



FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO

JOÃO CARLOS CORREIA

**IMPACTOS DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA NAS CIDADES DO
ESTADO DE SÃO PAULO E SUA TRANSFORMAÇÃO EM FUNÇÃO DO
PROCESSO INDUSTRIAL**

SÃO PAULO

2008

Livros Grátis

<http://www.livrosgratis.com.br>

Milhares de livros grátis para download.

JOÃO CARLOS CORREIA

Impactos da indústria automobilística nas cidades do estado de São Paulo e sua transformação em função do processo industrial

Tese apresentada
ao Programa de Pós-Graduação
da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo
da Universidade de São Paulo - FAU – USP,
para obtenção do título de Doutor
em Arquitetura e Urbanismo.

Área de Concentração: Planejamento Urbano e Regional

Orientador: Prof. Dr. Carlos Eduardo Zahn

São Paulo

2008

AUTORIZO A REPRODUÇÃO E DIVULGAÇÃO TOTAL OU PARCIAL DESTE TRABALHO, POR QUALQUER MEIO CONVENCIONAL OU ELETRÔNICO, PARA FINS DE ESTUDO E PESQUISA, DESDE QUE CITADA A FONTE.

E-MAIL: arqjc@usp.br - arqjoaocarlos@bol.com.br – arqjoaocarlos@gmail.com

C824i Correia, João Carlos
Impactos da indústria automobilística nas cidades do estado de São Paulo e sua transformação em função do processo industrial / João Carlos Correia. --São Paulo, 2008.
288 p. : il.

Tese (Doutorado – Área de Concentração: Planejamento Urbano e Regional) - FAUUSP.
Orientador: Carlos Eduardo Zahn

1.Industrialização – São Paulo 2.Indústria automobilística – Impacto 3.Urbanização 4.Qualidade de vida 5.Economia 6.Infra-estrutura urbana I.Título

CDU 330.341.424(816.1)

Dedicatória

**Dedico este trabalho a todos àqueles
que, de alguma forma, colaboram
para esta vitória pessoal.**

em especial à

Carla,

Gustavo,

Caio e

Carolina

*In memoriam de
Jaime Correia,
Lourdes Fernandes Correia
e especialmente
Vera Lúcia Fabre Chiurco,
mãe de Carla e Gustavo.*

Agradecimentos

*São tantos que, às vezes, é melhor agradecer a todos de uma forma única, mas devo agradecer principalmente ao entusiasmo e otimismo do **Prof. Dr. Carlos Eduardo Zahn**, meu orientador, que sempre acreditou que tudo isto poderia dar certo.*

*Ao **Prof. Dr. João Sette Whitaker Ferreira** - que com muita paciência e dedicação também colaborou nas discussões deste trabalho.*

*A força da **Prof^a Msc Tercia Almeida de Oliveira** pelo carinho e as boas conversas.*

Aos demais professores que participaram deste curso: Ermínia Maricato, Antonio Carlos Ronca, Plínio de Arruda Sampaio Jr.

*Aos amigos da ex-UNITAU: **Alexandre Soares, Celso Sampaio, César Capasso, Chico Comaru, João Sette Whitaker, Joel Filipe, Maria Albertina Fehr (Beta), Paulo Romano e Wagner Germano** que de alguma forma sempre nos encontramos pelas "escolas da vida".*

*Aos amigos do Centro Universitário Barão de Mauá, de Ribeirão Preto-SP, **Geraldine Jr, Amilton Monteiro, Adriano** pela amizade, compreensão e pingas da vida.*

*À Reitora do Centro Universitário de Araras **Sra Terezinha Ulson** pela colaboração prestada.*

*À **ANFAVEA** – Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores pelo fornecimento de amplo material para pesquisa.*

*Ao **DIEESE** – Departamento Intersindical de Estatísticas e Estudos Sócio-Econômicos e Sindicato dos Metalúrgicos do ABC – sede São Bernardo do Campo.*

Resumo

Este trabalho tem por objetivo analisar o impacto da indústria automobilística nas cidades em que se instala, avaliando desde os impactos na estrutura urbana às implicações para a economia local e para os diferentes atores sociais. Para isto adota como exemplos as cidades de São Bernardo do Campo e São Caetano do Sul, cidades inseridas na região do Grande ABC na Região Metropolitana de São Paulo contribuindo para uma análise a partir do modelo de produção fordista e as cidades de Indaiatuba e Sumaré, localizadas na Região Metropolitana de Campinas, analisadas pela ótica da produção flexível – modelo toyotista. A indústria automobilística gera um mito de difícil tradução pela sua imponência física e econômica. É disputada por diversos municípios do Brasil talvez por significar um aditivo forte para a economia local. Sendo assim, os municípios procuram, nas suas mais diversas formas, oferecer a estas indústrias benefícios e incentivos, como doação de terrenos, infraestrutura básica e viária, além da isenção de diversos impostos. O que se procura responder é se a implantação da indústria automobilística em uma cidade, além de um aumento significativo no desenvolvimento da economia local, traduz-se também em melhor qualidade de vida para seus moradores.

Palavras chave: Indústria Automobilística – Impactos – Urbanização – Economia – Qualidade de Vida.

Abstract

This work has as objective to analyze the impact of the Automobile Industry in cities where they have been installed, evaluating since the impacts in urban structure to the implications for local economy as well as for the local social actors. For this take as examples the cities of São Bernardo do Campo and São Caetano do Sul, located in the "Grande ABC" region, in the Metropolitan Region of São Paulo considered with Ford Model of production and cities of Indaiatuba e Sumaré, located in Metropolitan Region of Campinas, working with Toyota Model of production. The automobile industry create a myth of difficult translation for their physical and economical magnificence. They are disputed by several cities of Brazil because they mean a strong additive for the local economy. In this way the cities always try in different ways, to offer to these industries benefits and incentives as the donation of the land, public services, roads structure and tax reduces. What we try to answer is, if the implantation of the automobile industry in a city, besides a significant increase in the development of local economy also means a better quality of life for it's habitants.

Key words: Automobile Industry - Impacts - Urbanization – Economy
– Life Quality.

Lista de abreviaturas e siglas

ABC	- diz respeito aos municípios contíguos de Santo André, São Bernardo do Campo e São Caetano do Sul
ABCD	- Idem, incluindo o município de Diadema
ANFAVEA	- Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores
BNDES	- Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social
CAIO	- Companhia Americana Industrial de Ônibus
CACEX	- Carteira de Comércio Exterior
CDI	- Comissão de Desenvolvimento Industrial
CEIMA	- Comissão Executiva da Indústria de Material Automobilístico
CEXIM	- Comissão de Importação e Exportação
CKD	- Conjunto de peças para a montagem de um veículo (veículo desmontado)
CLT	- Consolidação das Leis Trabalhistas
CSN	- Companhia Siderúrgica Nacional
CVRD	- Companhia Vale do Rio Doce
DIEESE	- Departamento Intersindical de Estatísticas e Estudos Sócio-Econômicos
FEPASA	- Ferrovias Paulistas S.A.
FNM	- Fábrica Nacional de Motores
GEIA	- Grupo Executivo da Indústria Automobilística
GM	- General Motors
IBGE	- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICMS	- Imposto de Circulação de Mercadorias e Serviços
IDH	- Índice de Desenvolvimento Humano
IDH-M	- Índice Municipal de Desenvolvimento Humano
IPI	- Imposto sobre Produtos Industrializados
IPTU	- Imposto sobre a Propriedade Territorial Urbana
ISS	- Imposto sobre Serviços
MVOP	- Ministério da Viação e Obras Públicas
OMC	- Organização Mundial do Comércio
ONU	- Organização das Nações Unidas
PIB	- Produto Interno Bruto
PLR	- Participação nos Lucros e Resultados
PMI	- Prefeitura Municipal de Indaiatuba
PMS	- Prefeitura Municipal de Sumaré
PMSBC	- Prefeitura Municipal de São Bernardo do Campo
PMSCS	- Prefeitura Municipal de São Caetano do Sul
PNUD	- Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento
PNB	- Produto Nacional Bruto
RMC	- Região Metropolitana de Campinas
RMSP	- Região Metropolitana de São Paulo
SBC	- Cidade de São Bernardo do Campo
SCS	- Cidade de São Caetano do Sul
SCJTCA	- Subcomissão de Jipes, Tratores, Caminhões e Automóveis
SEADE	- Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados
SINDIPEÇAS	- Sindicato das Indústrias de Autopeças
SINFAVEA	- Sindicato Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores
SUMOC	- Superintendência da Moeda e do Crédito
VA	- Valor Adicionado
VEMAG	- Veículos e Máquinas Agrícolas S.A.
VTI	- Valor da Transformação Industrial

Lista de Figuras

Figura - 1	- Henry Ford num Modelo T	39
Figura - 2	- Linha de montagem Ford	40
Figura – 3	- JK na inauguração da Mercedes Benz em SBC	61

Listas de Tabelas

Tabela – 1	- Metas estabelecidas no 2º acordo automotivo	82
Tabela – 2	- Principais medidas adotadas nos acordos automotivos 1992 – 1993	83
Tabela – 3	- Resultados apresentados pela Câmara Setorial	84
Tabela – 4	- Relação entre faturamento e investimento – 1985 - 2006	91
Tabela – 5	- Novas plantas industriais a partir de 1996	93
Tabela – 6	- Importação de veículos	98
Tabela – 7	- Participação dos carros populares nas vendas de veículos no mercado interno	99
Tabela – 8	- Expansão do setor automobilístico no Brasil	102
Tabela – 9	- Faturamento total e participação no PIB industrial	105
Tabela – 10	- Produtividade nas montadoras	106
Tabela – 11	- Produção e produtividade	107
Tabela – 12	- Geração de empregos diretos e indiretos	108
Tabela – 13	- ICMS: Concessões de incentivos por área	115
Tabela – 14	- Tipos de benefícios fiscais e incentivos financeiros	115
Tabela – 15	- Exemplos de atração de investimentos	128
Tabela – 16	- Brasil. Alguns mecanismos de guerra fiscal	131
Tabela – 17	- Algumas características da indústria automotiva japonesa e norte-americana	148
Tabela – 18	- GM Framingham x Toyota Takaoka x Nummi Fremont – 87	160
Tabela – 19	- Brasil. Novos pólos automotivos	164
Tabela – 20	- Reflexos no espaço urbano	172
Tabela – 21	- Taxa geométrica de crescimento anual	197
Tabela – 22	- Evolução da população do Grande ABC	199
Tabela – 23	- Taxa de Urbanização	200
Tabela – 24	- Taxa geométrica de crescimento anual	200
Tabela – 25	- Evolução da população da RMC	201
Tabela – 26	- Taxa de urbanização	202
Tabela – 27	- Custo do trabalhador da indústria de autopeças	213
Tabela – 28	- Incentivos fiscais	220
Tabela – 29	- Incentivos fiscais à indústria automobilística	221
Tabela – 30	- Incentivo para instalações de indústrias	225
Tabela – 31	- Valores de IDH-M – cidades fordistas	235
Tabela – 32	- Valores IDH-M – longevidade – cidades fordistas	237
Tabela – 33	- Valores IDH-M – educação – cidades fordistas	239
Tabela – 34	- Valores IDH-M – renda – cidades fordistas	241
Tabela – 35	- Valores de IDH-M – cidades toyotistas	242
Tabela – 36	- Valores IDH-M – longevidade – cidades toyotistas	243
Tabela – 37	- Valores IDH-M – educação – cidades toyotistas	245
Tabela – 38	- Valores IDH-M – renda – cidades toyotistas	246
Tabela – 39	- Valor Adicionado a preços correntes	252
Tabela – 40	- Valor Adicionado – crescimento no período 2002 – 2005	254
Tabela – 41	- Valor Adicionado – comparativo entre setores 2002 - 2005	255
Tabela – 42	- Evolução do PIB Municipal e PIB Percapita	256
Tabela - 43	- PIB e PIB Percapita médio entre cidades	257
Tabela - 44	- IDH-M – 1970	258
Tabela - 45	- IDH-M – 1980	259
Tabela - 46	- IDH-M – 1991	259
Tabela - 47	- IDH-M - 2000	260
Tabela - 48	- IDH-M – evolução para o período 1970 - 2000	262

Lista de Gráficos

Gráfico - 1	- Produção mundial de veículos	87
Gráfico - 2	- Produção brasileira de veículos – 2000 - 2007	108
Gráfico - 3	- Investimento x emprego x produção	135
Gráfico - 4	- Produtividade (veículos produzidos x empregos)	136
Gráfico - 5	- Brasil. Participação das montadoras no mercado	168
Gráfico - 6	- Participação da indústria automotiva no PIB industrial	170
Gráfico - 7	- IDH-M – cidades fordistas	236
Gráfico – 8	- IDH-M – longevidade	238
Gráfico – 9	- IDH-M – educação	240
Gráfico – 10	- IDH-M – renda	241
Gráfico – 11	- IDH-M – cidades toyotistas	243
Gráfico – 12	- IDH-M – longevidade	244
Gráfico – 13	- IDH-M – educação	245
Gráfico - 14	- IDH-M – renda	247
Gráfico - 15	- Crescimento do PIB Municipal em %	257
Gráfico - 16	- Crescimento do PIB Percapita em %	257
Gráfico - 17	- IDH-M – 1970	258
Gráfico - 18	- IDH-M – 1980	259
Gráfico - 19	- IDH-M – 1991	260
Gráfico – 20	- IDH-M - 2000	260

Lista de mapas

Mapa - 1	- Evolução da indústria automotiva nos EUA	152
Mapa - 2	- Evolução da indústria automotiva na Itália	153
Mapa - 3	- Evolução da indústria automotiva no Brasil	154
Mapa - 4	- Região Metropolitana de São Paulo	175
Mapa - 5	- São Bernardo do Campo	180
Mapa - 6	- São Caetano do Sul	187
Mapa - 7	- Região Metropolitana de Campinas	188
Mapa - 8	- Indaiatuba	190
Mapa - 9	- Sumaré	193

Sumário

INTRODUÇÃO	23
CAPÍTULO I – A Indústria Automobilística no Brasil	
1.1 – Breve consideração sobre o processo de industrialização	39
1.2 – O início da Indústria automobilística no Brasil	43
1.3 – Segunda Guerra Mundial – Um novo impulso à indústria	46
1.4 – O pós-segunda grande guerra	53
1.5 – O governo Juscelino Kubitscheck	61
1.6 – As décadas de sessenta e setenta	71
1.7 – A partir da década de oitenta	77
1.8 – O setor automotivo a partir da década de noventa até hoje	98
CAPÍTULO II – Guerra Fiscal	
2.1 – Entendendo a guerra fiscal	111
2.2 – Outros exemplos, a mesma dinâmica	128
CAPÍTULO III – Fordismo e toyotismo	
3.1 – Reestruturação produtiva – indústria automobilística	135
3.2 – Princípios organizacionais das indústria automotiva	139
3.2.1 – O fordismo nos Estados Unidos	139
3.2.2 – O toyotismo no Japão	141
3.3 – A representação espacial	149
3.4 – A globalização e o princípio da acumulação flexível	158
3.5 – O novo momento da indústria automobilística no Brasil	162
3.5.1 – A nova configuração da indústria automotiva: os pólos e a integração regional via Mercosul	163
CAPÍTULO IV – As Cidades	
4.1 – Cidades do período fordista	176
4.1.1 – São Bernardo do Campo	176
4.1.1.1 – A história da cidade	176
4.1.1.2 – São Bernardo do Campo e Detroit, alguma semelhança ?	181
4.1.2 – São Caetano do Sul	182
4.1.2.1 – A história da cidade	182
4.2 – Cidades do período toyotista	187
4.2.1 – Indaiatuba	188
4.2.1.1 – A história da cidade	188
4.2.2 – Sumaré	191
4.2.2.1 – A história da cidade	191
CAPÍTULO V – Análises comparativas	
5.1 – Demografia – cidades fordistas	197
5.2 – Demografia – cidades toyotistas	200
5.3 – Economia – cidades fordistas	203
5.3.1 – Agropecuária	203
5.3.2 - Indústria	203
5.3.3 – O custo ABC	208
5.4 – Economia – cidades toyotistas	217
5.4.1 – Agropecuária	217
5.4.2 – Indústria	219

5.4.2.1 – Indaiatuba	219
5.4.2.2 – Sumaré	221
5.5 – Indicadores sociais	226
5.5.1 – Calculo do IDH-M e os indicadores utilizados	228
5.5.1.1 – Dimensão educação	228
5.5.1.2 – Dimensão longevidade	230
5.5.1.3 – Dimensão renda	232
5.6 – Índice Desenvolvimento Humano – cidades fordistas	234
5.6.1 – IDH-M – Longevidade	236
5.6.2 – IDH-M – Educação	238
5.6.3 – IDH-M – Renda	240
5.7 – Índice Desenvolvimento Humano – cidades toyotistas	241
5.7.1 – IDH-M – Longevidade	243
5.7.2 – IDH-M – Educação	244
5.7.3 – IDH-M – Renda	246
CAPÍTULO VI – Análise comparativa final	251
6.1 – Valor adicionado - VA	252
6.1.1 – VA – Setor agropecuário	253
6.1.2 – VA – Setor industrial	253
6.1.3 – VA – Setor serviços	254
6.2 – PIB e PIB percapita	255
6.3 – Indicadores sociais – IDH-M	258
6.3.1 – IDH-M – Análise comparativa período 1970 - 2000	261
CONSIDERAÇÕES FINAIS	265
BIBLIOGRAFIA	275



introdução

Este trabalho traça um quadro das transformações espaciais, decorrentes dos impactos, sociais e econômicos da indústria automobilística nas cidades em que se implantou no Estado de São Paulo, nos períodos fordista e pós-fordista (toyotista), buscando avaliar os desdobramentos, nessas localidades, dos incentivos concedidos a tais empresas (tanto isenções fiscais quanto a disponibilidade de áreas e implantação de infra-estrutura e obras públicas) em termos da repartição social de seus benefícios, dos impactos urbanísticos e da verificação das possíveis contra-partidas positivas ou negativas entre as empresas e a comunidade local.

Para tanto, a pesquisa procederá ao levantamento e análise de quatro cidades do estado de São Paulo, duas que receberam indústrias de automóveis no período chamado de fordista (até a década de 80) e outras duas no período pós-fordista ou ainda chamado de toyotista (da década de 80 até hoje), fases estas importantes no cenário histórico da implantação da indústria automobilística no Brasil. Procura-se assim, extrapolar os estudos que se atêm apenas à questão do custo-benefício, mais comumente encontrados, que privilegiam impactos econômicos, mas que tendem a não considerar a questão social e ambiental – tanto ambiente natural quanto ambiente construído – e do espaço urbano.

Este estudo abrange as cidades de São Bernardo do Campo e São Caetano do Sul, na região metropolitana de São Paulo, consideradas para o período fordista e Sumaré e Indaiatuba, na região metropolitana de

Campinas, consideradas para o período toyotista, estabelecendo-se um quadro comparativo entre estas fases.

Pensar os impactos urbanos da implantação industrial requer que se compreenda inicialmente o que é a cidade, o “local” do ponto de vista das empresas. Para tanto deve ser considerado os trabalhos sobre teoria da localização, como por exemplo, Leme (1971) e Richardson (1975) que abordam o “ótimo” do ponto de vista das empresas. Do mesmo modo Wilson Cano (1995) observa, recentemente, as condições urbanas requeridas pelas empresas, particularmente as de tecnologias mais avançadas atualmente.

A pesquisa visa, no entanto, não a discussão das políticas industriais ou das condições de distribuição das indústrias no território do país, mas observar os impactos de um ramo específico – o automobilístico – nos locais em que se instala. Para tanto, considera as políticas implementadas como um dado, sem aprofundar-se propriamente no seu estudo, dos critérios e objetivos de sua formulação ou os princípios de planejamento que adota. Como já dito, o objeto aborda, sobretudo a análise do impacto dessas políticas.

Cabia ao Estado planejar, organizar seu território e evitar desequilíbrios inter-regionais, havendo uma preocupação com a distribuição industrial no território e as propostas de intervenção nesse processo, particularmente no período que vai do pós-guerra à década de setenta.

A partir dos diversos estudos desenvolvidos tanto no meio acadêmico, no meio técnico-profissional, e nas agências públicas (IBGE no Plano Nacional, SEADE no estado de São Paulo), foram desenvolvidas no Brasil as diversas propostas de realocização e descentralização industrial.

Incentivos e subsídios foram pensados como formas de compensação às desvantagens locacionais, no bojo de políticas que visavam amenizar desequilíbrios regionais.

