conseguiu números expressivos, se tornando um setor essencial para a constituição do PIB industrial brasileiro. Do sonho de JK ao fim das marcas nacionais frente a abertura econômica. Toda essa história teve idas e vindas, com os atores participantes lutando obstinadamente para conseguir seus objetivos.

Marcada pelo protecionismo e pela reserva de mercado, as fábricas de autopeças conseguiram prosperar durante o período de construção dessa indústria, se aproveitando das pequenas estruturas criadas durante a Segunda Guerra Mundial. O Plano de Metas teve sucesso em conseguir construir essa indústria, mas foram os anos posteriores e o mercado brasileiro que conseguiram manter essa indústria ativa apesar de todas as dificuldades envolvidas.

A abertura econômica da década de 1990 trouxe o Brasil para o mundo globalizado, impactando principalmente as pequenas e médias empresas envolvidas nesse setor, tendo em vista a incapacidade de competir com a enxurrada de produtos que eram importados pelas montadoras, fazendo com que nossa já fraca indústria nacional entrasse em estado crítico.

A reestruturação produtiva da década de 1990, trouxe várias mudanças que impactaram profundamente a maneira como eram fabricados os carros e como se dava a relação entre montadoras e fornecedores, o ganho de produtividade vindo dessa reestruturação não se transformou em melhores salários e condições para os trabalhadores, pelo contrário, a perda de postos de trabalho fez com que não existisse a pressão para o aumento de salários. Inclusive, isso tornou o país ainda mais dependente de países do centro do capitalismo, vulnerável aos humores desses países que controlam a tecnologia envolvida na fabricação dos veículos.

A expansão territorial que ocorreu durante a década de 1990 fez com que os estados entrassem em um frenesi para conseguir essas novas plantas industriais. Nessa expansão, as montadoras buscavam principalmente uma mão-de-obra que fosse qualificada, barata e que os trabalhadores tivessem pouca ou nenhuma organização. O acesso a fixos críticos como portos também foi fundamental para se receber uma planta industrial desse setor, já que o Brasil estava se tornando um trampolim para a exportação de veículos para os países da América do Sul, em especial os membros do Mercosul. Além disso, o mercado brasileiro estava estabilizado e tinha ganhado previsibilidade com o plano real, o que fez com que a população tivesse poder de compra para suportar o aumento da produção devido ao ganho de produtividade e a instalação de novas fábricas. Como dito no início, os incentivos fiscais tiveram ampla importância nesse processo, chamada de guerra dos lugares, os estados entravam em uma guerra fiscal para atrair investimentos, mesmo que isso significasse a perda de bilhões em receitas, tudo para conseguir os feitos de trazer uma indústria símbolo do progresso e do desenvolvimento.

O caso de Camaçari é didático ao observar os impactos da indústria em uma região, o governo da Bahia atendeu a todas as exigências da Ford e ainda ofereceu generosos incentivos para a construção da fábrica. A chegada da Ford fez com que o Polo Industrial de Camaçari começasse a orbitar ao redor dela, com centenas de empresas dependendo exclusivamente dela para suas operações. Por isso, o choque foi tão alto ao receber a notícia de que a Ford estava deixando o país.

Ao poder público, que cedeu tanto, e para os trabalhadores que se sentiam parte da empresa, a saída abrupta foi como uma traição. A Ford deixou a cidade que a acolheu sem olhar para trás, deixando uma legião de trabalhadores sem saber o que seria de seus futuros.

Como mostra esse caso, a guerra fiscal não tem vencedores, já que o ganhador da disputa se torna uma espécie de refém da empresa que se instala em seu território. Os impactos da saída da Ford foram bastante significativos, contudo, a reorganização do capital global fez com que a infraestrutura já montada fosse reutilizada por outra montadora, que também irá se beneficiar dos mesmos incentivos.