Com o enfraquecimento do estado e as desregulamentações das economias em geral, houve um processo de reconcentração industrial, já que, conforme Wilson Cano (1995), a “terceira revolução industrial” impôs entre outras condições o uso de um trabalho cada vez mais qualificado, treinamento e padrões qualitativos crescentes de educação formal, um padrão de eficiência e de qualidade de vida mais elevados e que o espaço urbano em que se assentavam os novos empreendimentos tivessem rede de serviços modernos complementares, centros de pesquisa e de formação e maior dotação de infra-estrutura urbana, viária e de telecomunicações modernas.

Isso significa que, a partir de meados da década de 70, não era mais em um “ponto qualquer” do espaço urbano nacional que se dariam aquelas implantações, pois elas exigiam espaços urbanos mais modernos, mais densos, com “redes de desenvolvimento” capitalistas mais intensas. Ou seja, era de se supor que, com a “reestruturação produtiva”, elas se manifestassem, preferencialmente, em um reduzido número de áreas

urbanas mais desenvolvidas, contíguas às principais regiões metropolitanas e em alguns poucos espaços urbanos do resto do país.

Nessas condições, consideradas a forma de tributação brasileira que privilegia as áreas produtoras em termos de arrecadação, desencadeia-se no Brasil, a partir do final da década de 80, uma verdadeira “guerra fiscal”, em que estados e municípios competem em vantagens fiscais e outros subsídios oferecidos, no sentido de atrair empresas modernas e investimentos em geral. No Brasil na década de 70 prevaleceram as implantações de distritos industriais e políticas econômicas de financiamento que resultaram em alguma descentralização. Os distritos industriais acabaram em sua maior parte não ocupados, ou seja, nessa etapa as políticas federais e estaduais tiveram ação mais decisiva do que as municipais.

Após a estagnação da década de 80, em 90 se coloca o tema das isenções fiscais, amplamente trabalhado por Piancastelli e Perobeli (1996), que analisam a evolução recente do Imposto de Circulação de Mercadorias e Serviços – ICMS, suas distorções a nível estadual e regional, e as conseqüências da “guerra fiscal” travada entre os estados brasileiros, pela quais os benefícios fiscais e creditícios são concedidos de forma generalizada e têm produzido concorrência predatória entre os estados, contribuindo para agravar a crise financeira em que se encontram. Esta forma de atuação, na realidade, deixa de ser benefício e passa a ser apenas renúncia fiscal.

No plano internacional emerge a questão do marketing urbano. O tema é prenunciado no meio acadêmico em seminário internacional que resultou na publicação emblemática: *Torino Incontra*, publicação dos trabalhos apresentados no Congresso Sobre Marketing de Cidades na Europa, promovido pela Câmara de Comércio e Indústria de Torino no ano de 1994.

Esse investimento em marketing e na criação de “clima de negócios”, por parte das cidades é mais ou menos semelhante à implantação de distritos industriais, tão em voga no Brasil na década de 70 e, no entanto de pouco sucesso.

Assim o presente trabalho propõe uma observação a partir da visão local, do espaço urbano e da qualidade de vida dos munícipes. Recorta do campo industrial apenas a indústria automobilística, já por si de grande porte físico e de grande significado econômico como indústria de exuberância no Brasil, condicionador do espaço nacional (opção rodoviária), bem como do espaço urbano (densidades e forma de expansão das cidades).

Harvey (1992) também aborda o tema das implantações industriais e a relação incentivos/impactos em termos de espaço urbano, recursos e qualidade de vida. Nessas condições, o trabalho que mais se aproxima do estudo pretendido é o de David Harvey (1989) sobre a cidade de Pitsburg, que serve de referencia para a formulação da presente pesquisa.

Ainda recorrendo a Harvey (1996), como referencia teórica para análise, a pesquisa associa os fortes incentivos fiscais oferecidos recentemente no Brasil ao hoje designado internacionalmente por "intrepreneurialism", pois a renúncia fiscal representa, na prática, uma forma de parceria público - privado visando à atração de empreendimentos. Essa forma é vista por muitos autores como predatória. Em relação ao primeiro mundo e ao "intrepreneurialism", Harvey (1989) observa que...

"Muito da vangloriada "parceria público - privado" nos Estados Unidos, por exemplo, corresponde a subsídios para que consumidores afluentes, corporações e poderosas funções de comando permaneçam na cidade às custas do consumo coletivo local para a classe trabalhadora e para os pobres".

Para o Brasil, conforme referência anterior, a questão dos incentivos é abordada por Piancastelli e Perobeli (1996) e Thurow (1997), que demonstram que os modos atuais para incentivos destinados a atrair negócios, sob suas diversas formas são problemáticos. Tem-se a noção de seu peso para o poder público, mas, poucas medidas de seu exato impacto.

Conforme Harvey (1996) existe uma intrínseca relação entre as formas de ação do poder público (investimento, incentivo ou parceria com iniciativa privada) e as condições do espaço urbano e da qualidade de vida das cidades:

“Podemos identificar uma conexão vital, porém subjacente, entre o crescimento do empresariamento urbano (que no primeiro mundo é parceria e aqui isenção) e a inclinação pós-moderna pelo desenho de fragmentos urbanos em vez do planejamento urbano, pela moda e estilos efêmeros e ecléticos em vez da procura de valores mais permanentes, pela citação e ficção em vez da invenção e função e, finalmente, pelo meio no lugar da mensagem e da imagem sobre o conteúdo”.

Assim a presente pesquisa se inscreve na preocupação de estudar de modo relacionado urbanismo e economia.

Reforçando a pertinência do tema cumpre lembrar que o Brasil vive atualmente uma nova fase de desenvolvimento, no que tange a indústria automobilística. Além de já responder por mais de 12% do PIB industrial nacional, ela volta a ocupar um papel central nos investimentos estrangeiros efetuados no Brasil, muito próximo ao que ocorreu no Plano de Metas do Presidente Juscelino Kubitschek.

A diferença é que agora praticamente não há uma política industrial promovida pelo Governo Federal e existem os efeitos pouco conhecidos dos novos processos de produção e mundialização de mercados induzidos pelo processo de globalização.

Além dos aspectos econômicos positivos envolvidos, como a possibilidade de geração de novos empregos e maior arrecadação tributária, ocorre nas cidades impactos nas suas estruturas urbanas que produzem modificações consideráveis. Entre elas estão a melhoria nas infra-estruturas urbanas, mas que produz um aumento no custo do acesso

a terra e à habitação, por exemplo, podendo causar um deslocamento de suas populações, de que provavelmente resultaram alguns problemas ainda desconhecidos à época destas instalações industriais.

O início da indústria automobilística no Brasil acontece entre o período de 1920 e 1930 em São Paulo. Nesta época estas indústrias importavam componentes e montavam os seus veículos aqui. Com o fim da Segunda Grande Guerra, o Brasil assumiu uma política flexível e estimuladora em relação à atração das empresas e do capital estrangeiro.

Finalmente, Juscelino Kubitschek (1956-1960) acabou assumindo uma prática desenvolvimentista comprometendo-se com os grandes grupos internacionais facilitando a implantação da grande empresa estrangeira no país.

Com incentivos fiscais, fábricas anteriormente instaladas aqui, (Ford em 1919, General Motors em 1925 e International Harvester em 1926), mais as novas empresas instaladas a partir de 1945, com ênfase para a década de 50, na cidade de São Bernardo do Campo na Região Metropolitana de São Paulo no Estado de São Paulo, passaram a fabricar e não só montar seus produtos.

Um segundo momento importante para a indústria automobilística ocorreu durante o 2º PND (1974-79) quando quatro novas unidades fabris foram implantadas, sendo uma na Região Metropolitana de Belo Horizonte – MG (Fiat Automóveis), uma na Região Metropolitana de Porto Alegre –

RS (Agrale), uma na Região Metropolitana de Curitiba – PR (Volvo) e uma nova fábrica na região de Campinas em São Paulo (Mercedes Benz). Ainda neste período foram implantados dois centros de pesquisas e testes para veículos. Um centro de pesquisas na cidade de Indaiatuba (GM) e outro na cidade de Tatuí (Ford), ambas no Estado de São Paulo. Na década de noventa, quatro novas unidades fabris foram implantadas, sendo uma na cidade de São Carlos (VW Motores), outra na cidade de Sumaré (Honda) e outra na cidade de Indaiatuba (Toyota) todas estas no Estado de São Paulo e uma unidade em Rezende – RJ (VW Caminhões).

Cabe salientar que a fábrica em Rezende incorpora uma nova tecnologia produtiva conhecida como “consorcio modular” que significa a ruptura dos sistemas convencionais de linha de montagem para uma divisão da fábrica em oito módulos, cada qual entregue aos fornecedores, incumbidos de comprar componentes e montar o conjunto completo de peças nos veículos.

A partir de 1999 mais cinco novas fábricas iniciaram suas produções, sendo três fábricas na Região Metropolitana de Curitiba (VW, Audi e Renault), uma em Porto Real na região de Rezende-RJ (Pegeout-Citroen), uma na cidade de Juiz de Fora em Minas Gerais (Mercedes Benz Automóveis) e outra na cidade de Gravataí no Rio Grande do Sul (GM).

Todo este complexo fabril mostra o grau de importância que atualmente tem a indústria automobilística no Brasil dentro do cenário institucional e econômico e o grau de influência que exerce. Alguns dados

levantados pelo DIEESE (2000) mostram que em termos de impostos colabora com 45% do Imposto sobre Produto Industrializado - IPI. O IPI representa 33,98% do total dos impostos arrecadados. Vale lembrar que apesar da significância dos valores acima, estes pouco refletem em termos de melhorias da infra-estrutura urbana e na melhoria das condições habitacionais.

Os cenários a partir do ano 2000 mostraram a introdução de 24 novas unidades de produção automotiva, sendo destas, 14 novas empresas, com um investimento total programado de US\$ 12 bilhões, o que elevaria a produção nacional anual para próximo de 2,5 milhões de autoveículos. Estes mesmos cenários elaborados pelo DIEESE também apontam uma redução de aproximadamente 19.000 postos de trabalho.

As implantações de grandes projetos industriais, principalmente as indústrias automobilísticas, poderão significar a desconstrução e a reconstrução de espaços urbanos. Algumas cidades provavelmente sofrerão impactos que deverão estimular seu crescimento ou seu declínio. Tudo isso longe de qualquer interferência da população diretamente envolvida. Conforme Milton Santos (1994) :

“Chegamos, assim, a uma era em que o produto acumulado do trabalho de todos, representado por esse capital social que é a cidade, é cada vez menos possível de ser utilizado pelos membros da sociedade local, e cada vez mais por atores forâneos, que não contribuíram para a formação deste capital geral que é o espaço urbano”.

O capital social representado como um todo realmente indivisível, é cada vez mais apropriado seletiva e “privatiscamente”.

Apesar do forte subsídio à indústria automobilística estar presente desde sua instalação no Brasil, parece que as implantações das fases anteriores produziram impactos urbanos e sociais mais positivos do que aqueles que atualmente se prenunciam:

“...O caráter obscuro dessas negociações ainda não permitiu que estudos mais precisos revelem o verdadeiro grau de comprometimento das finanças públicas. Mas é de se temer que o país esteja cavando mais um fosso no labirinto do endividamento irresponsável. Não surpreende que depois faltem recursos para pagar médicos, professores ou policiais...”. (Folha de São Paulo, 01/02/1998).

A força econômica de uma produção tão concentrada é visível em diversos indicadores. Utilizando-se a cidade de São Bernardo do Campo como exemplo, menos do que se poderia esperar ou imaginar a princípio, e quando a comparação é feita com outros municípios do Estado de São Paulo, que não abrigaram um parque industrial tão grande, tão complexo, tão significativo, o dividendo desta pujança econômica se manifestou em alguns indicadores sociais e de qualidade de vida.

O modelo toyotista mostra hoje uma realidade, muito diferente daquela do modelo fordista dos anos 70. A indústria é outra, menos trabalhadores, estoques presentes na “rua”, abrigados nos caminhões “just-in-time”. A guerra fiscal, municípios e estados desdobram-se em benefícios, cujas conseqüências é muito difícil mensurar. Busca-se qualidade de vida, boas condições urbanas, que já não mais se encontra

nas cidades que justamente a “pujança industrial” se encarregou de comprometer.

Portanto, a hipótese a ser levantada implica dizer, em tese, que as indústrias automobilísticas não geram nenhum benefício direto às cidades, do ponto de vista urbanístico, pelo contrário, exigem do poder municipal maior capacidade de investimentos em infra-estrutura, principalmente no sistema viário de forma a evitar transtornos na logística de movimentação de materiais, autopeças e distribuição de seus produtos. Mesmo tendo uma montadora instalada em seu município, os ganhos de qualidade de vida (ou a falta dela) não estão assegurados, levando-se em consideração os novos processos e modelos de produção e suas implicações sobre o território urbano.

A ONU, através de seu Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD), em seus relatórios sobre Desenvolvimento Humano, vem medindo o impacto de políticas públicas sobre as sociedades através de indicadores, basicamente o IDH (Índice de Desenvolvimento Humano). Pretende-se trabalhar com esses conceitos, adaptando-os ao conjunto incentivo/instalação da indústria e impactos sobre a cidade/sociedade local.

Os quadros comparativos permitirão a caracterização dos impactos das indústrias automobilísticas sobre as cidades que a sediam nas diversas etapas da economia e da urbanização brasileira em termos de: forma e expansão da cidade, características do ambiente construído e

natural, políticas públicas e indicadores sociais, qualidade de vida, renda local e renda pessoal da população.

Por outro lado, a cidade de São Caetano do Sul, no ABC paulista, é a cidade brasileira com melhor índice de nível de vida (Revista Polis – *“Como reconhecer um bom governo”* N.21.1995). É exatamente essa qualidade (ou a falta dela) que a pesquisa irá comparar estes dois períodos de implantação da indústria automobilística. Procurará fazer este estudo não do ponto de vista econômico-fiscal, mas do valor representado pelo ambiente construído e serviços urbanos.

Os dados obtidos serão levantados para cidades que expressam cada um dos períodos já definidos da implantação da indústria automobilística no Brasil. Assim poderão ser avaliadas as condições de cada período e comparados os impactos em cada uma das cidades.



capítulo I

A indústria automobilística no Brasil

1.1– Breve consideração sobre o processo de industrialização:

A introdução de novas tecnologias nas fábricas vai ser muito onerosa para os trabalhadores de modo geral. Cada nova tecnologia representava, quase sempre, a redução dos postos de trabalho em nome do aumento da produtividade.

Na primeira década do século XX, em Detroit, Henry Ford coloca em prática na sua fábrica de automóveis a produção em série, através da introdução da linha de montagem. Essa nova forma de trabalho consistia na divisão de tarefas entre os diversos operários de sua fábrica.



Fig 01 - Henry Ford num Modelo T. Fonte: Positivo Ambiental

Cada trabalhador seria responsável por uma única tarefa, que deveria ser repetida infinitamente de forma a se alcançar uma maior produtividade. O sistema fordista de produção está diretamente ligado aos

fundamentos propostos pelo conjunto de teorias desenvolvidas pelo engenheiro norte-americano Frederick Winslow Taylor para aumentar a produtividade do trabalho industrial. Conforme Meyer (apud in Limonci):

“Na busca pela eliminação do desperdício e da ociosidade operária e pela redução dos custos de produção, Taylor iniciou seus estudos sobre a Ciência da Administração, no começo do século XX. Desenvolveu técnicas de racionalização do trabalho operário e, em 1903, analisou e controlou o tempo e o movimento do homem e da máquina em cada tarefa, para aperfeiçoá-los e racionalizá-los gradativamente. Com base na idéia de que a eficiência aumenta com a especialização, Taylor dividiu o trabalho e limitou cada operário à execução de uma única tarefa, de maneira contínua e repetitiva”.



Fig 02 - A linha de montagem: a especialização e a repetição. Fonte Positivo Ambiental

No entanto, seus princípios de especialização foram criticados por “robotizar” o operário, fazendo-o perder a liberdade e a iniciativa de estabelecer sua própria maneira de trabalhar. Na segunda metade do século XX, quase todas as indústrias já estavam mecanizadas e a automação alcançou todos os setores das fábricas. As inovações técnicas aumentaram a capacidade produtiva das indústrias e o acúmulo de capital.

A dobradinha Ford-Taylor orientou durante décadas a estrutura de trabalho no interior das fábricas. A busca pela maior produtividade com o menor custo levou a fábrica de Ford a construir um carro que, graças à racionalização do trabalho, teve seu custo reduzido significativamente: foi o Ford Modelo T, completamente produzido dentro da fábrica Ford e respeitando na sua fabricação todos os preceitos fordistas-tayloristas.

A produção desse carro em série tinha, porém, um inconveniente, se assim podemos dizer: todos os carros eram produzidos iguais, em todos os sentidos. Como o objetivo principal era a redução de custos e o aumento da produtividade, o Modelo T só poderia ser fabricado de um mesmo jeito, inclusive na sua cor. Isso levou Ford a criar uma campanha publicitária dizendo que todo americano poderia ter o seu Ford Modelo T da cor que quisesse, contanto que a cor fosse preta. (Limoncic, sd).

Era o paradigma da produção em série para atender a demanda de uma sociedade tipicamente de massa. Apenas com uma observação: todo americano poderia ter o seu Ford Modelo T, no entanto, os funcionários da Ford dificilmente conseguiram comprar o seu Modelo T.

No Brasil a produção industrial baseava-se em bens de consumo que numa última etapa de produção, eram montados no país com componentes importados. Com as dificuldades de importação ditadas pelas I e II Grande Guerra Mundial e pelo Governo Federal, as empresas

industriais para beneficiarem-se de vantagens tarifárias e de transporte, iniciaram a montagem do produto que vendiam, instalando-se no país.

Outros fatores que acenavam para o sucesso desse empreendimento no país eram as vantagens no crédito, importação de equipamentos ou de matérias-primas oferecidas pelo Governo e um mercado protegido em franca expansão. A mão de obra barata também foi um outro fator vantajoso, cujos trabalhadores, eram em sua maioria, migrantes europeus que vieram para o Brasil para escapar da crise econômica pela qual passavam seus países de origem.

Após a década de 50 assistimos a uma grande migração do campo para as cidades industriais, aumentando a oferta de mão-de-obra em uma velocidade que logo supera a capacidade de oferta de vagas pelas empresas. Surgem desta forma novas maneiras de viver e de participação políticas, novas músicas, novas moedas, novas roupas. Enfim, novas paisagens, que até hoje estão se consolidando e, sem dúvida, apontando para muitas mudanças que ainda ocorrerão no futuro.

O país que surge dessas transformações tem um cenário dramático em que uma das maiores concentrações de renda do mundo combina-se com a ampliação progressiva das desigualdades sociais.

A maioria das cidades brasileiras não foi produzida pela industrialização. Em muitas delas as antigas paisagens foram preservadas no seu conjunto; e há os casos em que o antigo foi quase completamente

destruído. Onde houve uma concentração da atividade industrial, as antigas paisagens foram em sua maior parte destruídas, como é o caso de São Paulo.

1.2 - O Início da Indústria Automobilística no Brasil

No início do século XX, a indústria no Brasil baseava-se em 636 estabelecimentos, em sua maioria concentrada, empregando 54.169 operários. Essas indústrias eram protegidas da concorrência externa pelas tarifas alfandegárias e por medidas governamentais que introduziam os benefícios fiscais para os similares nacionais. Com isso o crescimento industrial era notável, passando-se a produzir cerca de 400 artigos que antes eram importados. A fonte de energia utilizada no período era vapor, energia hidráulica, eletricidade e outras.

Os anos de 1913 e 1914 foram de depressão mundial. As fábricas ficaram parcialmente ociosas ou mantendo-se com empréstimos estatais. Foi nessa época – I Guerra Mundial – que se desenvolveu no país a produção de bens-não-duráveis (alimentos, tecidos, sapatos etc.), que acelerou o desenvolvimento da indústria nacional preparando-a para uma outra fase de crescimento econômico. O parque fabril foi significativamente ampliado, tornando-se imperativa a produção de bens duráveis e de uma indústria de base.

Após a I Guerra Mundial – 1920 a 22, europeus e americanos iniciam a implantação de filiais de suas empresas no Brasil, capazes de produzir equipamentos elétricos, pneus, montagem de carros, de produtos farmacêuticos, de toalete, lâminas de barbear e sacos de papel.

A siderúrgica avançou em sua produção com a criação da Cia. Siderúrgica Belgo Mineira em 1921. As empresas visavam garantir o mercado brasileiro para seus produtos, usufruir a redução das tarifas de importação de partes de seus insumos, da proteção alfandegária contra concorrentes, mão-de-obra barata e matéria-prima abundante. São Paulo apresentava-se vantajosa com relação a todos esses fatores, além de possuir urbanização, transporte, eletricidade e proximidade ao principal porto do país - Santos.

Em 1921 havia 221 fábricas de carroças, carrinhos de mão, troles, automóveis, caminhões, cabriolés e outros, que reconstruíam, montavam e reparavam vagões ferroviários, produziam rodas para veículos, elevadores e outros afins. Essas empresas empregavam 2.447 operários, base da indústria de material de transporte nacional.(Nascimento. 1976:11).

Em 1907, a Grassi – fábrica de carruagens fundada em 1904 – montou um automóvel (FIAT). Em 1908 passou a montar carrocerias com chassis importado. Em 1910 construiu a primeira carroceria de ônibus, passando a ser fornecedora da Ford e General Motors de carrocerias e cabines de caminhões numa média diária de 60 peças.

A Ford foi a primeira montadora a se instalar no Brasil, em 1919 e em 1924 foi a vez da General Motors implantar sua linha de montagem no Brasil, todas em São Paulo. A Ford fundou, em 1926, uma Escola de Mecânicos para formar especialistas na manutenção de carros. A produção de veículos atingiu, em 1927, um total de 27.000 unidades. A crise de 1929 impediu que a produção continuasse a subir dada a falta de componentes. Nessa mesma época a Pirelli e a Firestone – 1923 – passaram a fabricar pneus e câmaras de ar, seguidas de outras companhias estrangeiras de produção de pneumáticos e câmaras de ar. (Gattaz, 1981)

A partir dos anos trinta, apesar da crise ocorrida em 1929, o país se recuperou, mostrando desenvolvimento econômico com o aumento das exportações de algodão que compensava parte da perda da exportação de café. Esse crescimento também se refletia na indústria emergente que se recuperava.

Novas indústrias foram instaladas com equipamentos oriundos de fábricas que haviam sido fechadas devido a crise nos países industrializados e que, com a proteção dos direitos de importação, beneficiavam-se os empreendimentos no setor inibindo qualquer tentativa de produção por uma empresa genuinamente nacional.

“...É bem verdade que o setor ligado ao mercado interno não podia aumentar sua capacidade, particularmente no campo industrial, sem importar equipamentos, e que estes se tinham feito mais caros com a depreciação do valor externo da moeda. Entretanto, o fator mais importante na primeira fase da expansão da produção deve ter sido o

aproveitamento mais intenso da capacidade já instalada no país.”
(Furtado, 1974)

Apesar do governo federal não ter uma política para a indústria, as medidas tomadas pelo governo, como a queima do café, permitiram que as indústrias se recuperassem mais rapidamente. Foi nesse período que se instalaram no país as fábricas de pneus Goodyear e Dunlop e a Cia Brasileira de Artefatos de Borracha.

Conforme Nascimento (1976:18/19), no período de 1932/33 as fábricas da Ford e General Motors já avançavam além da simples montagem de veículos. Existia uma indústria em São Paulo que fabricava peças e equipamentos simples para as montadoras. Fazia-se também algum trabalho em chapa de metal e vidros. O custo da montagem do veículo era equivalente a 20% / 25% do custo total da fabricação do veículo.

Incentivados pela redução de tarifas alfandegárias pelo governo em 1931, em 30%, a montagem de veículos no Brasil acelerava. A importação de veículos desmontados (CKD) também economizava espaços nos transportes, tornando-os mais baratos. O desenvolvimento do Brasil se acelerava com a política econômica do governo que favorecia a implantação de indústrias de base: siderúrgicas, hidroelétricas etc.

1.3 - Segunda Guerra Mundial – Um Novo Impulso à Indústria

Medidas tomadas pelo governo estabeleciam isenções de impostos de importação para maquinários, aparelhos, ferramentas e materiais importados pela indústria de carvão, cimento, vidro, madeira, energia elétrica e laboratórios químicos para a produção de celulose.

O Plano Especial de Obras Públicas e Equipamentos para a Defesa Nacional – 1939 – possibilitou a importação de equipamentos e gastos militares, como a construção naval, que contribuíram para o desenvolvimento das indústrias locais. O setor siderúrgico também obteve grande progresso, praticamente triplicando a sua produção de aço.

A dificuldade de importação devida à Segunda Guerra Mundial possibilitou o desenvolvimento de quase todos os setores da indústria nacional. A proteção das tarifas foi decrescendo com a desvalorização interna da moeda da época (mil reis). Em 1938 foi criada a Carteira de Crédito Agrícola e Industrial que concedia empréstimos a indústria. O número de empresas nacionais em 1940 já atingia 49.418 estabelecimentos, podendo o abastecimento nacional ser atendido sem a necessidade de importações.

O processo de acúmulo de capitais se acelerava, dando vigor às empresas. A produção de pneus, baterias, cabines e peças de automóveis se expandia, diminuindo a dependência externa desses produtos. Outros componentes utilizados para a montagem de veículos também eram oferecidos às fábricas de automóveis, perfazendo mais de duas mil peças diferentes para montagem e reposição dos veículos.

O PNB que no período 1940/1943 havia crescido teve uma baixa em 1947 atribuindo-se esse aspecto ao reinício das importações com o fim da 2ª Guerra e a perda de proteção às nossas indústrias. Apesar da redução de utilização de peças nacionais para montagem e reposição, o desenvolvimento do setor automobilístico continuou.

Após o término da Guerra a utilização de peças e partes da produção nacional continuou, entre estas: baterias, molas, retentores, correias para ventilador, pára-choques, macacos, correntes etc. A maior parte das carrocerias de ônibus era também produzida no país. Em 1945, a CAIO (Companhia Americana Industrial de Ônibus S.A.) e a VEMAG (Veículos e Maquinas Agrícolas S.A.) passaram a montar modelos de carros, caminhões, furgões e máquinas agrícolas em sistemas CKD. A produção desses veículos era feita sob encomenda, denotando um retrocesso na fabricação, visto que, desde 1920 a Ford e a General Motors já montavam seus veículos no país para o consumo interno. As carrocerias e cabines de caminhões eram de produção nacional.

Em 1946 o número de empresas de autopeças já atingia a 30 fábricas. A substituição das importações por produtos nacionais beneficiava as indústrias de autopeças e de outros equipamentos para veículos automotores, A balança comercial desfavorável justificava as medidas do governo de sobretaxar produtos considerados não essenciais, propiciando facilidades para o crescimento industrial, ao mesmo tempo, que mantinha uma reserva de mercado para os seus produtos.

No final da década de 40 e início dos anos 50, como decorrência da quase total interrupção das importações durante o período da Segunda Guerra Mundial, 62% da frota brasileira de veículos comerciais (caminhões, camionetes e ônibus) tinha idade média superior a seis anos. E um quarto do total já estava circulando há mais de dez anos, segundo dados da ANFAVEA (1994).

No período 1951-52 as importações brasileiras de veículos representaram cerca de US\$ 200 milhões, 16% do total, frente a 10% no caso do petróleo e seus derivados e 7% do trigo.

Apesar da economia brasileira dar sinais de crescimento, gerando cada vez mais cargas a serem transportadas, havia um grande problema. Alçadas a um segundo plano desde a década de trinta, as ferrovias não tinham condições de atender à demanda. Sua recuperação exigiria investimentos de aproximadamente US\$ 150 milhões para a aquisição de 13.500 novos vagões, substituição de quatro milhões de dormentes (40% do total) e, ainda, a troca de 500 mil toneladas de trilhos. (ANFAVEA. 1994).

“Só a necessidade de trilhos era equivalente à produção total da recém-inaugurada Companhia Siderúrgica Nacional – CSN, instalada em Volta Redonda, no estado do Rio de Janeiro, por 16 meses”. (ANFAVEA. 1994:09).

Ainda segundo a ANFAVEA (1994), no caso do transporte marítimo, a frota nacional havia crescido de 500 mil para 754 mil toneladas brutas

ao longo do período da Segunda Guerra Mundial. Porém, a utilização deste modal exigiria investimentos de US\$ 30 milhões em embarcações e outros US\$ 38 milhões em portos. Caberia aqui ainda a resolução do problema da distribuição das mercadorias nos centros consumidores em função da pouca infra-estrutura viária existente.

Esta demanda por investimentos públicos provavelmente colaborou para que o Governo Federal tomasse como nova base para o transporte o caminho da rodovia, já que as ferrovias existentes tornaram-se obsoletas quer no que se refere aos equipamentos, quer ao seu traçado, além de ser comum a falta de substituição de peças velhas e desgastadas.

Por outro lado, a indústria automobilística promovia demonstrações do valor do uso do automóvel, tanto para passeio como para instrumento de trabalho, tornando-o um veículo comum por todos os países em desenvolvimento. Nascimento (1976:82) cita que foi um ato de imitação dos países desenvolvidos o que aconteceu no Brasil, em termos de transporte e de outras querelas, tais como, os interesses das montadoras e das companhias distribuidoras de petróleo, que aqui viam lucros constantes.

No Governo de Washington Luiz Pereira de Souza:

“Já se cogitava de introduzir o automóvel como um meio de transporte indireto que não concorreria com a estrada de ferro. Cabe registrar que esse propósito foi esquecido nos Governos seguintes que, dinamizaram, a construção de rodovias onde já existiam ferrovias”. (Nascimento: 1976)

Para a ANFAVEA (1994),

“as ferrovias no Brasil não correspondiam às necessidades do escoamento de cargas para serem exportadas. A sua diversidade de bitolas, de pequenos ramais, não existindo uma padronização dos equipamentos utilizados, foram os fatores que justificavam o descaso para o seu aproveitamento; foram também aliados para a política de desenvolvimento da indústria automobilística e de rodovias compatíveis com o avanço econômico”.

Uma condição de dependência econômica e cultural alicerçou o desenvolvimento da indústria automobilística e viária no país, graças à instalação de empresas americanas e européias, associadas a um desconhecimento por parte dos governantes, das reais necessidades de nossa economia.

Esse modelo rodoviarista acentuou-se com o decorrer do tempo, multiplicando-se e aperfeiçoando-se as estradas de rodagem, enquanto que o transporte ferroviário estagnava-se e deteriorava-se. Procurava-se incentivar o uso do automóvel, principalmente o do carro de passeio em detrimento do uso de veículos coletivos, através da construção de rodovias e de melhoramento das já existentes, integrando todas as principais cidades do país. Essa tendência possibilitou a implantação de bairros residenciais e de áreas de lazer distantes dos centros urbanos, onde a locomoção por automóvel era indispensável. Dessa forma, o automóvel de passeio passa a integrar o cotidiano das pessoas, acentuado pela promoção de fabricantes e vendedores de veículos que o projetavam como símbolo de “status social”.

É importante ressaltar que uma característica essencial dos transportes é que eles não constituem um fim em si mesmo. Ao contrário, eles devem ser pensados como atividade-meio, isto é, como alavanca fundamental para o processo de desenvolvimento econômico e social do país. Os transportes constituem assim um setor estratégico para a melhoria da mobilidade de pessoas e de bens, contribuindo desta forma para a melhoria da qualidade de vida.

Admite-se dessa forma, por princípio basilar, que transporte é, antes de tudo, uma atividade-meio, fator indispensável ao processo de desenvolvimento econômico e social auto-sustentado. Esta visão é fundamental numa economia capitalista, pois esta atividade não está necessariamente ligada à obtenção imediata de lucros privados, mas, sobretudo aos seus efeitos indutores e multiplicadores da produção, do emprego, da renda e do consumo.

Como atividade-fim prevaleceria o ganho privado, no lugar do benefício coletivo. Como corolário natural deste princípio, o provimento, pelo menos, da infra-estrutura básica para o funcionamento de um sistema nacional de transportes é uma função tipicamente estatal. Seus resultados só podem ser medidos pelos benefícios sociais líquidos proporcionados à população, em termos de melhoria do bem estar coletivo.

1.4 – O pós-segunda grande guerra

A opção automobilística que se manifesta nos dados anteriormente apresentados, vai se consolidar no Brasil a partir da Segunda Guerra Mundial.

A Fábrica Nacional de Motores – FNM, criada em 1938 para produzir motores de avião, durante quase uma década produziu um modelo de motor com 450 cv que era utilizado pela Força Aérea Brasileira em seus aviões de treinamento e também pelo Correio Aéreo Nacional, e buscava apoio para produzir caminhões.

Com a falta de apoio do Plano Marshall, que basicamente visava a reconstrução dos países aliados na guerra e assegurar mercado para os produtos norte-americanos, e terminada a Segunda Guerra Mundial, a FNM, até então uma empresa estatal foi transformada numa empresa de economia mista e aí sim, voltada exclusivamente para a produção de caminhões. O primeiro modelo, do qual foram produzidas 200 unidades, com aproximadamente 30% de peças nacionais, saiu das linhas de montagem em 1949, sob licença da empresa italiana Isotta Fraschini.

No começo dos anos 50, a Isotta Fraschini entrou em processo de falência, obrigando a substituição, a partir de 1951, do modelo inicial pelo modelo D-9500, sob licença da também italiana Alfa Romeo

A FNM então, fabricou geladeiras, tampas de garrafa e peças para a Estrada de Ferro Central do Brasil e retificação de motores. Por ordem do

Presidente da República passou a fabricar caminhões, sendo que a primeira proposta da concessão da licença para fabricação da MACK (empresa americana) não pode ser concretizada em razão da empresa pretender em troca, o controle acionário da FNM.

As tensões da Guerra Fria tiveram seus reflexos na economia brasileira, provocando uma alta de preços em geral, das matérias primas e alimentos, entre eles o café. O controle nas importações apresentou na década de 50 um saldo na balança comercial favorecendo o comércio com outros países.

O regime de licença prévia e as dificuldades de importação incentivaram o processo produtivo no país com a instalação de novas subsidiárias de empresas estrangeiras que passaram a montar seus produtos no Brasil, e que pouco a pouco, foram nacionalizando essas mercadorias, sendo que, em 1950/51/52 foram feitas grandes quantidades de importações para abastecer o país, no temor de que a Guerra da Coreia prejudicasse nossas indústrias.

As importações de veículos continuavam crescendo, ultrapassando 100.000 unidades para o ano de 1951. Deste volume, 60% era caminhões e as projeções do Governo Federal indicavam que este número cresceria a uma média de 11% ao ano o que levaria a importação de 650 mil novos caminhões até o início da década de 60. ANFAVEA (1994).

Em janeiro de 1951, assumiu a presidência Getúlio Vargas, priorizando a industrialização com capitais financeiros, importação de equipamentos, matérias primas e produtos intermediários, favorecendo o crescimento do PIB com tais medidas. A não adequação de programas econômicos dentre os quais, a concessão de importação de autopeças, ameaçou o desenvolvimento do setor.

A balança comercial volta a ser desfavorável exigindo medidas de contenção às importações, inclusive a do trigo, pelo incentivo do seu cultivo no Rio Grande do Sul. No período 1950/51 foi iniciada em Santo André - SP a fabricação de cabines para caminhões International Harvester, com peças adquiridas da produção nacional. Em 1952 a Willys Overland se instalou em São Bernardo do Campo.

A liberação de peças importadas prejudicava a produção nacional, fazendo com que o Governo, através da Comissão de Importação e Exportação - CEXIM, adotasse medidas proibindo importação de peças já fabricadas no país. Essas medidas visavam a gradual nacionalização dos veículos produzidos no Brasil.

Ao assumir o governo, Getúlio Vargas encontrou o país com as reservas cambiais exauridas em consequência das maciças importações. Pela lei que controlava as importações – Regime de Licença Prévia - 23/02/48, o contrabando avolumava-se, as maquinações cambiais cresciam e havia o superfaturamento das importações e subfaturamento das exportações. Isso fez com que o governo proibisse as importações. Foi

criada então, em Julho de 1951, a Comissão de Desenvolvimento Industrial – C.D.I., sob a presidência do Ministro Horácio Lafer. Pela primeira vez no Brasil, cogitava-se o desenvolvimento industrial que beneficiava amplos setores da produção nacional (Gattaz, 1981).

Em Março de 1952, Getúlio Vargas criou a **Subcomissão de Jipes, Tratores, Caminhões e Automóveis - SCJTCA, ligada a CDI**, sob a presidência do Comandante da Marinha Lúcio Martins Meira, um dos líderes do grupo que defendia a idéia de que era viável a produção de veículos no Brasil, com componentes nacionais. Aqui se pode dizer que era a segunda fase de um setor que começava a tomar forma, cabendo lembrar que a montagem de veículos não era, na época, uma novidade no Brasil. Além da FNM, também Ford e General Motors dispunham de linhas no país.

Ainda em 1951, Getúlio Vargas incumbiu Lúcio Meira de fazer um estudo sobre a FNM que lhe apresentou relatório só “por alto”, dado que a Subcomissão de Jipes, Tratores, Caminhões e Automóveis já estava criada dentro da CDI, tendo Lúcio Meira como chefe. Essa Subcomissão deveria encarregar-se dos problemas dos veículos e acessórios em decorrência da evasão de divisas com esses produtos que eram superiores à importação de trigo e de derivados de petróleo. Convém salientar que nessa época já proliferavam fábricas de autopeças e sete montadoras, algumas das quais produzindo partes e peças de sua linha de montagem.

A **SCJTCA** elaborou um plano para fomentar a produção de autopeças e implantação gradativa da indústria automobilística brasileira, aprovada pelo Presidente da República em 1952, que tomou as decisões necessárias para a consolidação do plano de Lúcio Meira. Esse Plano da subcomissão de Jipes, Tratores, Caminhões e Automóveis foi o esboço para a concretização da implantação de indústrias automobilísticas no Brasil. Foram dela as idéias básicas para a execução do projeto automobilístico para o Brasil que, através de medidas protecionistas à indústria de autopeças, incentivos às montadoras, facilidades de importação de equipamentos e peças que aqui não eram produzidas, tornaram realidade as metas da Subcomissão de Jipes, Tratores, Caminhões e Automóveis.

Em 1953 a CAIO – Companhia Americana Industrial de Ônibus - começou a fabricar “chassis integrais” para ônibus, tendo somente os motores e eixos importados. Nesse ano também foi instalada a Mercedes Benz para produzir caminhões, chassis para ônibus e ônibus completos. A Volkswagen também logo iniciou a produção de um carro de passeio e de um utilitário, sendo ambas empresas instaladas na cidade de São Bernardo do Campo – SP. Em 1953 a queda do PNB causou apreensão às autoridades e novas medidas foram tomadas, entre as quais atrair e facilitar a entrada de capitais estrangeiros para fomentar o desenvolvimento econômico com capital externo, facilitando também a remessa de divisas para o exterior, conseguidas pelo câmbio livre.

A instrução 70 da **SUMOC** – 1953, manteve as condições favoráveis para o equipamento das fábricas criadas pelo Regime de Licença Prévia que mantinha o mercado protegido para a produção nacional, favorecendo a importação de matérias primas e equipamentos sem cobertura cambial. As exigências e medidas restritivas para a instalação de empresas estrangeiras no país foram desconsideradas a fim de satisfazer às empresas beneficiárias de investir no processo industrial brasileiro.

Conclui Nascimento (1976:38) que:

“naturalmente devem ter pressionado o Governo para que fossem ampliadas as subvenções e facilidades para importar (ou introduzir) matérias primas e equipamentos”.

A situação da balança comercial decorrente das medidas acima levou o Governo a ampliar mais ainda as vantagens oferecidas. A **SUMOC** com a definição *“investimento de especial interesse para a economia nacional”*, alterou o dispositivo referente a empréstimos com taxas mínimas de juros que eram fixadas segundo os seus parâmetros.

Quando a Subcomissão de Jipes, Tratores, Caminhões e Automóveis foi instalada, a sua principal responsabilidade era resolver todos os problemas relativos à indústria automobilística no país e que exigiam solução rápida. A FNM (empresa mista) estava na mesma posição das particulares.

O caminho parecia traçado. Com o objetivo de facilitar a instalação de linhas de produção, o governo proibiu a importação de autopeças com similar nacional em Agosto de 1952 e proibiu a importação de veículos completos em Março do ano seguinte.

Em fevereiro de 1954 a subcomissão teve três projetos aprovados pela Comissão de Desenvolvimento Industrial:

- a criação da **CEIMA (Comissão Executiva da Indústria de Material Automobilístico)** apresentando-o como sendo de relevância para a economia nacional;

- incentivos para a importação de ferramental para a indústria automobilística;

- e o terceiro projeto referia-se à produção de caminhões leves e médios com possibilidades de nacionalização dos produtos em quatro anos.