É impossível negar os ganhos regionais da instalação de fábricas desse calibre, contudo, a dependência de incentivos fiscais é uma fraqueza óbvia desse modelo de expansão, já que essas montadoras se ancoram fortemente nesses benefícios e os retornos são mínimos. Dessa forma, podemos concluir que aceitar esse tipo de empreendimento é ao mesmo tempo uma oportunidade e um risco, oportunidades por causa da capacidade agregadora que a atividade industrial possui, que gera um efeito cascata, aumentando a quantidade de empregos gerados na região que a recebe. E o risco está na maneira como esses acordos são feitos, onde sem políticas e fiscalização adequadas, o investimento pode acabar se tornando uma dor de cabeça como no caso da Ford.

Uma nova onda de investimentos desse setor pode estar vindo para o Brasil e essa é a oportunidade perfeita para que o país consiga construir uma indústria verdadeiramente nacional e com autonomia tecnológica, acordos de transferência de tecnologia deveriam estar presentes para qualquer empresa que tenha interesse em explorar as condições do mercado brasileiro.

REFERÊNCIAS

AJIMURA, Renato Eiti. **As mudanças da indústria automobilística brasileira a partir da década de 90: as principais políticas setoriais e a nova distribuição distribuída do segmento.** Dissertação (Mestrado Profissional em Finanças e Economia) - FGV - Fundação Getúlio Vargas, São Paulo, 2007.

ALVES, Maria Abadia da Silva. **Guerra Fiscal e Finanças Federativas no Brasil: O Caso do Setor Automotivo.** 2001. 111 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Ciências Econômicas, Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2001.

ANDRADE, M. C. B.. O uso do território no contexto da reestruturação produtiva: o caso do Polo Industrial de Camaçari-BA. In: **12o Encontro de Geógrafos Latino Americanos**, 2009, Montevideo. Anais del 12 Encuentro de Geógrafos de América Latina - Resúmenes. Montevideo, Uruguay: Easy Planners, 2009. v. 1.

ANFAVEA. **Anuário da Indústria Automobilística Brasileira.** São Paulo. 2024.

ARBIX, G. **Guerra Fiscal e Competição Intermunicipal no Setor Automotivo Brasileiro.** São Paulo. 2000.

BAHIA. Secretaria de Indústria e Comércio. **Planejamento industrial de Camaçari: diagnóstico preliminar e termos de referência.** São Paulo, SP:[s.n.], 1971. 78 p.

BARBOSA, Jarbas de Almeida. **A hierarquia da precarização: a terceirização em cascata no complexo automotivo baiano.** 2013. 252 f. Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Filosofia e Ciências Sociais, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2013.

BARONE, Ricardo Stazzacappa; BASTOS, Pedro Paulo Zahluth; MATTOS, FAM de. **A distribuição de renda durante o “milagre econômico” brasileiro: um balanço da controvérsia.** Texto Para Discussão, IE/Unicamp, n. 251, 2015.

BARROS, D. C; PEDRO, L. S. **O papel do BNDES no desenvolvimento do setor automotivo brasileiro.** In: BNDES 60 anos: perspectivas setoriais. Rio de Janeiro, 2012.

BLACK, Clarissa. Economia política das cadeias globais de valor. **Economia e Sociedade**, Campinas, SP, v. 33, n. 1, p. 101–122, 2024. Disponível em: <https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/ecos/article/view/8675970>. Acesso em: 15 dez. 2024.

BNEF (BloombergNEF). **Zero-Emission Vehicles Factbook.** 2021. A special report prepared for COP26.

BOUDEVILLE, Jacques-R. **Os espaços econômicos.** São Paulo: Difusão Europeia do Livro, Coleção Saber Atual, 1973.

BRASIL - Câmara dos Deputados. Decreto nº 39.412, de 16 de junho de 1956. **Estabelece normas diretoras para a criação da Indústria Automobilística Brasileira e institui o Grupo Executivo para aplicação dessas normas.** Disponível

em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1950-1959/decreto-39412-16-junho-1956-332154-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 4 dez. 2024.

BRASIL. Lei nº 9.440, 14 de março de 1997. **Estabelece incentivos fiscais para o desenvolvimento regional e dá outras providências**. Brasília, DF: Diário Oficial da União, 1997.