Todas essas propostas do **CDI** deveriam ser aprovadas pelo Presidente e pelo Ministério da Fazenda, onde a **CEIMA** era subordinada. (Gattaz, 1981)

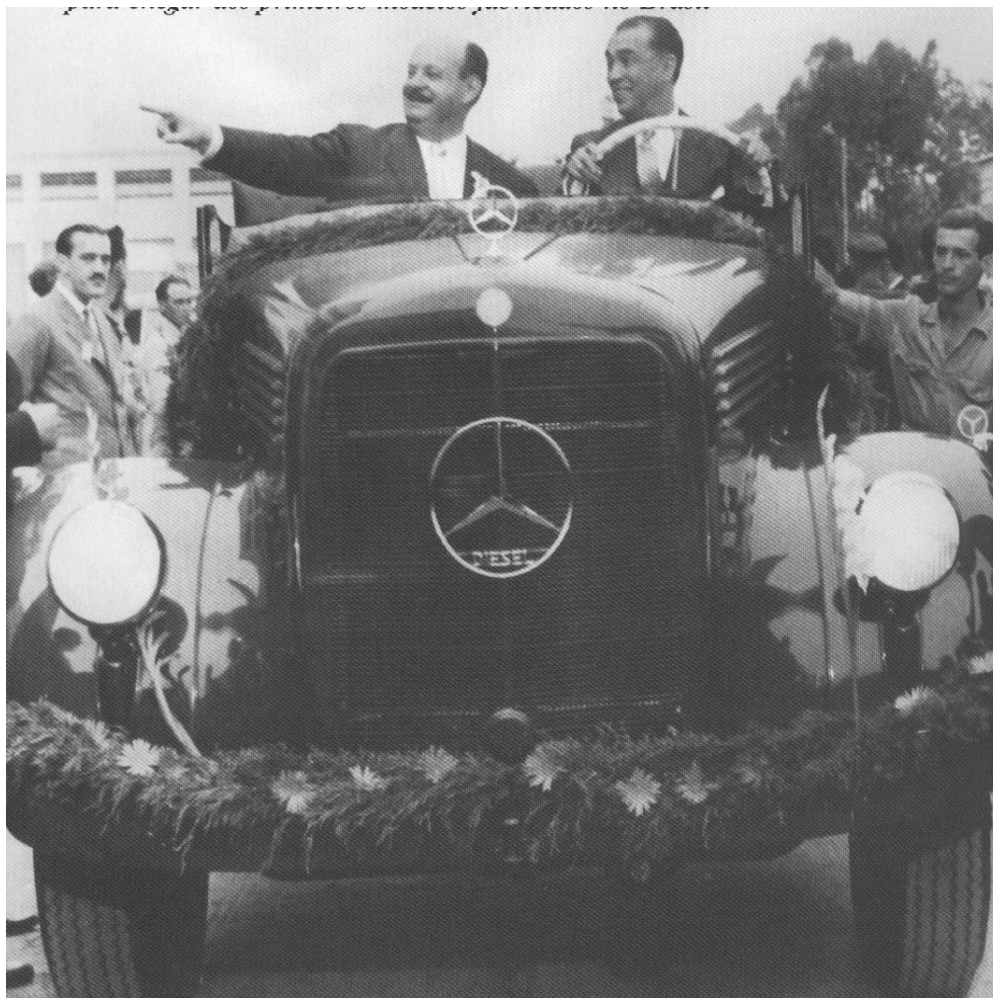
O **CEIMA** encarregava-se de dar incentivos positivos, dentre os quais, taxas e tarifas isentadas, mercado protegido, câmbio mais baixos para importação, facilidades para remessa de lucros; incentivos negativos como multa, câmbio e tarifas mais altos para quem não cumprisse as

metas elaboradas pelo Governo, a fim de que as empresas se interessassem em operar dentro dos programas estabelecidos pelo órgão e de cuja decisão as próprias indústrias participariam e, que ainda indicavam representantes seus para compor a Comissão.

O **CEIMA** tinha ainda por competência: revisão de taxas aduaneiras; classificação de mercadorias por categorias cambiais para importação, normalização de materiais, preparo de mão-de-obra especializada e de técnicos, suprimento de matérias primas e de bens de produção, estatística, censo industrial, medidas tributárias e legislativas, mercado, custo de produção, mostras e exposições, propostas de novas indústrias, incentivos, catálogos e publicações, e outros assuntos de interesse da indústria de material automobilístico.

A Comissão teria um Presidente, nomeado pelo Presidente da República, e mais sete membros representantes dos seguintes órgãos: Carteira de Comércio Exterior do Banco do Brasil; BNDES; Instituto de Tecnologia; Comércio Importação de Material Automobilístico; Ind. e Veículos e Motor; Ind. de Peças para Veículos e Motor; e Indústria do Aço. Somente os representantes de Órgãos Públicos seriam escolhidos pelo Presidente da República. Os demais seriam escolhidos pela Associação de Classe. Todo esse esforço para elaborar a Comissão foi interrompido pela morte de Getúlio Vargas e a crise política que se seguiu à sua morte.

1.5 – O Governo Juscelino Kubitschek



Presidente JK no dia da inauguração da MBB em S. Bernardo

Foto: Arquivo ANFAVEA

Em 1954 a balança comercial voltou a ser deficitária em contra ponto ao ano anterior, decorrente da liberalização do comércio exterior. Alguns setores do comércio, como por exemplo, o café e a desvalorização do cruzeiro, contribuíram para dificultar a importação de equipamentos e o retardamento para o desenvolvimento do país. A taxa de crescimento do PNB, em 1957, foi o reflexo do Plano de Metas de Juscelino Kubitschek.

Com a eleição e posse de Juscelino Kubitschek, os esforços foram retomados em rápida sucessão: em Março de 1956 a SUMOC, fixou as bases do plano para a industrialização de veículos; quatro meses depois, é criado o Grupo Executivo da Indústria Automobilística – GEIA; em Agosto são fixados planos relativos a caminhões e jipes, caminhonetes, caminhões leves e furgões.

O Governo Federal procurou estimular ainda mais a vinda de capitais estrangeiros para promover o desenvolvimento e melhorar a situação do balanço de pagamentos ao invés de disciplinar as importações e/ou promover o incremento do capital exportador. Esperava-se obter um saldo positivo com os “capitais de risco” e aos reinvestimentos das rendas de estrangeiros produzidas no Brasil.

Outras medidas foram ditadas pela Carteira de Comércio Exterior que determinava licenças de importação sem cobertura cambial que correspondessem a investimentos externos no país, quando para a aquisição de equipamentos destinados a complementar ou aperfeiçoar os já existentes, devendo ficar “a critério do Diretor de Carteira a aprovação da importação”.

As empresas brasileiras não se beneficiavam tão amplamente das medidas adotadas pela CACEX ao capital estrangeiro. Esses acontecimentos ocorreram quando a situação econômica nos EUA e países europeus já estava sanada e com as fusões ocorridas no mercado que incrementavam o comércio exterior.

As pequenas empresas, como a Willys Overland, não podiam competir com as grandes, como a Ford e General Motors, que lutavam cada uma para conseguir maior parcela no mercado, impelindo-as à conquista de novos consumidores e de países onde pudessem expandir suas empresas com proteções fiscais e de possibilidades de rentabilidades maiores. O Plano de Metas de Juscelino Kubitschek ajustava-se a esses propósitos das empresas estrangeiras, ao mesmo tempo em que possibilitava a nacionalização da indústria automobilística.

Em 1955 existiam no país 520 fábricas de autopeças e oito montadoras de veículos automotores produzindo desde automóveis, caminhões, utilitários etc. Nesse ano, as importações de veículos e acessórios diminuíram de 111 milhões de dólares – 1946/49, para 43 milhões.

Em 25 de Novembro de 1955 as montadoras instaladas no Brasil fundam o **Sindicado Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores – SINFAVEA**, desligando-se do Sindicato de Construção e Montagem. Em Maio de 1956, as indústrias de veículos, ao lado do **SINFAVEA**, constituíram uma entidade civil, a **Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores - ANFAVEA**. Economistas, estruturalistas e monetaristas avivavam as discussões. Os primeiros desenvolvimentistas sustentavam a capacidade de industrialização do país. Os monetaristas defendiam a tese de que o Brasil deveria aprofundar sua vocação agrícola e aproveitar suas reservas naturais para ser

preferencialmente fornecedor de alimentos e de matérias-primas. ANFAVEA (1994).

O estrangulamento das importações recomeça a impedir o crescimento da frota de veículos, embora a nacionalização dos mesmos continuasse em andamento.

Importante nessa fase foi, em Dezembro de 1955, a fundição do primeiro bloco de motor brasileiro, pela Sofunge, por encomenda da Mercedes Benz, sendo uma prova definitiva de que, ao contrário do que se afirmava, era perfeitamente possível fundir motores em países de clima tropical. ANFAVEA (1994).

O ano de 1956 foi ruim para a economia brasileira. A taxa de crescimento caiu, embora os investimentos estrangeiros tenham aumentado. A indústria automobilística se ressentiu desse processo recessivo. As grandes empresas – Ford, General Motors – diminuíram a produção, ficando aquém de sua capacidade de fabricação de caminhões e ônibus por mês. Nesse ano aparece a Romi-Isetta, pequeno carro para dois passageiros com 50% de suas partes e peças de produção nacional.

Em março de 1956 a SUMOC disciplina as importações de veículos desmontados e de peças complementares com a finalidade de acelerar a nacionalização dos veículos montados no país, ao mesmo tempo em que facilitava as concessões de divisas para os produtores obterem peças e partes no exterior. Essas medidas visavam o rápido desenvolvimento da

indústria automobilística, além da renovação e ampliação da frota nacional de veículos, e que foram feitas em três etapas: as duas primeiras para Jipes e outros veículos com planos aprovados pela Assistência Industrial da Carteira de Comercio Exterior e aprovado pelo Conselho. A terceira etapa referia-se a veículos agrícolas.

Os fabricantes deveriam incluir nos seus planos de produção a fabricação do motor e de toda a carroceria: cabine, paralamas, grade do radiador, etc. Aqueles enquadrados nas duas primeiras etapas e aprovados pela Assistência Industrial da CACEX e aprovado pelo Conselho, teriam seus veículos inseridos nos três grupos para efeito de pagamento de divisas consumidas. Caminhões e ônibus pagavam sobretaxas correspondentes a seu peso. Os fabricantes deveriam a cada semestre apresentar a CACEX relatório da aquisição de materiais locais como comprovante do plano de nacionalização dos veículos.

Ainda em 1956 a SUMOC modificou os planos para importação das mercadorias para a 3^a categoria (destinados à agricultura) que favorecia a fabricação de máquinas agrícolas e de caminhões (utilitários para uso rural) e de importações de chassis para esses veículos. Já era um prenúncio da meta de Juscelino Kubitschek que, em campanha para presidente, declarava-se empenhado em *“proporcionar uma política de fomento agrícola e industrial que tenham interesse para a economia nacional”*.

Juscelino Kubitschek se comprometia a propor ao Congresso uma legislação adequada para o desenvolvimento de algumas indústrias dentre

elas a de automóveis e caminhões. Essas medidas trariam um rápido desenvolvimento para a economia nacional. O programa de Juscelino Kubitschek favorecia apenas a uma fábrica estatal, as demais, ou eram estrangeiras ou estavam associadas àquelas. Tais medidas seriam utilizadas como um meio de usar as experiências e métodos dessas empresas para a fabricação de veículos com fortes incentivos da indústria nacional de autopeças.

Juscelino Kubitschek criou um conselho de desenvolvimento subordinado à Presidência da República e constituído pelos Ministros de Estado, chefe dos Gabinetes do BNDES. Todos os procedimentos relativos ao desenvolvimento industrial deveriam ser informados ao Presidente da República. Este órgão tinha funções semelhantes, porém mais amplas do que a Comissão de Desenvolvimento Industrial da época de Getúlio Vargas. Dentro desse órgão foi formado um Grupo de Trabalho sobre a indústria automobilística presidido por Lúcio Meira que já tinha dirigido a subcomissão de Fabricação de Jipes, Tratores, Caminhões e Automóveis no governo Getúlio Vargas e que agora era Ministro da Viação de Juscelino Kubitschek.

Esse grupo apresentou a Juscelino Kubitschek um relatório sobre a indústria automobilística da qual, além da análise da indústria automobilística no Brasil, faziam parte anteprojeto para a criação do **GEIA** - Grupo Executivo da Indústria Automobilística e para estabelecer normas diretoras para a criação da indústria automobilística. Esse órgão

preconizava a absorção, pelo mercado brasileiro, de 52.000 veículos (ônibus e caminhões) por ano no período de 1956/61, dada à necessidade de veículos de transporte de cargas, já prioridade de fabricação da Ford e da General Motors.

Esse mesmo relatório aponta como sendo de 15.000 unidades a capacidade de absorção do mercado brasileiro de automóveis, jipes, e utilitários. Era bastante otimista quanto à nacionalização paulatina na produção de caminhões de todos os tamanhos pela indústria automobilística do país.

Para o Grupo de Trabalho as empresas do setor deveriam ser:

- I) privadas ou mistas, devendo a FNM ser vendida a particulares;
- II) as empresas do setor automobilístico deveriam ser estrangeiras pelo capital externo que trariam ao país, bem como a capacidade tecnológica que seriam benéficos para a nossa economia;
- III) a produção de autopeças poderia ser deixada às nacionais, embora com não exclusividade, visando aproveitar ao máximo a estrutura de indústrias de autopeças estrangeiras;
- IV) as empresas produtoras de autopeças deveriam fabricá-las inteiramente no país enquanto que as montadoras seriam estimuladas a utilizar peças e componentes nacionais, embora tivessem transmissões

não produzidas aqui, obedecidas as normas de nacionalização dos veículos.

Foi também sugerida a criação de um órgão que gerenciava a atuação da SUMOC, CACEX, Câmbio Livre e que teria autorização para negociar com os produtores. Esse órgão (Grupo de Trabalho) centralizava todas as execuções e conclusões da indústria automobilística.

De acordo com um dos artigos do Decreto Presidencial, os equipamentos usados pela indústria automobilística seriam considerados essenciais e suas importações teriam isenção de cobertura cambial. As empresas estrangeiras poderiam importar equipamentos proporcionais aos capitais brasileiros efetivamente aplicados, com liquidação em prazo mínimo de cinco anos, ao câmbio de custo da época do financiamento. Poderiam também, quando aprovados os seus projetos pelo GEIA, beneficiar-se de uma reserva de cotas cambiais disponíveis conforme os orçamentos semestrais. As importações de peças também obtinham condições de mercadorias mais favorecidas do que aquelas vigentes para os veículos completos. Nascimento (1976)

Para efeitos de concessão de créditos, as indústrias que tivessem os seus projetos aprovados pelo GEIA seriam enquadradas como "indústria básica". Os interesses do Governo seriam preteridos em favor da iniciativa privada. O GEIA deixava ao critério das fábricas a escolha do tipo de motor a ser produzido e a facilitar a entrada no país de técnicos e operários especializados para a indústria automobilística.

O GEIA era subordinado ao Conselho de Desenvolvimento e seria constituído por cinco membros natos: Ministro da Viação e Obras Públicas (Lúcio Meira); Diretor Executivo da Superintendência do BNDES; Diretor da Carteira de Comércio Exterior; Diretor da Carteira de Câmbio. O GEIA seria ainda assessorado por um Conselho Executivo constituído por representantes dos Institutos Oficiais de Tecnologia; dos Sindicatos Patronais da Indústria de Autopeças; dos Fabricantes de Automóveis; dos Produtores de Aço e do Comércio de Veículos Automóveis, totalizando cinco membros que poderiam manifestar-se “sobre qualquer assunto referente à competência do GEIA, por solicitação do Presidente da República ou por conta própria, sugerir medidas convenientes ao bom desempenho do órgão em questão”, O GEIA era na verdade, uma nova versão do CEIMA que não pode iniciar suas atividades devido à morte de Getúlio Vargas.

O GEIA, entretanto, dada à sua política, voltava-se mais para a indústria privada e de capital estrangeiro. A política do desenvolvimento cria meios para atrair capital estrangeiro ao país, priorizando a fabricação de veículos, deixando para as empresas nacionais o sub-setor de autopeças que exigia menor capital.

Mesmo assim, o setor de autopeças sofreu a concorrência das montadoras que traziam os seus fornecedores do exterior, facilitados pela proteção de importações de equipamentos, peças e mão-de-obra. O próprio Secretário Executivo do GEIA reconhecia a situação (mas nada

fez!). O fato acima diminuía a indústria automobilística brasileira em relação à de outros países, o que, obrigou o Governo, após apenas quatro anos da indústria brasileira ter atingido o nível máximo de nacionalização, conceder benefícios e incentivos para a modernização e reequipamento da indústria automobilística.

Em dezembro de 1956, a importação de máquinas e equipamentos é isenta da incidência de impostos. O ciclo fica completo em Agosto de 1957, com a publicação de decreto que estabelece o plano industrial para automóveis e da lei que reforma as tarifas alfandegárias.

Quando foi instalado o GEIA, a indústria automobilística já estava produzindo 37,21% do peso (31,46% do valor) dos veículos, como também a produção de peças e componentes já apresentava considerável avanço. No ano de 1956 a FNM produziu 2.826 caminhões com 70% de nacionalização em peso, contra uma produção de 2.426 no ano anterior.

O GEIA aprovou projetos de 15 empresas para fabricação de veículos, cabendo registrar que muitas já estavam produzindo com alto índice de nacionalização. Nos projetos apresentados, as empresas propunham-se a produzir cerca de 493.166 veículos no período de 1957/60, sendo que o GEIA fixou um volume menor prevendo dificuldades técnicas, administrativas e cambiais. Contudo a produção real no período atingiu somente 321.150 veículos. Esse número pode ser explicado pela desistência de algumas empresas diante de dificuldades apresentadas.

A taxa de crescimento da produção de todos os tipos de veículos caiu, tendo um decréscimo de 25,1%, afetando mais a produção de caminhões. O automóvel de passeio tem um crescimento constante no total da produção de veículos. Das empresas que tiveram seus projetos aprovados, seis cancelaram antes de iniciar a produção. A Romi também encerrou sua produção de carro para 2 pessoas, que não poderia ser enquadrado na definição de automóvel do GEIA. No ano de 1957 as três maiores empresas já controlavam mais da metade da produção (68,51%) acentuando o crescimento nos anos seguintes.

Conforme o DIEESE-SBC, o município de São Bernardo do Campo respondia por aproximadamente 70% de toda a produção de veículos no Brasil.

1.6 – As Décadas de Sessenta e Setenta

O Plano Nacional de Fabricação de Veículos a Motor, através de vários Decretos, estabelecia critérios que deveriam ser obedecidos pelas indústrias que quisessem obter vantagens ou facilidades pelo GEIA para importar equipamentos e peças complementares. O Plano do GEIA de atingir 100% de nacionalização dos veículos, somente foi alcançado em 1962.

Os níveis de nacionalização poderiam ser atingidos por peças ou partes a critério dos fabricantes. Os fabricantes cujos projetos que tivessem sido aprovados pelo GEIA obtinham vantagens cambiais

proporcionais aos investimentos na empresa, como também vantagens fiscais.

Jipes eram considerados de 2^a categoria para obter insumos cambiais e fiscais. Os automóveis foram qualificados na 3^a categoria. Os benefícios cessariam se os níveis mínimos de nacionalização dos veículos não fossem atingidos. Os automóveis de passeio também recebiam facilidades na importação.

Para fazer uso dessas vantagens os planos de fabricação deveriam ser submetidos ao Ministério da Viação e Obras Públicas – MVOP, que estabelecia o peso do veículo não superior a 16 toneladas.

Algumas empresas não conseguiram atingir as recomendações do MVOP e, por Decreto, puderam continuar operando. Esses fabricantes deveriam dispor de instalações e equipamentos no país que lhes permitissem atingir um índice de nacionalização igual a 50% do peso do veículo em 1959 e de 95% em 1960. Essa medida favorecia àqueles que entraram na produção automobilística após a criação e funcionamento do GEIA, além de estimular a produção de carros de passeio em detrimento da fabricação de caminhões e utilitários.

No período de 1957 a 1968, a frota de automóvel aumentou de 357,93% contra um aumento de 193,31% e 166,54% para ônibus e caminhões, respectivamente. Constata-se que a produção de ônibus, caminhões e caminhonetes era decrescente, o que contrariava as

previsões do GEIA. Esse fenômeno pode, em grande parte ser atribuído ao período de recessão econômica a partir de 1962 com PIB em decréscimo.

A pressão do mercado fez com que as empresas fabricassem maior número de carros de passeio incluindo os de luxo dada a grande concentração de renda que se estabelecia – 1962/9 -, decorrendo dessa medida a grande importação de petróleo bruto, gasolina e derivados.

A situação de dependência econômica formada pelo setor automobilístico, aliada à rede de transportes, acentuava certas deformações no desenvolvimento econômico nacional. A tendência das montadoras de fabricar, a cada ano, novos modelos, tendendo a absorver todo o mercado, eliminando modelos antigos e equipamentos necessários à reposição dos já existentes, antes que sua vida útil esteja terminada. Essa situação contribui para que recursos da economia nacional se voltem para seus verdadeiros objetivos, e também, acentua a nossa dependência cultural e econômica, o que nos torna alvos das cobiças comerciais de empresas estrangeiras.