BRENE, P. R. A.; COSTA, L. de S.; FILHO, U. A. S.; RODRIGUES, R. L.; COSTA, A. J. D. **Fatores Locacionais como Determinantes do Perfil Empresarial: uma proposta metodológica**. Revista Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional, [S. l.], v. 10, n. 2, 2014. Disponível em: <https://www.rbgdr.net/revista/index.php/rbgdr/article/view/1353>.

BRESCIANI, L. P; ODA, N. T. **Reestruturação produtiva e negociações coletivas no setor automobilístico do ABC**. Cadernos de pesquisa, nº 08, 2003.

BRITO, Karina Silva. **A inserção do polo petroquímico de Camaçari e sua importância para o desenvolvimento da economia baiana (70-90)**. 2001. 65f. TCC - Trabalho de Conclusão de Curso (graduação) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Economia, Campinas, SP. Disponível em: <https://hdl.handle.net/20.500.12733/1595154>. Acesso em 6 jan. 2025.

BUTORI, Paulo. **Quadro Realista**. Revista Mercado Autopeças. Ano IX, nº 56, mar. 1999.

BYD. **História BYD**. s/d. Disponível em: <https://www.byd-auto.pt/descobrir-a-byd>. Acesso em: 19 jan. 2025.

CAMAÇARI, Prefeitura Municipal. Assessoria de Comunicação - ASCOM. **Polo Industrial de Camaçari completa 46 anos de atuação no município**. Bahia, 2024. Disponível em: <https://www.camacari.ba.gov.br/polo-industrial-de-camacari-completa-46-anos-de-atuacao-no-municipio/>. Acesso em: 6 jan. 2025.

CAMAÇARI, Prefeitura Municipal. Secretaria de Planejamento e Meio Ambiente do Município de Camaçari - SEPLAN. **Camaçari, perfil e diagnóstico 2000 - 2005**. Bahia, 2005.

ANDRADE, Gabriel. **Fim das operações da Ford gera prejuízo de R\$ 5 bilhões para a Bahia**. Carta Capital, Salvador, 13 jan. 2021. Disponível em: <https://www.cartacapital.com.br/economia/fim-das-operacoes-da-ford-gera-prejuizo-de-r-5-bilhoes-para-a-bahia/>. Acesso em: 18 jan. 2025

CATTO, Matheus Antônio Zanella. **A EVOLUÇÃO DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA BRASILEIRA (1956-2014)**. 2015. 67 f. TCC (Graduação) - Curso de Relações Internacionais, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2015.

CHRISTALLER, W. **Central Places in Southern Germany**. Londres: Prentice Hall, 1966 – Tradução de Mario Antônio Eufrásio, 1981.

CNI/CEPAL 1997. **Investimentos na Indústria Brasileira 1995/99: Características e Determinantes**. Rio de Janeiro, 1997.

CNN. **Ford fecha acordo que permite uso “imediato” da fábrica em Camaçari pelo governo da Bahia.** 04 out. 2023. Disponível em:

<https://www.cnnbrasil.com.br/economia/macroeconomia/ford-fecha-acordo-que-permite-uso-imediato-da-fabrica-em-camacari-pelo-governo-da-bahia/>. Acesso em: 18 jan. 2025.

COMIN, A. **De Volta para o Futuro: Política e reestruturação industrial do complexo automobilístico nos anos 90.** São Paulo: Annablume - FAPESP, 1998.

ESTIGARRÍBIA, Juliana. **Como a BYD e outras marcas chinesas chegaram ao domínio em carros elétricos no país.** Bloomberg Línea, 2024. Disponível em:

<https://www.bloomberglinea.com.br/negocios/como-a-byd-e-outras-marcas-chinas-chegaram-ao-dominio-em-carros-eletricos-no-pais/>. Acesso em: 18 jan. 2025.

EXAME. **Governador da BA confirma negociação com chinesa BYD para fábrica da Ford.** São Paulo, 26 fev. 2023. Disponível em: <https://exame.com/brasil/governador-da-ba-confirma-negociacao-com-chinesa-byd-para-fabrica-da-ford/>. Acesso em: 17 jan. 2025.