Segundo Nascimento (1976:84),

“...o exemplo do Canadá que parece ter-se desenvolvido com a implantação de empresas americanas em seu território. O Governo Brasileiro não poderia planejar livremente o desenvolvimento da indústria automobilística. Ele somente teria possibilidades de fornecer indicações e/ou estabelecer ligações que não viessem a entrar em choque com as empresas do setor automobilístico”.

Mesmo assim nem todas as empresas que tiveram seus projetos aprovados no final de 1957 conseguiram levar a empreitada adiante. A

Vemag, por exemplo, foi absorvida pela Volkswagen em 1967. A International Harvester teve seu controle adquirido pela Chrysler, que chegava para produzir automóveis e caminhões.

A Chrysler que, depois absorveria a Simca, foi adquirida pela Volkswagen em 1978. A Willys Overland, que produzia automóveis com tecnologia da francesa Renault, foi absorvida pela Ford em 1967. Também a FNM, foi absorvida em 1974 pela Alfa Romeo que lhe fornecia tecnologia. E, em 1976, acabou passando para o controle da Fiat Diesel, que na Itália, assumira o controle da Alfa Romeo. Depois em 1985, a Alfa Romeo acabou encerrando definitivamente suas atividades produtivas no Brasil.

Outras empresas, que não figuraram no grupo inicial, foram incorporadas ao processo. Instaladas predominantemente na Grande São Paulo, a exceção era a FNM localizada em Duque de Caxias no estado do Rio de Janeiro, a indústria automobilística iniciava uma abertura geográfica de sua produção.

No estado do Rio Grande do Sul, a Agrale, que começava com máquinas agrícolas e componentes, passa a produzir veículos comerciais em Caxias do Sul. Em meados da década de 70, no Estado de Minas Gerais, a Fiat Automóveis começa a produzir na cidade de Betim. E também o estado do Paraná recebe uma unidade industrial da Volvo, inaugurada em 1980, que passa a produzir caminhões e ônibus pesado.

Na cidade de São Paulo surgem novas empresas: a Mafersa, produzindo ônibus e a Gurgel, que produzia jipes e veículos urbanos sob mecânica e plataformas da Volkswagen. ANFAVEA (1994).

Ressalta-se que, para Latini (1984) o que pesou para o desenvolvimento da indústria automobilística no Brasil, foi a extensão do mercado nacional de veículos automotores. A procura por esses veículos no pós-guerra tinha alcançado 15 mil unidades por ano, continuando a crescer a produção e as unidades em circulação no período de 1957 a 1962, ano em que o nível de nacionalização atingiu seu valor máximo e a frota nacional chegou a 1.405.607 veículos entre automóveis, caminhões, ônibus e utilitários.

A frota brasileira de veículos ficava classificada no ano de 1969 em 10º lugar no mundo e a maior na América Latina. Era, portanto, o mercado brasileiro de veículos bastante grande, justificando a instalação de montadoras no nosso país.

A produção de carros de passeio continuava aumentando em detrimento de outros tipos de veículos, com tendência a fabricação de carros grandes e de luxo. O número de fabricantes de veículos ficou reduzido a oito que produziam 85 modelos diferentes para um total de 278.936 veículos produzidos no ano de 1968. A tendência era produzir modelos atualizados com o mercado mundial, após a política de modernização da indústria.

A tendência de concentração de renda possibilitava a procura de modelos de luxo. Esse fator leva a indústria automobilística à produção de automóveis de passeio com motores maiores e mais potentes. Os modelos mais populares, como a Romi-Isetta, Dauphine, DKW, VW 1200, tiveram sua produção encerrada. A modernização do setor também possibilitou a abertura de mercados externos em termos competitivos amplos.

Cabe registrar que a abertura para mercado externo dependia do aval das matrizes localizadas no exterior. A capacidade de produção das empresas, com exceção da Volkswagen, mantinha-se aquém de suas possibilidades. No caso da Toyota, a ociosidade atingia 84% de sua capacidade produtiva. Essa característica adquirida pelas indústrias automobilísticas foi, em parte, resultado da política governamental adotada para o desenvolvimento do setor e do nível de concentração de renda observado na economia brasileira e do distorcido sistema de transporte do país. Gattaz !(1981).

Segundo Nascimento (1976:84), a opção de ter a indústria automobilística, controlada por capitais estrangeiros era irreversível, reforçado pela idéia da proibição de importação de peças para reposição, já estavam fundadas no Brasil seis das maiores empresas que tiveram seus planos aprovados na vigência do Plano de Metas de Juscelino Kubistchek.

A garantia de mercado protegido pesava na decisão das empresas com uma nacionalização estabelecida por um órgão do Governo. As

vantagens oferecidas pelo Governo para importação de máquinas e equipamentos e produção de veículos no país eram favorável às empresas estrangeiras que, aderindo aos Planos do GEIA, traziam do país de origem, equipamentos e máquinas já em desuso na origem devido à automação.

O GEIA absteve-se de controlar e disciplinar o setor, de forçar a uma redução de modelos e tipos de veículos produzidos, podendo obter-se a uma redução dos custos de produção, impossibilitando a concorrência entre as empresas, ou ainda de forçar a produção de veículos mais modernos compatíveis com as necessidades do mercado brasileiro. Nascimento (1976).

1.7 – A partir da década de Oitenta – o início da transição do período Fordista para o Pós-Fordista ou Toyotista

Um aspecto importante da política automobilística do Governo é o que se refere à utilização de maquinários obsoletos na instalação de empresas. Essas máquinas eram substituídas, em seus países de origem, por equipamentos mais modernos e que não exigiam muita mão de obra. A justificativa para a introdução dessas máquinas no país tinha sido o de implicarem no uso de uma tecnologia com mão de obra mais intensiva do que no caso de instrumentos e ferramental de produção modernos.

A utilização de uma tecnologia atrasada veio também colocar a indústria automotiva brasileira em situação de inferioridade em relação

aos padrões internacionais. Formou-se uma indústria incapacitada para concorrer no mercado internacional, com modelos antiquados e de qualidade inferior.

As empresas estrangeiras mais poderosas e mais aptas passaram a controlar tudo, subestimando as exigências do GEIA, eliminando com facilidade os seus concorrentes nacionais. Era interessante para as empresas estrangeiras dar um destino útil e rentável em equipamentos colocados fora de uso pela modernização de suas fábricas nos seus próprios países, ao mesmo tempo em que garantiam um mercado estrangeiro não desprezível onde poderiam colocar seus produtos com um mínimo de emprego de capital.

Dos lucros obtidos aqui, bem pouco era reinvestido nas empresas, embora os resultados econômicos obtidos com toda política automobilística protecionista do governo, tenham sido astronômicos. Graças a expedientes e recursos jurídicos, as empresas estrangeiras podiam manter sob controle todo um setor da economia nacional, o que lhes possibilitava influir nas decisões da própria política econômica do governo, à proporção que, a composição da classe dominante no país, detinha o controle dos meios de produção.

A implantação da indústria automobilística através de investimentos diretos dos principais produtores mundiais de veículos contribuiu para que o setor mantivesse a hegemonia, conseguindo que o desenvolvimento

seguisse padrões estabelecidos em seus países de origem: uma taxa grande de crescimento e de redução dos custos de produção.

A indústria, devido a essa situação e da concentração de renda, apresentava uma tendência de concentrar cada vez mais sua atividade na produção de veículos para a camada superior: classes média e alta.

Poucos foram os setores tecnologicamente mais complexos que não passaram por reconcentração mas ampliaram o raio de localização. Esse movimento ocorreu principalmente na indústria automobilística, impulsionado por fortes incentivos e benefícios fiscais e monetários oferecidos por alguns Estados e por novas tecnologias, que possibilitam plantas menores. Contudo, não houve deslocamento (fechamento de unidade produtiva em determinado local e transferência da produção para outra região) ou fechamento de plantas – com exceção do encerramento da produção da Gurgel na cidade de Rio Claro em São Paulo e de uma antiga planta da Ford localizada no bairro do Ipiranga na capital paulista – , sendo realizados fortes investimentos também no Estado de São Paulo, onde as empresas mantiveram seus centros de gestão.

A produção de veículos populares até o final da década de oitenta ficou relegada, enquanto que a produção de modelos novos, de custos mais altos era grande, exigindo novas importações de equipamento e a uma maior rapidez do sistema econômico que afetava os demais setores da indústria nacional. O efeito multiplicador de tais medidas do setor automobilístico foi parcialmente sentido no país, devido ao fato dos lucros

das empresas serem remetidos para o exterior e a tendência das fábricas em comprar equipamentos em seu próprio país de origem.

Mas é na década de oitenta que o cenário do setor automotivo brasileiro inicia uma mudança significativa. As indústrias automobilísticas partiram para os chamados carros mundiais. Veículos e peças fabricados sob o mesmo desenho, em vários países, possibilitando um intercâmbio de peças e componentes a nível mundial, com pequenas adequações locais e alterações mínimas.

Com essa estratégia, inicia-se um novo modelo de produção com a indústria automobilística exercendo o seu papel mais puro de montadora, escolhendo o melhor local para a implantação de suas unidades fabris, de preferência levando em conta o custo, condições baratas de produção e os custos da mão de obra, e a distância para o mercado consumidor.

Mesmo assim, a crise abateu o setor. Na região do ABC, região metropolitana de São Paulo, onde a história das cidades se confunde com a da evolução do setor automobilístico no País, 47% dos empregados eram das linhas de montagem em 1985. Em 1999 este índice caiu para 29,4%. A taxa de desemprego na região, que era de 12,8% em 1985, atingiu em Agosto de 1999 o recorde de 23,1%, segundo registros do Seade-Dieese.

Em 1989, as montadoras no Brasil empregavam 143,6 mil trabalhadores. No ano de 1999 este número baixou para 94 mil

trabalhadores, ou seja, uma redução de 34,5% num período de dez anos. O setor de autopeças encolheu ainda mais: de 309,7 mil trabalhadores em 1989, para 166,7 mil trabalhadores no ano de 1999 (Fonte: Dieese).

Já no exterior os números também são alarmantes. De 2,94 milhões para 2,81 milhões de trabalhadores, uma redução de 130 mil trabalhadores apenas no período 1996-1997, Estes números são apenas das 15 maiores montadoras dos Estados Unidos, Europa e Japão. (Fonte: Federação Internacional dos Metalúrgicos).

Se não bastassem os fracassados planos econômicos (Cruzado I e II, Sarney e Collor), o preço do petróleo, o desemprego e a abertura para a importação de veículos indicavam urgência para uma nova política para o setor automotivo, isto após um longo período de conflitos.

Um novo processo de entendimento entre o Governo Federal, fabricantes e trabalhadores do setor de material para transportes, culminaram em dois acordos automotivos em 1992 e 1993 (ver tabelas 1 e 2), no âmbito das Câmaras Setoriais e nos estímulos à produção de veículos populares. (Bedê: 1997,365)

Conforme Bedê, por solicitação do então Presidente Itamar Franco e através da possibilidade da redução de novos impostos, a Volkswagen foi estimulada a realizar estudos para voltar a fabricar o seu carro símbolo, o Fusca, cuja desativação nas linhas de produção se deu em 1986. Este sinal fez também as outras montadoras voltarem a fabricar veículos a

preços “mais populares” tendo como contrapartida uma redução adicional de impostos.

*“O objetivo do Decreto N.799 (de 17 de Março de 1993) era bastante claro: “...possibilitar diminuição do preço de venda ao consumidor dos veículos populares, com reflexos positivos na oferta de empregos, no nível de investimentos e na produção industrial..”. No entanto, a definição dos veículos populares objeto de isenção, bem como os compromissos assumidos pelas montadoras, em termos de geração de novos empregos e investimentos, mostraram-se bastante débeis. Sob a rubrica de **populares** foram incluídos veículos de diversas cilindradas (997 a 1600), usos distintos (automóveis e comerciais leves), ampla faixa de preço (entre 6.849 e 9.219 dólares), nem sempre vinculados a novos investimentos de peso (apenas no caso do Fiesta e do Corsa) e, em alguns casos, sem qualquer comprometimento com a geração de novos empregos”.(Bedê: 1997: 369)*

Tabela 1 - **METAS ESTABELECIDAS NO SEGUNDO ACORDO AUTOMOTIVO** (fevereiro/1993)

Emprego	Ampliação de nível de emprego até 1995, em 90 mil no total: 4 mil nas montadoras; 11 mil nas autopeças; 5 mil nos revendedores; 70 mil nos demais elos da cadeia
Produção	Expansão da produção até o ano 2000: 1,20 milhões de unidades em 1993; 1,35 milhões de unidades em 1994; 1,50 milhões de unidades em 1995; 2,00 milhões de unidades em 2000.
Investimentos	US\$ 20 bilhões no total: US\$ 10 bilhões via montadoras; US\$ 6 bilhões via autopeças; US\$ 1 bilhão via pneus; US\$ 3 bilhões demais elos da cadeia.

Tabela 2 - **PRINCIPAIS MEDIDAS ADOTADAS NOS ACORDOS AUTOMOTIVOS DE 1992 - 1993**

	Primeiro acordo automotivo (março de 1992)	Segundo acordo automotivo (fevereiro de 1993)
Impostos	<p>Redução das alíquotas de IPI em 6 pontos percentuais:</p> <ul style="list-style-type: none"> → de 20 para 14% automóveis até 1000 cc; → de 37 para 31% automóveis até 100 hp*; → de 42 para 36% automóveis com mais de 100 hp*; → de 16 para 10% comerciais leves (gás. e álcool); → Redução da alíquota de ICMS em 6 pontos percentuais: → de 18 para 12% automóveis e comerciais leves; → de 18 para 12% caminhões e ônibus. 	<p>Redução das alíquotas de IPI em 6 pontos percentuais:</p> <ul style="list-style-type: none"> → de 14 para 8% automóveis até 1000 cc; → de 31 para 25% automóveis até 100 hp*; → de 36 para 30% automóveis com mais de 100 hp*; → de 10 para 8% comerciais leves (gás. e álcool); → Manutenção da alíquota de ICMS: → em 12% para automóveis, comerciais leves, caminhões e ônibus; <p>Redução da alíquota de ICMS: de 8,8 para 7% tratores.</p>
Margens	<p>Redução de 10 pontos percentuais em relação ao preço do consumidor (automóveis e comerciais leves):</p> <ul style="list-style-type: none"> - 4,5 % das montadoras; - 3,5 % das autopeças; - 2,5 % das concessionárias. <p>Redução de 10 pontos percentuais em relação ao preço ao consumidor</p>	<p>Redução de 5 pontos percentuais em relação ao preço do consumidor (automóveis e comerciais leves):</p> <ul style="list-style-type: none"> - 3,0 % das montadoras; - 1,2 % das autopeças; - 0,8 % das concessionárias.

	(caminhões e ônibus): - 6,5 % via setor produtivo - 3,5%via comercialização	
Preços	Redução de 22 % nos preços de automóveis e comerciais leves. Redução de 16 % nos preços de caminhões e ônibus	Redução de 10 % nos preços de automóveis e comerciais leves.
Salários	Correção pela inflação mensal integral	Correção pela inflação mensal integral; Aumento real de 20 % escalonados (3 vezes de 6,27 % em abril/93, abril/94 e abril/95)
Emprego	Manutenção dos níveis de 27/03/92	Ampliação do nível de emprego
Financiamento	Abertura de novos consórcios (junho/92); Nova linha de crédito do Banco do Brasil (ago/92) para automóveis, motos e caminhões em até 80% do preço (6 a 24 meses, com TRD mais 1,5 % a 1,7 % ao mês.	Ampliação dos prazos dos consórcios: de 60 para 100 meses para caminhões pesados e tratores (efetivada) de 50 para 80 meses para automóveis (n. efetivada) Ampliação da parcela financiada pelo BNDES/FINAME: de 40% para 60% para caminhões e ônibus Ampliação das linhas de crédito FINAME: de US\$ 237 para US\$ 378 milhões para caminhões pesados e tratores rodoviários, provenientes do FAT.

*Os automóveis à álcool pagam alíquotas de IPI inferior em 5 %.
Fonte: Bedê in Arbix, G e Zilbovicius, M, 1997

Para um melhor entendimento do que foram estes dois acordos, vale verificar, na tabela 3, os resultados obtidos pelo setor:

Tabela 3 – **RESULTADOS APRESENTADOS PELA CÂMARA SETORIAL**
(* Somente em relação aos metalúrgicos do ABC)

Ano	Meta da Câmara	Produção	Participação da Ind. Automobilística no PIB industrial em %	Nível de emprego no setor automotivo	Taxa de redução anual de postos de trabalho* em %
1990	-	914.466	8,4	117.396	
1991	-	960.219	8,6	109.428	-14,1
1992	-	1.073.861	11,0	105.664	8,0
1993	1.200.000	1.391.435	11,7	106.738	-2,3
1994	1.350.000	1.581.389	13,5	107.134	-1,5
1995	1.500.000	1.629.008	12,9	104.614	Nd

Fonte: ANFAVEA, Câmara Setorial e DIEESE in Arbix: 1997

A Câmara Setorial durou pouco mais de três anos. Arbix aponta três motivos para o seu fim:

- *“...a Câmara elaborou apenas um esboço de uma agenda de futuro;*
- *...porque uma política efetiva para o setor precisaria estar articulada com outras políticas setoriais e demais políticas públicas – o que o Estado jamais garantiu;*
- *...porque a freqüente quebra de compromissos pelo governo semeou um descrédito incompatível com as expectativas de longo prazo” (Arbix: 1997,495).*

No entanto, este processo não se deu sem alguns custos importantes. A partir de 1996, quando já estava em vigor o Novo Regime Automotivo do governo Fernando Henrique, que buscou construir mecanismos de incentivos fiscais e diminuição das exigências de nacionalização, e que estimulou definitivamente o ingresso de novas

montadoras, estas ganharam um grande poder de determinar o perfil do setor de autopeças, em função mesmo da nova horizontalidade alcançada pela indústria. A partir de então, para fazer face às exigências das montadoras, as empresas de autopeças tiveram que também passar por um processo acelerado de mudanças tecnológicas e organizacionais, o que levou a um intenso processo de fusão de empresas e desnacionalização do setor.

Com este movimento, consolidou-se a desarticulação do setor de autopeças de capital nacional que ainda resistia. É bom lembrar, este setor já vinha sendo profundamente fragilizado desde a instalação das montadoras no Brasil, durante o período JK.

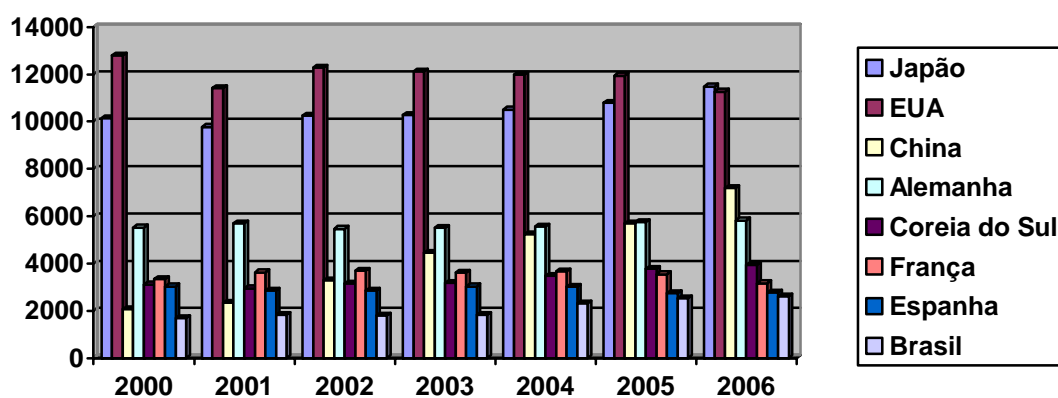
Se foi o setor nacional de autopeças o que mais se organizou no sentido da instalação das grandes montadoras no Brasil nos anos 50, os planos automotivos brasileiros elaborados pelo GEIA dificultaram enormemente sua vida, dado que o empresariado brasileiro não tinha como se utilizar da Instrução 113 da SUMOC para financiar importações, franqueada ao capital externo.

Por outro lado, a modernização produtiva do setor, ao lado da importação de peças, tem levado a um processo de crescente desemprego. Entre 1993 e 1995, quando a importação de peças cresceu 250%, 22 mil postos de trabalho foram eliminados, ou 9% da força de trabalho. Este processo explica o caráter sistêmico da

reestruturação produtiva do setor automotivo, englobando tanto as montadoras quanto as fabricantes de peças, o que faz com que os trabalhadores que percam seus empregos em uma planta não mais consigam colocar-se no mercado, porque suas próprias habilidades têm sido destruídas, em um processo análogo ao ocorrido em vários outros momentos de modernização industrial. Atividades como inspetores de qualidade, operários de manutenção e ferramenteiros estão condenadas a, senão desaparecer, ao menos a atingir níveis mínimos. Em 1990, havia 2.134 operários de manutenção de máquinas, altamente qualificados e bem remunerados, nas montadoras paulistas e, em 1996, apenas 1.071.