FERREIRA, C. M. B. **O papel do Estado no desenvolvimento da indústria nacional: o exemplo do Polo Petroquímico de Camaçari.** 2023. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Ciências Econômicas) - Universidade Federal da Bahia.

G1. **Ford fecha fábricas e encerra produção no Brasil em 2021.** São Paulo, 11 jan. 2021. Disponível em: <https://g1.globo.com/economia/noticia/2021/01/11/ford-fecha-fabricas-e-encerra-producao-no-brasil-em-2021.ghtml>. Acesso em: 17 jan. 2025.

GALVÃO, Antônio Carlos Filgueira. **O capital oligopólico em marcha sobre a periferia nordestina: evolução da organização territorial, divisão territorial do trabalho e complementaridade industrial.** 1988. Dissertação (Mestrado) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 1988. Disponível em:

<https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/12/12138/tde-02072024-160539/publico/MsAntonioCarlosFilgueiraGalvao.pdf>. Acesso em: 30 dez. 2024.

GEREFFI, G.; HUMPHREY, J.; STURGEON, T. **The governance of Global Value Chains.** Review of International Political Economy, London, v. 12, n. 1, p. 78-104, Feb. 2005.

GUIMARÃES, Eduardo Augusto. **A indústria automobilística brasileira na década de 80.** 1989.

HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço.** São Paulo: Annablume, 2005.

HENRIQUES, Márcio Júlio Pereira; CAMPOS, Rafael Faria de Abreu; SANTOS, Marcelo Figueiredo. O fechamento da fábrica da Ford na Bahia: uma análise da estrutura setorial do emprego em Camaçari. **Revista Econômica do Nordeste**, [S. l.], v. 55, n. 4, p. 156–178, 2024. DOI: 10.61673/ren.2024.1600. Disponível em:

<https://cultura.bnb.gov.br/revista/ren/article/view/1600>. Acesso em: 13 jan. 2025.

HOLANDA, N. **Elaboração e avaliação de projetos.** Rio de Janeiro: APEC, 1969.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo Brasileiro de 2022.** Rio de Janeiro: IBGE, 2022.

LATINI, S. A. **A implantação da indústria automobilística no Brasil:** da substituição de importações ativa à globalização passiva. São Paulo: Alaúde Editorial, 2007.

LOPES, Ademil Lúcio . A desconstrução da indústria automobilística brasileira constituída no governo JK pela política setorial do governo FHC. **Revista UNIARA** , v. 17/18, p. 125-143, 2006.

LOPES, Nádia Lanny. **O desenvolvimento da indústria automobilística e o transporte rodoviário no Brasil no século xx.** 2009. 64 f. TCC (Graduação) - Curso de Ciências Econômicas, Faculdade de Ciências Econômicas, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2009.

LUEDEMANN, Marta da Silveira. **Transformações na indústria automobilística mundial:** O caso do complexo automotivo no Brasil-1990-2002. 2003. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo.

MARINHEIRO, Antônio Ive. **Guerra dos lugares, territorialização da produção e desenvolvimento regional:** três fatores dissociados no caso da instalação da Ford na BA. 2013. 119 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2013.

MARTINS, J. R. **Immanuel Wallerstein e o sistema-mundo:** uma teoria ainda atual?. Iberoamérica Social: revista-red de estudios sociales, v. V, p. 95-105, 2015.

NERY, Emily. **Oficial: BYD anuncia compra de fábrica em Camaçari (BA) e investimentos de R\$ 3 bilhões.** Autoesporte, São Paulo, 04 jul. 2023. Disponível em: <https://autoesporte.globo.com/industria/noticia/2023/07/oficial-byd-anuncia-compra-de-fabrica-em-camacari-ba.ghtml>. Acesso em: 17 jan. 2025.

OLIVEIRA, D. dos S. da Ford a BYD: reestruturação do capital e o desenvolvimento (in) sustentável do carro elétrico na indústria automobilística na Bahia. **Revista Contemporânea**, [S. l.], v. 4, n. 10, p. e6227, 2024. DOI: 10.56083/RCV4N10-131. Disponível em: <https://ojs.revistacontemporanea.com/ojs/index.php/home/article/view/6227>. Acesso em: 30 dez. 2024.

PANARO, Raphael. **Gurgel:** o sonho de um fabricante brasileiro de automóveis se tornou realidade há 50 anos. Autoesporte, G1. 06 set. 2019. Disponível em: <https://autoesporte.globo.com/carros/noticia/2019/09/gurgel-o-sonho-de-um-fabricante-brasileiro-de-automoveis-se-tornou-realidade-ha-50-anos.ghtml>. Acesso em: 6 dez. 2024.

PEREIRA, Jenny Gomes. **A estratégia de desinvestimento da empresa Ford no Brasil e as representações sociais dos stakeholders.** 2021. 64 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Administração) – Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2021.

PERROUX, François. **A Economia do século XX.** Porto: Herder, 1967.

POMPEU, Bruno Nogueira. **O desenvolvimento da indústria automobilística sob a ótica do plano de metas do governo Juscelino Kubitschek (1956 – 1961).** 2017. 42 f. TCC (Graduação) - Curso de Ciências Econômicas, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2017.

Programa de Metas do Presidente Juscelino Kubitschek, 1958.

RODRIGUES, Eduardo. **BYD fecha acordo com Uber para dar desconto aos motoristas.** Autopapo, 02 ago. 2024. Disponível em: <https://autopapo.com.br/curta/byd-parceria-uber/>. Acesso em: 19 jan. 2025.

RODRIGUES, Maria Lúcia Estrada. **Produção do espaço e expansão industrial.** São Paulo: Edições Loyola, 1983.

SANTOS, A. M. M. M.; BURITY, P. **O complexo automotivo.** In: BNDES 50 Anos – Histórias Setoriais. Rio de Janeiro: BNDES, 2002.

SANTOS, Milton. **Geógrafo, professor da Universidade de São Paulo e autor de mais de quarenta livros. Um dos intelectuais brasileiros de maior projeção internacional.** [Entrevista concedida a] José Correia Leite. Teoria e Debate, São Paulo, Edição 40, fev. 1999. Disponível em: <https://teoriaedebate.org.br/1999/02/06/milton-santos/>. Acesso em: 11 dez. 2024

SANTOS, Milton. **Por uma Geografia Nova.** São Paulo. Hucitec, 1978.

SANTOS, Milton. **Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal.** Rio de Janeiro: Record, 2003.

SANTOS, Milton. **Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico-científico internacional.** São Paulo : Hucitec, 1994.

SHAPIRO, H. **A primeira migração das montadoras: 1956-1968.** De JK a FHC: A Reinvenção dos carros. p.23-89, São Paulo: Scritta, 1997.

SILVA, Sylvio Bandeira de Mello e; Barbara-Christine Nentwig SILVA; Maina Pirajá SILVA. A Região Metropolitana de Salvador na rede urbana brasileira e sua configuração interna. Scripta Nova. **Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales.** [En línea]. Barcelona: Universidad de Barcelona, 10 de junio de 2014, vol. XVIII, nº 479. <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-479.htm>>. ISSN: 1138-9788.

SINDIPEÇAS. **Anuário do Sindipeças 2024.** São Paulo: Virapagina. 2024. Disponível em: <https://virapagina.com.br/sindipecas2024/>. Acesso em: 10 dez. 2024.

SPÍNOLA, Vera. **Trajetória da indústria na Bahia:** (des)encontro entre as cadeias petroquímica e automotiva. Salvador: Sistema FIEB, 2010.

UOL. **Saída da Ford do Brasil:** Dieese estima perda de 124 mil postos de trabalho. São Paulo, 11 jan. 2021. Disponível em: <https://www.uol.com.br/carros/noticias/redacao/2021/02/11/dieese-estima-perda-de-124-mil-postos-de-trabalho-com-saida-da-ford.htm>. Acesso em: 17 de janeiro de 2025.

WOILER, S. e MATHIAS, W. F. **Projetos:** Planejamento, elaboração e análise. 1ª. Ed –21. Reimpr. –São Paulo: Atlas, 2007.