Este processo sistêmico deve ser articulado também à nova estratégia das grandes montadoras para o Mercosul, que tem se revelado uma área importante de investimentos duas razões fundamentais: em primeiro lugar, conta com uma infra-estrutura razoavelmente bem desenvolvida, uma mão-de-obra qualificada e que recebe salários relativamente baixos e com fraca densidade sindical, e possui um mercado potencialmente grande. Nos países-sede das montadoras, pelo contrário, além dos salários serem substancialmente mais elevados, a demanda por carros novos já está há bastante tempo estagnada, seus mercados estão saturados e a produção destina-se, basicamente, à renovação da frota existente como demonstra o Gráfico 1:

Gráfico 1 – PRODUÇÃO MUNDIAL DE VEÍCULOS



Se analisarmos o período 2000 - 2006, enquanto a produção de veículos nos Estados Unidos teve uma queda de 12%, a do Japão teve um crescimento de 13,24%. Já na Europa, a da Alemanha cresceu 5,3% porém, França e Espanha tiveram quedas na ordem de 5,34% e 8,44% respectivamente. O que mais chama a atenção é a evolução da Coreia do Sul com crescimento de 26,35% e a China que triplicou a sua produção com crescimento na ordem de 347,46%. O Brasil neste mesmo período cresceu sua produção de veículos em 54,4%.

Assim, poderíamos dizer que se analisarmos apenas o ano de 2006, que teve uma produção mundial de 69.213.000 veículos, a região da Ásia é o maior produtor de veículos com 40,4% da produção mundial, seguido da Europa com 30,8%, Oceania e África com 1,3% e as Américas com 27,6% do total, sendo o Brasil colaborador com 3,8% da produção mundial.

Quanto ao mercado do Mercosul, desde meados da década de 1980, Brasil e da Argentina têm buscado estreitar seus laços de cooperação econômica, de modo a fazer face aos desafios colocados pelo processo de globalização produtiva e financeira. Datam desta ocasião os primeiros protocolos assinados entre os dois países, que dariam origem ao Mercosul.

No entanto, pode-se dizer que a indústria automobilística como que se adiantou à integração dirigida pelos estados e iniciou, ainda em 1986, uma estratégia de integração produtiva entre duas montadoras, a Ford e a Volkswagen, através da *joint venture* Autolatina, já desfeita.

Fundamentalmente, o que se busca com a formação do Mercosul, no que se refere à indústria automotiva, é aumentar os fluxos de comércio entre os países-membro e especializar cada produtor em um determinado tipo de perfil, de forma a construir uma cadeia de complementaridades, tendo como consequência um alto índice de comércio intra-firmas.

Em suma, o que a integração regional trouxe foi uma integração maior entre as diferentes plantas da mesma empresa nos diferentes países, que passaram a atuar de forma integrada, e não como entidades independentes. Isto tem sido verdade sobretudo no que se refere às novas plantas, particularmente as de origem européia, que ora se instalam em locais como o Paraná e o Rio Grande do Sul.

De modo geral, a integração entre as indústrias automobilísticas, brasileira e argentina, vai significar, ao longo do tempo, fechamento de plantas, a concentração em poucos modelos (tendência mundial, dado que os modelos mundiais visam concentrar as atividades de pesquisa e desenvolvimento nas matrizes), maior produtividade e rentabilidade e demissão de funcionários.

A Mercedes-Benz, por exemplo, encerrou suas atividades de produção de carrocerias para ônibus e as operações de fundição no Brasil, demitindo 1.700 trabalhadores da fábrica de Campinas entre 1995 e 1996. Por outro lado, a indústria automobilística argentina não tem ainda seu perfil consolidado e corre o risco de ver sua importância relativa diminuída quando da entrada de outros parceiros no Mercosul.

Tal fato torna-se mais evidente pelo fato de o Brasil ser o mais importante produtor e consumidor de automóveis do Mercosul, sendo responsável por 77% de sua produção total, contra 22% da Argentina e 1% do Uruguai.

As discussões acerca da integração das indústrias automotivas, brasileira e argentina, ainda não estão finalizadas e continuam os contenciosos entre os dois países acerca de alíquotas, cotas etc. Isto porque é extremamente difícil compatibilizar os regimes automotivos dos dois países que, evidentemente, percebem a necessidade da integração mas buscam preservar seus próprios parques industriais, obter superávits comerciais e fortalecer suas posições cambiais.

Portanto, no que se refere ao processo de integração regional, é possível perceber uma clara tensão entre a lógica de integração das grandes empresas e a necessidade de se manter a capacidade dos estados nacionais de gerir alguns dos fundamentos econômicos circunscritos aos espaços nacionais.

Talvez o principal indicador das mudanças ocorridas na indústria automobilística brasileira na década de 1990, com seu processo de reestruturação, seja a dimensão dos investimentos realizados pelas empresas produtoras de veículos e de autopeças. O total de investimentos feitos de 1991 a 2001 aproximou-se de 30 bilhões de dólares. As montadoras contribuíram com 17,5 bilhões de dólares, e as empresas de autopeças com 11,9 bilhões de dólares, conforme dados da Anfavea.

O comportamento dos investimentos desde 1985 pode ser observado pela Tabela 4, que demonstra a nítida existência de três períodos, com diferentes e crescentes patamares. No primeiro período, de 1985 a 1989, o volume médio anual de investimentos foi de 550 milhões de dólares, indicando que o investimento representava uma participação média anual de 4,6% em relação ao total do faturamento das montadoras. No segundo período, de 1990 a 1994, houve uma mudança de patamar, pois o volume médio anual cresceu quase 70%, passando para 930 milhões de dólares, sendo que sua relação percentual com o faturamento elevou-se para 7,9%. No terceiro período, de 1995 a 2001, o volume médio anual de investimentos atingiu quase 2 bilhões de dólares

(mais do dobro do período anterior), passando a representar 11,3% do faturamento.

Tabela 4 - RELAÇÃO ENTRE FATURAMENTO E INVESTIMENTO NA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA (incluindo máquinas agrícolas automotrizes) - 1985 – 2006

ANO	Montadoras			Autopeças		
	Faturamento (em US\$ milhões)	Investimento	a/b (%)	Faturamento (em milhões US\$)	Investimento	a/b (%)
1985	23.273	517	2,2	5.541	254	4,6
1986	22.218	576	2,5	6.637	430	6,5
1987	24.702	657	2,6	8.338	440	5,3
1988	26.759	637	2,3	10.462	628	6,0
1989	25.094	671	2,6	15.544	1.061	6,8
1990	18.096	995	5,4	12.244	987	8,1
1991	18.252	938	5,1	9.848	764	7,8
1992	22.282	945	4,2	10.122	715	7,1
1993	25.317	967	3,8	13.222	702	5,3
1994	30.835	1.311	4,2	14.376	883	6,1
1995	29.157	1.800	6,1	16.584	1.247	7,5
1996	31.184	2.438	7,8	16.122	1.296	8,0
1997	34.435	2.158	6,2	17.458	1.798	10,3
1998	33.778	2.454	7,2	14.853	1.580	10,6
1999	28.188	1.883	6,6	11.213	1.020	9,1
2000	30.616	1.745	5,6	13.309	1.100	8,3
2001	31.472	1.825	5,8	11.903	798	6,7
2002	30.665	1.042	3,4	11.309	260	2,3
2003	30.107	748	2,4	13.330	532	4,0
2004	37.927	820	2,1	18.549	843	4,5
2005	38.896	1.180	3,0	25.263	1.413	5,6
2006	41.147	1.572	3,8	29.800	1.300	4,4

Fonte: ANFAVEA, 2007

Assim, pode-se afirmar que durante a década de 1990 houve dois ciclos bem demarcados de investimentos realizados pelas montadoras. A distinção entre estes dois ciclos foi explicitada tanto pela mudança no patamar do volume de investimentos, quanto pela finalidade dos objetivos destes investimentos. O primeiro ciclo — de 1990 a 1994 — foi voltado

essencialmente para a racionalização e modernização tecnológica do parque produtivo existente. Este processo de racionalização e modernização implicou não só mudanças no processo produtivo como também investimentos para diferenciação do produto, que resultaram no lançamento de novos modelos com uma renovação do mix de produtos.

A modernização das plantas existentes levou também a uma expansão da capacidade produtiva em função da elevação da produtividade. Além disso, pode-se asseverar que tais investimentos constituíram um importante elemento para a retomada do crescimento da produção na primeira parte da década.

O segundo ciclo envolveu tanto os investimentos realizados pelas empresas produtoras de veículos já estabelecidas como também os investimentos das empresas entrantes. Do total dos investimentos realizados pelas montadoras, no período de 1991 a 2001, aproximadamente 70% foram de responsabilidade das empresas já estabelecidas, enquanto que o restante teve origem nas empresas entrantes, de acordo com dados da Anfavea. A Tabela 5 mostra as novas plantas instaladas a partir de 1996.

Tabela 5 - NOVAS PLANTAS INDUSTRIAIS CONSTRUÍDAS POR EMPRESAS A PARTIR 1996

Empresa	Tipo de veículo	Localização	Data
Chrysler*	Comerciais leves	Campo Largo-PR	1998
DaimlerChrysler	Automóveis	Juiz de Fora-MG	1999
Fiat	Automóveis	Betim-MG	2000
Ford	Automóveis comerciais leves	e Camaçari-BA	2001
General Motors	Componentes	Mogi das Cruzes SP	1999
General Motors	Automóveis	Gravataí-RS	2000
Honda	Automóveis	Sumaré-SP	1997
Hyundai	Comerciais leves	Anápolis-GO	2006
International	Caminhões	Caxias do Sul-RS	1998
Iveco	Motores Comerc.	Sete Lagoas-MG	2000
Iveco Fiat	leves,caminhões, ônibus	Sete Lagoas-MG	2000
MMC/Mitsubishi	comerciais leves	Catalão-GO	1998
Renault/Nissan	Comerciais leves	São José dos Pinhais-PR	2001
Peugeot Citroën	Automóveis motores	e Porto Real-RJ	2001
Renault	Automóveis motores	e São José dos Pinhais-PR	1998
Toyota	Automóveis	Indaiatuba-SP	1998
Volkswagen	Motores	São Carlos-SP	1996
Volkswagen	Caminhões e ônibus	Resende-RJ	1996
VolkswagenAudi	Automóveis	São José dos Pinhais-PR	1999
Volvo	Ampliações Complexo Industrial	Curitiba-PR	1999 e 2000

Fonte: *Apud* SARTI (2002: 34). Dados do Anuário da ANFAVEA (2004).(*) A unidade foi desativada em 2001.

O objetivo dos investimentos das montadoras estabelecidas era aumentar a capacidade produtiva instalada, a especialização nos veículos de pequeno porte, a obtenção de maiores e mais eficientes escalas de produção e a complementaridade entre as estruturas produtivas do Brasil e Argentina. Assim, a especialização na produção de veículos de pequeno porte possibilitou que as montadoras estabelecidas atingissem escalas ótimas de produção dos modelos mais vendidos, que giravam em torno de 100 a 200 mil veículos/ano, conforme o modelo, o que não impediu que se reforçasse a estratégia competitiva pela diferenciação dos produtos. Por outro lado, o menor volume de investimentos das entrantes foi

compatível com uma estratégia de entrada baseada na produção de baixos volumes, podendo ser atribuído também à pouca experiência na produção local, ao pequeno conhecimento do mercado e à inexistência de uma rede de distribuição e prestação de serviços, o que fez com que estas empresas optassem por segmentos e nichos de mercado de veículos de maior porte e valor, com rentabilidade associada mais às margens de lucro do que às economias de escala (SARTI,2002: 34).

É importante salientar que a estratégia dos investimentos realizados buscava a redução de custos. Assim, os investimentos nas novas plantas foram baseados na utilização de equipamentos assentados na microeletrônica e automação programável, seguindo os critérios de flexibilidade da produção enxuta, com a intensificação da difusão de técnicas de produção e organização do trabalho, assim como de sistemas de fornecimento hierarquizados de peças e componentes. Isto significa dizer que foi possível às montadoras reduzir o montante dos investimentos iniciais e também compartilhar os riscos do empreendimento com as empresas fornecedoras de primeiro nível.

Os incentivos fiscais concedidos pelos Estados e Municípios constituíram elemento importante que incentivou a vinda de novos investimentos e reduziu seus custos, além de influenciar o processo de localização das unidades produtivas no território nacional. Os Estados brasileiros, com exceção do Estado de São Paulo, negociaram com as montadoras e adotaram programas de incentivos baseados na realização

de obras completas de infra-estrutura e, principalmente, na isenção de impostos. A disputa pelos investimentos, com a concessão de incentivos, acabou gerando o que se denominou “guerra fiscal” entre os Estados da federação. Essa situação decorreu da inexistência de uma política industrial nacional e pela falta de coordenação pelo governo federal dos incentivos fiscais (QUADROS et al, 2000).

Pelo lado da indústria de autopeças, o montante de investimentos, embora elevado, foi menor do que o das montadoras. Conforme ocorrido com as montadoras, podem-se observar três momentos distintos, com a elevação dos investimentos passando de uma média anual de 563 milhões de dólares entre 1985-89 para 810 milhões no período de 1990-94, para 1,4 bilhão de dólares no período de 1995-1999 e, finalmente, 706 milhões no período 2000-2004.

De acordo com Sarti (2002:35), o menor volume dos investimentos das indústrias de autopeças, quando comparados com o das empresas produtoras de veículos, deveu-se ao elevado crescimento das importações de autopeças e à redução da rentabilidade ocasionada tanto pela elevação dos custos das matérias-primas e insumos quanto pela imposição de menores preços pelas montadoras, o que levou as empresas produtoras de autopeças a uma maior fragilidade financeira.

Um outro elemento que caracteriza e diferencia os investimentos realizados no setor de autopeças centra-se no fato de ter havido um acentuado processo de fusões e aquisições, fruto da imposição pelas

montadoras do sistema de fornecimento hierarquizado e do movimento de concentração e centralização de capital ocorrido na indústria internacional de autopeças. Isto significa dizer que muitas vezes o investimento não se traduziu na geração de nova capacidade (SARTI, 2002: 36).

Este movimento de fusões e aquisições resultou em processo de desnacionalização e concentração na indústria de autopeças no Brasil, que pode ser demonstrado pela redução da participação das empresas de capital nacional no valor do capital, do faturamento e do investimento na indústria de autopeças, que passaram, respectivamente, de 51,9%, 52,4% e 52,0% em 1994 para 21,6%, 24,4% e 14,1% em 2002, conforme dados do Sindipeças.

Os investimentos na indústria automobilística brasileira, realizados na década de 1990, tiveram como resultado principal a instalação de novas e atualizadas plantas produtivas, com redução do gap tecnológico existente, quando comparadas com as plantas nas economias desenvolvidas, o que implicou crescimento e mudança do nível da capacidade produtiva brasileira. Estima-se que a capacidade de produção da indústria nacional, que era aproximadamente de 1,8 milhão de unidades/ano em 1995, tenha ultrapassado a marca de 3,2 milhões em 2005. No entanto, com a retração da produção no País nos anos de 1998/99, foi gerada uma elevada capacidade ociosa não planejada. E mesmo se tomarmos como referência o nível de produção entre 2000 e 2003 que, após uma variação oscilante, atingiu a marca de 1,8 milhão

veículos, teremos ainda assim uma capacidade ociosa de 43%, que é considerada bastante elevada, especialmente quando comparada com a média mundial, que se situa em torno de 25 a 30% (SARTI, 2002: 40).

Esta retração da produção é consequência da redução das vendas internas, que caíram para 1,07 milhão de unidades em 1999. A redução das vendas foi resultado da elevação das taxas de juros e da diminuição das taxas de crescimento do PIB brasileiro. Embora tenha havido uma recuperação em 2000 e 2001, quando foram vendidas em média 1,37 milhão unidades, somente em 2006 foi recuperado o nível de vendas de 1997 (1,64 milhão de veículos), com 1,78 milhão de veículos vendidos. (ANFAVEA, 2007).

A contração do mercado interno e o excesso de capacidade ociosa não planejada têm tido consequências para a indústria automotiva brasileira. A redução das escalas mínimas eficientes e a consequente redução na rentabilidade das subsidiárias brasileiras levaram a uma redução do peso e da importância econômica destas no interior das empresas multinacionais produtoras de veículos e autopeças. Isto pode conduzir, dependendo das estratégias internacionais destas empresas e do avanço na constituição dos blocos de integração comercial, a um processo de racionalização, especialização e/ou, no limite, ao fechamento de unidades produtivas no País (SARTI, 2002: 44).

Em dezembro de 1995 surge o Novo Regime Automotriz sem nenhuma discussão pública com o setor automotivo, mas que protege o

mercado para as montadoras aqui instaladas ao determinar entre outros benefícios, uma alíquota de 70% sobre a importação de veículos.

1.8 – O setor automotivo a partir da década de noventa até hoje -

Abertura do Mercado:

*“Ao chamar de **carroças** os carros até então feitos no começo dos anos 90 e promover a abertura comercial o ex-presidente Fernando Collor de Mello chacoalhou um natural comodismo e incentivou novos competidores”. ANFAVEA, 2007*

Se até 1990 o Brasil era uma economia fechada, a sua abertura trouxe consigo investimentos no setor automotivo na ordem de US\$ 15,0 bilhões, mas trouxe também a liberação das importações de veículos (ver tabela 6) e peças.

Tabela 6 – **IMPORTAÇÃO DE VEÍCULOS**

ANO	UNIDADES	IMPORTAÇÕES SOBRE VENDAS INTERNAS (%)
1990	115	0,1
1991	19.837	2,6
1992	23.691	3,2
1993	69.698	6,5
1994	188.580	15,6
1995	369.048	27,1
1996	224.008	14,8
1997	303.119	18,4
1998	347.084	28,6
1999	178.738	17,6
2000	174.178	14,8
2001	178.316	13,7
2002	115.244	9,4
2003	73.803	6,3
2004	61.722	4,9
2005	88.126	6,4
2006	141.776	9,1

Fonte: Okubaro:2001,p95 e ANFAVEA 2007

Apesar da turbulência da economia, que no caso do Brasil, “acalmou-se” com a introdução do Plano Real, a indústria automobilística viveu também esta turbulência tendo sua produção caído no período 90/91 em aproximadamente 10% e teve também o seu lado amargo. Somente em São Bernardo do Campo 5.000 trabalhadores perderam seus empregos e a Ford Motores também em São Bernardo do Campo encerrou suas atividades.

Porem é a partir das decisões da Câmara Setorial (1992/1993) que a indústria se revigora com a volta da produção dos “carros populares” com motores até 1.0 litros de capacidade volumétrica (ver tabela 7) e marcando uma nova fase da indústria automobilística e de autopeças numa busca por novos processos produtivos, meios de comunicação e produtos.

Tabela 7 – PARTICIPAÇÃO DOS CARROS POPULARES NAS VENDAS DE VEÍCULOS NO MERCADO INTERNO

ANO	CARROS POPULARES(a)	TOTAL DE VEÍCULOS(b)	% a/b
1993	241.964	850.562	28,4
1994	447.867	975.697	45,9
1995	595.845	1.106.591	53,8
1996	701.440	1.245.972	56,3
1997	871.873	1.361.106	64,1
1998	702.927	967.055	72,7
1999	605.635	898.584	67,4
2000	754.419	1.075.832	70,1
2001	878.260	1.176.557	74,6
2002	801.869	1.163.717	68,9
2003	699.930	1.082.332	64,7
2004	741.562	1.263.447	58,7
2005	757.203	1.325.333	57,1
2006	874.503	1.473.285	59,4

Fonte: Anuário ANFAVEA 2007

Se por um lado sucessos eram obtidos, o novo governo federal sob o comando do presidente Fernando Henrique Cardoso, não apoiava mais a Câmara Setorial, tendo ocorrido sua paralisação em 1994. A forte redução das tarifas de importação sobre veículos e autopeças, a taxa de câmbio supervalorizada e o “boom” das importações deram um resultado negativo: a crise da balança comercial brasileira.

Isto levou o governo federal a lançar uma nova política industrial para o setor:

1 – Redução das tarifas de importação de autopeças e matérias-primas:

- **1996 de 16% para 2,4%;**
- **1997 para 4,8%**
- **1998 para 7,2%**
- **1999 para 9,6%**

2 – Redução das tarifas sobre importações de máquinas, equipamentos e ferramentas de 14% para 2% até 1999.

3 – Redução das tarifas de importações sobre veículos acabados realizados por montadoras internamente instaladas:

- **1996 de 70% para 35,0%**
- **1997 de 35% para 31,5%**

4 – Metas:

- **Índice de nacionalização: 60%;**
- **Novas plantas: 3 anos para alcançar o índice de 60%;**
- **Um veículo importado para cada um exportado.**

Adicionalmente, mais incentivos foram concedidos à região norte, nordeste e centro-oeste com redução dos impostos internos (como imposto de renda por 20 anos) e autorização para implantação de plantas CKD.

Vale ressaltar que esta nova política foi elaborada sem considerar o projeto negociado no âmbito da Câmara Setorial Automotiva que previa superávit tarifário de US\$ 2,0 exportado para cada US\$ 1,0 importado, índice de nacionalização de 70% e comissão tripartite para acompanhar e corrigir a política quanto à sua aplicação.

As políticas estabelecidas até então proporcionaram a chegada de novas montadoras fazendo com que o Brasil se tornasse o primeiro no mundo em número de montadoras. Foram 20 montadoras o número previsto para o ano de 2002, ante 14 nos Estados Unidos e 12 na Alemanha e Itália. Serão investimentos na ordem de US\$ 15 bilhões (ver tabela 8), sendo que parte sai dos cofres públicos na forma de incentivos. (Fonte: DIEESE).

Tabela 8 - **EXPANSÃO DO SETOR AUTOMOBILÍSTICO NO BRASIL:**
(período 1998 – 2006)

EMPRESA	LOCAL	INVESTIMENTO	PRODUTO	SITUAÇÃO em NOV. 2007
Ford	Camaçari – BA	2.500	Automóveis	Produzindo
Fiat	Betim – MG	600	Automóveis	Produzindo
Fiat	Betim – MG	2.000	Remodelação das linhas	Produzindo
Fiat Iveco	Sete Lagoas – MG	200	Cam./ônibus	Produzindo
Mercedes Benz	Juiz de Fora – MG	820	Automóveis	Produzindo
Kia Motors	Vitória – ES	500	Comerciais	Sem informações
Land Rover	S.B.Campo – SP	200	Jipes e comerciais	Encerrou atividades em 2004
Volkswagen	São Carlos – SP	250	Motores	Produzindo
Emme-Lotus	Pindamonhangaba – SP	40	Automóveis	Encerrou atividades em 2001
Honda	Sumaré – SP	600	Automóveis	Produzindo
Toyota	Indaiatuba – SP	600	Automóveis	Produzindo
Ford	S.B.Campo – SP	850	Remodelação das linhas existentes	Em execução e fechamento da unidade Ipiranga – SP
General Motors	S.J.Campos – SP	70	Caminhões	Deixou de produzir em 2002
General Motors	Gravataí – RS	600	Automóveis	Produzindo
Chrysler	Campo Largo PR	315	Comerciais	Encerrou atividades em 2002
Renault	S.J.Pinhais – PR	1.000	Automóveis e comerciais	Produzindo
VW-Audi	S.J.Pinhais – PR	750	Automóveis	Produzindo
Peugeot/Citroen	Porto Real - RJ	200	Automóveis e comerciais	Produzindo
Hyundai	Anápolis - GO	1.000	Automóveis e comerciais	Produzindo
Mitsubishi	Catalão – GO	150	Jipes e comerciais	Produzindo CKD
BMW/Chrysler	S.J.Pinhais – PR	500	Motores	Produzindo
General Motors	Mogi das Cruzes – SP	500	Componentes estampados	Produzindo

valores de investimentos em milhões de US\$ - Fonte: Dieese/DataFolha

Atualmente, a indústria automobilística, mundialmente, tem a capacidade para produzir 70 milhões de veículos para uma demanda de 50 milhões. O Brasil já trabalha com quase 40% de ociosidade. A capacidade excedente, porém, não está impedindo novos investimentos. Ao contrário, para ganhar consumidor as montadoras ampliaram suas aplicações em novas unidades fabris, mais enxutas e mais produtivas.

No caso do Brasil nenhum projeto chegou a ser suspenso por causa da queda das vendas. Em 1997 foram produzidos 2,06 milhões de unidades. Em 1999 o volume produzido ficou abaixo de 1,35 milhões. Porém, a partir do ano 2000, a produção tem tido acréscimos na ordem de 8% chegando a 2,6 milhões de unidades produzidas. Não ocorrendo, até hoje, queda nos investimentos nas novas cidades que abrigam ou vão abrigar as novas montadoras.

É importante verificar que mudanças locais de montadoras já existentes no Brasil provocam reflexos diretos nos seus custos de mão-de-obra. Vale ressaltar que o salário médio de um metalúrgico em São Bernardo do Campo, por volta de R\$ 1.500,00, é aproximadamente 50% menor fora da Região do ABC. Lima (2001)

Não é só no setor automotivo que ocorrem mudanças locais de fábricas para locais onde a mão-de-obra é mais barata. Em entrevista ao jornal Gazeta Mercantil de 11 de Maio de 2000, o empresário Roberto Estefano, presidente da Cambuci S.A., empresa que fabrica no Brasil as marcas Penalty e Asics de material esportivo, diz textualmente:

" a transferência da fábrica da cidade de São Roque, próximo a região metropolitana de São Paulo para Itabuna no sul da Bahia trará uma economia brutal nos custos da mão-de-obra. Enquanto um empregado em São Paulo recebia um piso salarial de R\$400, na Bahia o funcionário vai custar apenas R\$170, quase 60% a menos".

Contra a pretensão dos metalúrgicos de estabelecer um piso nacional, pesa o fato de que no atual momento uma profunda transformação atinge o setor, cuja ociosidade é alta. Para enfrentar um

mercado no mundo todo cada vez mais competitivo, registra-se uma onda de fusões de vários grupos, dando lugar a megaempresas com fábricas espalhadas pelo mundo todo e que empregam cada vez menos.

Servindo-se de exemplos, com impactos diretos no Brasil, temos a fusão da Daimler-Benz (Mercedes-Benz) com a Chrysler e a união parcial da General Motors com a Fiat, inclusive com a criação de uma fábrica especialmente para a produção de motores e transmissões que é a Powertrain, localizada no estado de Minas Gerais.

O parque fabril automotivo está distribuído em oito estados e em 27 municípios, sendo que o estado de São Paulo responde por 47,3% de toda produção nacional, seguido por Minas Gerais com 21,7 %, Paraná com 10,2%, Bahia com 9,3 %, Rio Grande do Sul com 5,6%, Rio de Janeiro com 5%, Goiás com 0,8% e Ceará com menos de 0,1%.

Podemos ainda verificar o que significa para a economia brasileira o setor automotivo. A tabela 9 aponta que de todo o PIB industrial as montadoras respondem por aproximadamente 12,56% deste valor. É um valor considerável, haja vista a luta desenfreada que algumas cidades e estados produzem para ter uma destas indústrias em seu território. Comparativamente entre 2000 e 2006 ocorreu um aumento do faturamento líquido de 34,4% enquanto o PIB industrial aumentou 16,8%.

**Tabela 9 - FATURAMENTO TOTAL E PARTICIPAÇÃO NO PRODUTO
INTERNO BRUTO INDUSTRIAL (milhões de US\$)**

ANO	FATURAMENTO LIQUIDO (a)	PIB INDUSTRIAL (b)	a/b (%)
1990	18.096	205.636	8,8
1991	18.252	207.409	8,8
1992	22.282	198.946	11,2
1993	25.317	212.748	11,9
1994	30.835	226.728	13,6
1995	29.157	231.404	12,6
1996	31.184	232.716	13,4
1997	34.435	242.500	14,2
1998	33.778	236.209	14,3
1999	28.188	232.958	12,1
2000	30.616	242.984	12,6
2001	31.472	242.092	13,0
2002	30.665	247.298	12,4
2003	30.107	250.891	12,0
2004	37.927	270.907	14,0
2005	38.896	275.858	14,1
2006	41.147	283.772	14,5

Fonte: Dieese/Anfavea, 2007

Se por um lado, ter em seu território uma indústria automobilística, é algo de extremo desejo de seus governantes, o período em que esta indústria produzia um número elevado de empregos ficou para traz.

É certo que os novos processos produtivos que se iniciaram na década de oitenta com a adoção metodos Kamban, just-in-time e outros, ou seja, a mudança do modelo Fordista para o modelo Toyotista de produção, produziram uma maior produtividade por trabalhador, significando emprego a menos no setor. A tabela 10 mostra a evolução da produtividade bem como a queda no nível de emprego.

Tabela 10 - **PRODUTIVIDADE NAS MONTADORAS**

ANO	PRODUÇÃO	EMPREGO	PRODUTIVIDADE (autoveíc/trab)
1957	30.542	9.773	3,12
1960	133.041	38410	3,46
1965	185.187	49.456	3,74
1970	416.089	65.902	6,31
1975	930.235	104.556	8,89
1980	1.165.174	133.683	8,71
1985	966.706	122.217	7,91
1990	914.466	117.396	7,79
1991	960.219	109.428	8,77
1992	1.073.861	105.664	10,16
1993	1.391.435	106.738	13,03
1994	1.581.389	107.134	14,76
1995	1.629.008	104.614	15,57
1996	1.804.328	101.857	17,71
1997	2.069.703	104.941	19,72
1998	1.586.291	83.049	19,10
1999	1.356.714	85.100	15,94
2000	1.691.240	89.134	19,10
2001	1.817.116	84.834	18,97
2002	1.791.530	81.737	21,91
2003	1.827.791	79.047	23,12
2004	2.317.227	88.783	26,09
2005	2.530.840	94.206	26,86
2006	2.611.034	93.243	28,00

Fonte: Dieese/Anfavea, 2007

A produtividade porem não é uma constante para todas as montadoras. As mais recentes já operam com valores muito mais altos, pois trabalham com processos diferenciados e também seus fornecedores compõe um novo grupo dentro do processo, chamados de sistemistas. As mais novas indústrias estão deixando de comprar peças e compram componentes, ou seja, as indústrias não compram mais, rodas, pneus, válvulas para enchimento. Compram conjuntos montados no veículo pronto para uso. A tabela 11, comparativamente, demonstra esta situação.

Tabela 11 - **PRODUÇÃO E PRODUTIVIDADE** (Automóveis e Comerciais leves) (empresas instaladas – 2005)

GRUPO	EMPRESAS	PRODUÇÃO	EMPREGO	PRODUTIVIDADE
1	VW S.B.Campo	335.869	23.107	14,5
1	GM S.C.Sul	118.855	9.059	13,1
2	GM S.J.Campos	220.726	10.796	20,5
2	FIAT Betim	463.652	17.900	25,9
2	FORD S.B.Campo	174.083	7.072	24,2
2	VW Taubaté	262.890	7.044	37,3
3	Honda Sumaré	65.527		
3	Toyota Indaiatuba	57.356		

Fonte: DIEESE

Finalizando, o setor automotivo gera empregos diretos e indiretos dentro de uma cadeia não somente ligados à produção de veículos, mas empregos gerados também pelo comércio e serviços direta ou indiretamente ligados a este setor, ou seja, o DIEESE aponta que para cada emprego direto na montadora existem aproximadamente 54 empregos indiretos. Ver tabela 12 (resumo).

A exuberância automotiva pode também ser verificada pelos resultados verificados para o ano 2007 e seus impactos em outros setores da economia nacional – ver gráfico 2.

Tabela - 12 - **GERAÇÃO de EMPREGOS DIRETOS e INDIRETOS**
(setor automotivo) * dados estimados (dez/00).

SETORES DE ATIVIDADES	EFETIVO TOTAL	EFETIVO LIGADO À INDÚSTRIA AUTOMOBIL.
Mineração	* 69.703	4.253
Siderurgia	91.874	9.319
Fundição	47.020	18.383
Vidros e não metálicos	17.400	2.400
Forjados	22.114	16.632
Autopeças	214.000	214.000
Eleto-eletronicos	175.000	14.000
Pneus	14.499	14.499
Artefatos de borracha	72.400	7.080
Tintas e resinas	14.163	949
Plásticos	* 179.000	5.370
Madeira	* 77.486	728
Produtos químicos	69.000	762
Álcool	1.000.000	815.000
Derivados de petróleo	* 159.607	75.188
Distribuid.de combustíveis	6.872	6.872
Revenda autorizadas	* 248.135	248.135
Rev. autorizadas pneus	* 14.719	14.719
Carrocerias cam/ônibus	22.175	22.175
Implementos agrícolas	22.781	22.781
Transp. rodoviário carga	* 484.788	484.788
Transp.rodoviário passag.	* 58.430	58.430
Transp. urbano passag.	76.840	76.840
Retificas e oficinas indep.	1.246.000	1.246.000
Reven.peças e acessórios	* 140.000	140.000
Motoristas autônomos	*1.500.000	1.500.000
Postos abastec/serviços	300.000	300.000

Fonte: Dieese/Anfavea/IBGE/Entidades de classe

Gráfico 2 – **PRODUÇÃO BRASILEIRA DE VEÍCULOS – 2000 – 2007**



Fonte: ANFAVEA/Folha de São Paulo, cad B1,23/12/2007



Capítulo II

Guerra Fiscal

2.1 - Entendendo a guerra fiscal

Para conquistar a preferência das indústrias automobilísticas e por consequência as indústrias de autopeças, alguns Estados e Municípios vêm fazendo qualquer negócio, desde a renúncia à receita fiscal a doações de terrenos e infra-estrutura como também a alocação de recursos públicos. Na visão de alguns governantes, um setor que movimenta mais que 12% do PIB industrial é um impulsionador da economia local e também um gerador de empregos.

Apesar de toda polêmica provocada pela guerra fiscal, é inquestionável que a montadora atrai considerável número de outras empresas e de empregos qualificados.

"Mesmo que o conceito das novas plantas não tenha o mesmo potencial de criação de empregos das fábricas do passado, subsiste a convicção de que a montadora traz crescimento para a região, além de prestígio político entre os eleitores. A mais recente disputa envolvendo a localização da Ford teve a participação de governadores e principais figuras políticas da República.... Até a velha rusga do Nordeste pobre contra o Sul rico foi ressuscitada para justificar a montanha de benefícios oferecidos pela Bahia e governo federal à multinacional americana. Os políticos baianos defenderam os incentivos para a Ford como medida para reduzir o forte desequilíbrio regional do Brasil.

De fato, as cidades escolhidas pelas fábricas (Volkswagen/Audi e Renault) de carros vão de vento em popa. São José dos Pinhais na região metropolitana de Curitiba no Paraná vive uma explosão de crescimento. O PIB do município passou de R\$ 1,0 bilhão para R\$ 1,7 bilhões neste ano de 1999, um salto de 70%". (O Estado de São Paulo, 27 de Setembro de 1999, Caderno H).

Por conta desses dados, em Agosto de 1999, a região do Grande ABC no estado de São Paulo contava com 272 mil desempregados, número que cresceu 17% nos últimos doze meses daquele ano.

"Nas portas das fábricas há mais gente fora, vendendo coisas, do que dentro, trabalhando...". constatou o ex- líder sindical Luiz Inácio Lula da Silva. (O Estado de São Paulo, 27 de Setembro de 1999, caderno H).

Para melhor ilustrar o que significa a guerra fiscal no Brasil e seus resultados maléficos, a cidade de Rezende-RJ entrou numa disputa acirrada entre várias cidades e acabou conquistando a fábrica de ônibus e caminhões da Volkswagen. Atualmente, reclama do não recolhimento de impostos por parte de fornecedores de peças que se instalaram ao lado da linha de montagem. Durante as negociações para o Estado do Rio conquistar a montadora, chegou-se a falar que este empreendimento da Volkswagen criaria 30 mil empregos. No ano de 1999, apenas 1,5 mil operários trabalhavam na Volkswagen e nas indústrias de autopeças.

"Essa questão da relação investimentos versus vagas criadas acabou unindo as rivais centrais sindicais de trabalhadores, a Central Única dos Trabalhadores - CUT e a Força Sindical. Na avaliação das lideranças, os metalúrgicos, até agora, tem sido amplamente derrotados. As montadoras levam em conta, na decisão pela localização da nova fábrica, incentivos fiscais, investimentos, infra-estrutura, mas também salários médios e distância do raio de influência sindical da região do ABC. O berço da indústria automobilística transformou-se no centro do movimento sindical organizado e, por isso, local onde foram conquistados no País, ao longo de anos, os melhores salários, benefícios e direitos trabalhistas. Apesar do fim das vacas gordas, a renda mensal média de um metalúrgico de montadora no ABC e da capital paulista é elevada, sendo R\$ 1,5 mil. Em Betim chega a R\$800, em Rezende é de R\$400. No interior de São Paulo, em Indaiatuba, por exemplo, não passa de R\$350". (O Estado de São Paulo, 27 de Setembro de 1999, Caderno H).

Todos os estados brasileiros têm concentrado mais esforços em políticas voltadas para a atração de investimentos e para a geração de

empregos, baseadas em concessões fiscais derivadas do Imposto de Circulação de Mercadorias e Serviços - ICMS, do que propriamente implementar políticas fiscais estáveis e duradouras. Vários estados passaram a conceder também incentivos creditícios vinculados ao pagamento do ICMS.

Mesmo com a difícil situação financeira da maioria dos estados e municípios brasileiros, a concessão de benefícios fiscais via ICMS e impostos e taxas municipais continua presente no atual cenário da política fiscal brasileira e, ao mesmo tempo, permanece como um controvertido instrumento de atração de investimento.

Piancastelli e Perobelli (1996: 23) afirmam que:

"...a concessão generalizada de incentivos fiscais via ICMS, e seu acoplamento à concessão de créditos subsidiados e vinculados ao recolhimento de ICMS, constituíram a chamada guerra fiscal, que se expandiu de maneira generalizada por todos os estados, principalmente a partir de 1988".

Conceitualmente, é difícil a definição rigorosa do que venha a se chamar de "guerra fiscal". De maneira geral, o termo caracteriza os procedimentos de concessões fiscais e creditícias implementados pelos estados e municípios. Como tem sido um procedimento generalizado e que beneficia praticamente todo e qualquer investimento, seja em capital fixo (maquinaria e equipamentos), edificações e obras civis, capital de giro, desenvolvimento tecnológico e pesquisa, não há critério de seletividade do investimento e, muito menos, fica explícita que áreas ou segmentos econômicos os governos desejam realmente incentivar.

Uma vez que todos os estados adotam os mesmos instrumentos, os benefícios fiscais e creditícios tendem a se anular, deixando de atuar como fatores de contribuição para a decisão locacional. De outro lado, aos estados resta uma perda de receita fiscal generalizada sem que tenha,

primeiro, avaliado o custo e o benefício do investimento. Ainda, ocorre realocação de recursos públicos, por meio da abdicação da receita, em favor de setores nem sempre prioritários. Finalmente, os estados sofrem agravamento da própria situação financeira, com a conseqüente redução dos investimentos e do atendimento das necessidades básicas da população.

As disputas fiscais generalizadas fazem com que os estados não definam políticas de investimentos explícitas, nem prioridades setoriais compatíveis com as vantagens comparativas locais.

O trabalho de Piancastelli e Perobelli (1996:24) seleciona oito áreas principais nas quais se concentram as concessões de incentivos estaduais. Os investimentos em capital fixo e capital de giro são contemplados com incentivos pela maioria dos estados, ou seja, em 24 estados em um total de 27, conforme tabela 13.

O grande número de benefícios fiscais e concessões de crédito utilizados, bem como a ampla variedade de atividades beneficiadas, fazem com que o incentivo fiscal seja anulado e deixe de ser um instrumento de peso na promoção da atividade econômica no nível estadual:

"Originalmente concebido como um instrumento seletivo, destinado a estimular vantagens comparativas localizadas e em caráter temporário, passou a ter características genéricas e atemporais. Por esta razão, o instrumento perde substancial parte de sua eficácia. (Piancastelli e Perobelli, 1996:25).

Tabela 13 - ICMS: CONCESSÕES DE INCENTIVOS POR ÁREA

Modalidades de investimento	Estados
1. Investimento em capital fixo	ES, MG, SP, GO, MS, SC, AL, BA, CE, MA, PE, SE, RO, RR, TO
2. Investimento em capital de giro	MG, AL, BA, RN, AM
3. Investimento em capital de giro + capital fixo	MG, RJ, SP, DF, MT, PR, BA, PB, PE, AM, AP, PA
4. Investimento global (obras civis + capital de giro + capital fixo)	RS, AC, PI
5. Investimento em capital fixo + capital de giro + participação Acionária	AL
6. Investimento em capital fixo + capital de giro + projetos de pesquisa	MG
7. Financiamento para taxa de franquias	SP
8. Financiamento desenvolvimento científico e tecnológico, recursos humanos, modernização da gestão empresarial	SP

Fonte: COTEPE/Ministério da Fazenda, CGFP/IPEA in Piancastelli e Perobelli

A tabela 14 adiante apresenta os principais benefícios fiscais e creditícios concedidos pelos estados:

Tabela 14 - TIPOS DE BENEFÍCIOS FISCAIS E INCENTIVOS FINANCEIROS

Modalidades de benefícios fiscais	Estados
1. Isenção para micro e pequenas empresas	MG, RJ, SP, CE, PB, PE, AC, RR
2. Restituição total ou parcial do ICMS	AM, RR
3. Isenção total do ICMS	PI, AP
4. Prazos diferenciados ou suspensão para pagamentos (diferencial de alíquotas)	ES, PR, SE, AC
5. Redução do ICMS para exportação	PA, RR
6. Isenção setorial	BA, PE
7. Concessão de crédito presumido	PB, RR
8. Alíquota diferenciada para aquisição de ativo fixo	RJ, MS, AL, PB, SE
9. Diferimento para insumos e produtos típicos agrícolas	BA, PA
10. Isenção para instalação de indústrias novas	RJ, MS, PI
11. redução de alíquota básica de 17% para 7%, diferença transformada em crédito presumido	MS

Fonte: COTEPE/Ministério da Fazenda, CGFP/IPEA in Piancastelli e Perobelli

Para Piancastelli e Perobelli, outra vertente da generalização da concessão de incentivos fiscais e sua conseqüente perda de eficácia como instrumento de promoção do desenvolvimento é o fato de os estados

atualmente serem obrigados a concederem ainda outros tipos de benefícios, além dos fiscais e creditícios, nas disputas pela atração de empreendimentos industriais:

"Assim é comum que as negociações com os estados visando à localização de empreendimentos industriais envolvam desde a doação de áreas industriais, execução de obras viárias de acesso, ramais ferroviários, até a construção de creches e escolas, algumas delas especializadas em línguas estrangeiras e adaptadas aos currículos escolares de outros países. No caso de indústrias voltadas à exportação, é freqüente que os estados se comprometam com a adaptação de equipamentos portuários".

Portanto o custo inicial de um novo empreendimento industrial para os estados em que se instalam costuma extrapolar, em volume substancial, àqueles representados pela simples concessão de benefícios fiscais, bem como não contemplam as vantagens locacionais existentes provavelmente em outros locais.

A guerra fiscal travada pelos estados reflete a reduzida ênfase dos estados em estimular o aumento da receita do ICMS. A concessão indiscriminada de isenções fiscais, combinada com generosas linhas de crédito subsidiado, impediu o crescimento da arrecadação do ICMS e tornou extremamente complexas quaisquer estimativas de seus custos reais.

A inexistência, no nível dos estados, de orçamentos de renúncia fiscal dificulta até mesmo abordagens quantitativas simplificadas. Além disso, a competição para atrair novos investimentos ultrapassa a concessão de apenas incentivos fiscais e creditícios, estendendo-se a maiores comprometimentos com obras de infra-estrutura básica e social.

Tal tipo de concessão envolve, necessariamente, elevação do dispêndio total dos estados. (Piancastelli e Perobelli, 1996: 29).

Concluindo, para Piancastelli e Perombelli o benefício fiscal generalizado atualmente no Brasil, deixa de ser benefício e passa a ser apenas renúncia fiscal, com perda para a sociedade como um todo.

Os três estudos a seguir, preparados pelo DIEESE/ABC, abrangendo as montadoras Mercedes-Bens na cidade de Juiz de Fora - MG, Ford em Camaçari – BA e General Motors em Gravataí – RS, exemplificam muito bem o que significa esta “guerra”.

MERCEDES-BENZ:

Compromisso da montadora:

- gerar 1.500 empregos diretos, (preferencialmente, mão de obra local;
- utilizar fornecedores e prestadores de serviços sediados em MG;
- mobilizar fornecedores para que se instalem no estado;
- valor do investimento total: R\$ 845 milhões no período 1996-2001;
- garantia por parte da empresa é o imóvel recebido em doação com valor de R\$ 50,5 milhões;
- construir prédios produtivos, auxiliares e administrativos com 120.000m² de área coberta e espaço para instalação de diversos fornecedores;

- no caso de a Mercedes-Benz encerrar suas atividades antes de decorrido o prazo de 20 anos, poderá fazê-lo, desde que pague ao Estado e Município o valor de R\$50,5 milhões.

Financiamento do Estado e Município:

- financiamento com base no Fundo de Desenvolvimento de Indústrias Estratégicas – FUNDIEST;
- financiamento através do Programa de Estruturação Comercial de Empreendimentos Industriais Estratégicos – PROE-ESTRUTURAÇÃO;
- financiamento misto, para capital fixo e capital de giro, pelo Estado, por intermédio do Programa de Indução à Modernização Industrial – PROIM, no montante de R\$ 112,3 milhões;
- prazos máximos de financiamento: Estado 10 anos e Município 7 anos;
- sobre o valor financiado não incidirão juros nem atualização monetária, ainda que haja lei prevendo sua incidência.

Garantias do Estado e do Município:

- Estado: ações da CEMIG, correspondendo cerca de R\$ 102 milhões.
- Município: carta de fiança bancária do BDMG no valor de R\$3,2 milhões.

Infra-estrutura por parte do município:

- construção de acessos viários da rodovia BR 040;
- construção de pátio de estacionamento pavimentado dentro da fábrica num total de 62.000m²;
- construção de pistas de testes;

- disponibilizar salas de aula, laboratórios, biblioteca, áreas esportivas e infra-estrutura geral, ensino fundamental e segundo grau;
- assegurar coleta, transporte e destinação final dos resíduos sólidos;
- construir estação purificadora para tratamento de efluentes industriais;
- aparelhar o aeroporto do município;
- garantir o fornecimento de água tratada.

Infra-estrutura por parte do Estado:

- realizar obras para disponibilizar fornecimento de energia elétrica;
- garantir execução de obras de extensão do gasoduto, bem como o fornecimento de gás;
- assegurar que a TELEMIG instale cabos de fibra ótica;
- viabilizar a criação de Estação Aduaneira de Interior – EADI;
- assegurar a prestação de serviços portuários e acesso a áreas especiais nos portos de Sepetiba e do Rio.

Infra-estrutura por parte do Estado e Município:

- urbanização das margens do Rio Paraibuna, já retificado;
- instalar brigada de combate a incêndio próximo da fábrica;
- viabilizar na Rede Ferroviária Federal, a implantação e manutenção de um ramal ferroviário;
- apoiar a instalação de fornecedores, concedendo-lhes incentivos, financiamentos para suas instalações e capital de giro, de acordo com o empreendimento;

- legislação ambiental estadual e municipal que regularizem o uso e ocupação do solo, urbano e rural, habitacional ou industrial;
- restrição às construções, ocupações ou sua utilização, assegurando a existência permanente de uma bacia atmosférica de 25 km ao redor da fábrica;
- não poderão existir indústrias num raio de 9 km ao redor da fábrica que possam afetar o processo de pintura, vedando a instalação de indústrias de cimento, papel e celulose, silicone, asfalto, adubo e petroquímica;
- não poderão ocorrer num raio de 5 km, situações que possa permitir a produção de partícula em suspensão, sem comunicação prévia a Mercedes-Benz, tais como: realização de obras como abertura de ruas, estradas ou estacionamentos, áreas desmatadas, terraplenagens, extração de areia ou saibro, depósito a céu aberto, atividade agrícola com o uso de equipamento ou queimadas.

FORD DO BRASIL (Camaçari-BA)

Histórico:

“Em 1996, a bancada e o governo baiano conseguiram do governo federal uma medida provisória especial para o Norte, Nordeste e Centro-Oeste, criando um outro regime automotriz. Posteriormente, essa MP virou a Lei Federal N. 9.440/97. A base da pressão foi a ameaça o regime automotriz. O novo regime visava basicamente facilitar a instalação da Ásia Motors na Bahia – que acabou importando 200 mil veículos sob as condições do contrato e não realizando os investimentos. O prazo limite do regime do Norte, Nordeste e Centro-Oeste era Maio de 1997, em razão de prazos do Mercosul da OMC. Aí surge o episódio Ford-Bahia”. (DIEESE/ABC: Guerra Fiscal, pg23).

Medida Provisória do regime automotivo Norte, Nordeste e Centro-Oeste:

- a) – Incentivos previstos até 31 de Dezembro de 1999:

- Isenção do Imposto de Importação na compra de máquinas e equipamentos;
- Redução de 90% do Imposto de Importação de matérias-primas, peças e componentes e pneus;
- Redução de 50% do Imposto de Importação sobre veículos;
- Redução de 45% do IPI sobre matérias-primas;
- Isenção do adicional ao frete para renovação da Marinha Mercante;
- Isenção do IOF nas operações de câmbio para importação;
- Isenção do Imposto de Renda sobre lucro do empreendimento.

b) Incentivos previstos até o ano de 2010:

- Redução de até 50% do Imposto de Importação incidente sobre a compra de máquinas e equipamentos;
- Redução de até 50% do Imposto de Importação de matéria-prima, partes e peças;
- Redução de 25% do IPI na aquisição de matéria-prima, produtos intermediários e materiais de embalagens;
- Redução de até 50% do IPI na aquisição de máquinas e equipamentos;
- Isenção do adicional ao frete para renovação da Marinha Mercante;
- Isenção de IOF nas operações de câmbio realizado para aquisição de dólares destinados ao pagamento de bens importados;
- Isenção de Imposto de Renda calculado com base no lucro da exploração do empreendimento até o ano 2010;

- Crédito presumido do IPI com compensação do pagamento de PIS e Confins, em valor correspondente ao dobro dessas contribuições;
- Estados podem oferecer outros incentivos estaduais;
- Prazo de adesão anterior: 31 de Maio de 1997;
- Exigência de performance de exportação e de conteúdo nacional.

c) – Algumas alterações na MP:

- Redução da alíquota do IPI em 32% por meio de crédito presumido na venda dos veículos produzidos no país ou importados pelas montadoras que vierem se instalar nas regiões Nordeste, Norte ou Centro-Oeste (exceto no Distrito Federal);

Ex: para um automóvel popular, com alíquota de IPI de 10%, a Ford-Bahia só vai pagar 6,8% de imposto. Para veículos “top line”, a alíquota que é de 35% atualmente, passaria para 23,8%.

- O incentivo fiscal será concedido a partir da data de aprovação do projeto até 31 de Dezembro de 2010;
- O projeto deve estar implementado 42 meses depois de aprovado;
- Prazo de adesão ao novo regime regional: 31 de outubro de 1999;
- Não há exigência de índice de nacionalização e nem de geração de exportação.

Justificativa do Governo Federal para redução do IPI:

- Compensar os custos de logística da instalação da Ford num local distante dos grandes centros consumidores. Produzir um automóvel na Bahia e vendê-lo no mercado interno custa em média US\$ 585,00 a mais

do que as demais montadoras. Na exportação o custo adicional é de US\$ 307,00 e na importação este custo adicional é de US\$ 280,00.

Renúncia Fiscal estimada pelo Governo Federal:

- R\$ 180 milhões/ano, com a redução de arrecadação de IPI, ou seja, R\$ 1,8 bilhões pelos próximos 10 anos.

Volume de investimentos previstos:

- Segundo o governo baiano, a fábrica da Ford poderá gerar investimentos de até US\$ 1,3 bilhões na construção do complexo industrial mais 17 fornecedores.
- Somente a fábrica da Ford deverá exigir investimentos entre US\$ 1,3 e 1,5 bilhões;
- Financiamento via BNDES: R\$ 700 milhões para a Ford e R\$ 680 milhões para as autopeças (7,4% do orçamento anual do Banco em projetos, calculado em R\$ 19 bilhões);
- Os juros do financiamento são de 2% ao ano mais TJLP, que varia mês a mês, com uma carência de cinco anos para o início de pagamento.

Incentivos estaduais e municipais:

- Isenção do ICMS em torno de R\$ 600 milhões por ano;
- A Prefeitura de Camaçari aprovou lei concedendo a Ford isenção de IPTU, de ISS e de taxas municipais;
- A Caixa Econômica Federal, através de sua presidência, afirmou que a instituição poderá financiar habitações para operários que venham morar na Bahia acompanhando a instalação da Ford;
- Incentivos para infra-estrutura.

Razões alegadas pela Ford para o investimento em Camaçari:

- Existe no local um terreno pronto para receber uma fábrica (antigo terreno destinado a Ásia Motors);
- Acesso à infra-estrutura do pólo petroquímico de Camaçari;
- Proximidade ao porto de Aratu. Além deste, há ainda o porto de Salvador;
- Apoio unânime do Estado e credibilidade fiscal (o governo baiano exibiria, segundo a empresa, situação fiscal mais sólida, necessária para bancar infra-estrutura).

Logística de transportes:

- Proximidade com o mar;
- O frete rodoviário incide de 2% a 4% sobre o valor das peças e de 10 a 12% sobre a chapa de aço. No geral haverá um acréscimo nos custos do frete na ordem de 30 a 35% para os produtos vindos da região Sudeste;
- Os custos de transporte marítimo internacional serão menores devido à posição geográfica da Bahia, mais próximas da Europa e EUA. Esta redução deverá ficar 10 a 15% menores em relação a uma fábrica na região Sudeste;
- Para transporte do produto acabado para São Paulo, o transporte marítimo de veículos proporcionará redução de custos significativos, sendo que o transporte marítimo é 30% mais barato que o transporte rodoviário;
- Com a redução de IPI a ser cobrada sobre os veículos importados pela empresa via Bahia, a tendência é que a Ford transfira suas importações realizadas pelo porto de Vitória para o de Aratu.

GENERAL MOTORS (Gravataí – RS)

Conforme o DIEESE/ABC, o conjunto de incentivos públicos para instalação e funcionamento do complexo industrial da GM Gravataí totalizou um valor razoavelmente alto. Parte destes valores somente foram divulgados devido as fortes pressões dos setores sociais entre os quais partidos políticos e sindicatos que fizeram com que o Estado fosse obrigado a abrir itens mais detalhados desse conjunto de incentivos ao conhecimento público. Estima-se que todos incentivos e renúncias fiscais giraram em torno de R\$ 2,0 bilhões.

- O governo do RS emprestará a GM todo o dinheiro necessário à sua instalação física. São aproximadamente R\$ 355 milhões. A GM resgatará o empréstimo a partir deste ano (2002), em 10 anos, pagando juros de 6% ao ano, sem qualquer indexação. Os empréstimos (mais baratos) do BNDES saem pela inflação mais 16% ao ano;
- Toda a infra-estrutura necessária para a construção da fábrica mais os acessos rodoviários e portuários serão bancados pelo governo do RS. Somente em Gravataí estes valores chegam a R\$ 60 milhões;
- Durante 15 anos, após o início das operações produtivas, o governo RS financiará o capital de giro da GM. Este empréstimo, equivalente a 9% do faturamento da empresa, será bancado pelo Fomento Automotivo – Fomentar. Algo em torno de R\$ 100 milhões por ano, sem juros e

correção. Após o empréstimo, a GM terá ainda 10 anos de carência para realizar o pagamento. A última parcela será paga no ano de 2036;

- Em 2014, quando a GM tiver devolvido o empréstimo para construir a fábrica, começará a receber de volta tudo o que pagou. Será reembolsada com créditos fiscais, em prestações equivalentes a 5,5% de seu faturamento bruto;
- Tudo que a GM receber emprestado será devolvido em reais, sem qualquer indexação. Ou seja, o governo do RS pagará uma espécie de multa inflacionária. Tudo o que a GM vier a receber como reembolso será calculado em dólares, livre do risco inflacionário do Real. Essa engenharia financeira vale para a GM e todas as indústrias de autopeças que venha assentar em Gravataí.
- Algumas obrigações dos governos estadual e municipal para a instalação da GM:
 - Financiar todo o ICMS para a aquisição de máquinas e equipamentos importados, mesmo com similar nacional;
 - Compensar a GM de qualquer alteração na legislação tributária, estadual ou federal;
 - Instalar uma ligação de gás natural até o complexo automotivo;
 - Garantir fornecimento preferencial de energia elétrica e telefonia por fibra óptica;

- Instalar linhas de efluentes sanitários e industriais;
- Tratar os efluentes de resíduos sólidos;
- Construir um terminal fluvial completo de uso preferencial da GM na Grande Porto Alegre;
- Construir ou modernizar em área próxima ao porto Rio Grande, um terminal marítimo privativo completo à GM;
- Instalar meios hábeis para permitir navegação automática;
- Melhorar as rodovias e acessos ao complexo;
- Executar as obras necessárias de terraplenagem e urbanização do terreno do complexo;
- Isenção do IPTU por 30 anos, bem como diversas taxas municipais.

Para se ter uma idéia do que tem significado esta renúncia fiscal, o DIEESE/ABC, elaborou uma tabela (tabela 15), baseado nos estudos de Glauco Arbix em 1999 que compara os investimentos efetuados pelo estado e montadoras e custo médio de um emprego gerado.

Tabela 15 - EXEMPLOS DE ATRAÇÃO DE INVESTIMENTOS

Local	Ano	Empresa	Investiment o Estado	Investiment o Montadora	Emprego s diretos	Incentivos /emprego
			valores em milhões de US\$ (o ICMS)			
Ohio	1980	Honda	20,0	800,0	5.000	4.000
Michigan	1984	Mazda	48,5	747,0	3.500	13.857
Kentucky	1985	Toyota	149,7	823,9	3.000	49.900
Indiana	1986	Isuzu	86,0	490,0	1.700	50.588
Carolina	1994	BMW	130,0	450,0	1.200	108.333
França	1995	Swatch	110,0	370,0	1.950	56.410
Gravataí	1999	GM	226,6	600,0	1.300	174.296

Fonte: DIEESE/ABC, 2000

2.2 – Outros exemplos, a mesma dinâmica:

A busca desenfreada por novas implantações industriais, com municípios fornecendo desde terrenos com infra-estrutura instalada (serviços de água, saneamento, pavimentação viária, iluminação pública, etc) e isenção de impostos pode ter seu lado amargo quando as empresas abandonam o empreendimento.

O município de Motuca, no estado de São Paulo, cidade com 4.248 habitantes, está por perder a sua maior fonte de geração de empregos e impostos, que é o fechamento da usina de processamento de cana-de-açúcar, Usina Santa Luiza, que gera 1.100 empregos diretos, terá uma perda de 25% do orçamento total do município (48% do ICMS e 50% do IPVA).

Gavião Peixoto, município próximo a Araraquara, também no estado de São Paulo, ganhou a concorrência para a instalação da segunda

unidade fabril da EMBRAER e assim declarou o prefeito Sr. Alexandre Marucci Bastos - (PV) ao jornal Folha de São Paulo – caderno C1 de 12 de dezembro de 2007:

“Em Gavião Peixoto, a EMBRAER responde por 30% do orçamento de R\$ 8 milhões. Se a prefeitura inchar a maquina e criar assistencialismo, a saída de uma empresa dessas atrapalha”.

A situação de dependência é mais clara no município de Luiz Antonio – SP, que tem unidade de celulose e papel da International Paper (ex-VCP - Votorantin Celulose e Papel). Com orçamento de R\$ 30 milhões e 10.000 habitantes, tem 60% de sua arrecadação dependente da empresa, segundo o prefeito Izaias Leão de Souza – (PSDB): *“Antes da VCP, Luiz Antônio disputava o título de pior cidade da região. Hoje, se a empresa sair arrebenta a cidade”.*

Voltando ao setor automotivo, o movimento de descentralização territorial e a instalação de novas indústrias têm sido enormemente beneficiadas pela verdadeira guerra fiscal entre as unidades da federação para atrair novos investimentos, explicitando a ausência de uma política industrial para o país.

A lógica que leva a este movimento é a mesma que tem levado à globalização produtiva da indústria automotiva, ou seja, assim como os diferentes países buscam atrair os investimentos das montadoras oferecendo diferentes vantagens comparativas, os diferentes estados brasileiros, e mesmo municípios, têm buscado oferecer vantagens

comparativas uns em relação aos outros, de forma a atrair as montadoras.

O caso mais explícito desta guerra fiscal, mas de forma alguma o único, foi o travado entre o Rio Grande do Sul e a Bahia em torno da nova planta da Ford Motor do Brasil. O caso é conhecido e, de forma breve, pode ser descrito como um verdadeiro caso de leilão de recursos públicos à Ford. No episódio, o governo gaúcho (sucessor do governo que fez o acordo original com a Ford) denunciou fortemente a guerra fiscal, mas acabou por ver-se isolado politicamente. A Ford acabaria instalando sua planta na Bahia, em função de uma manobra política que envolveu inclusive o governo federal, cuja ambigüidade no que se refere ao tema é inquestionável. Ao mesmo tempo em que o presidente Fernando Henrique Cardoso condenava a guerra fiscal, ao afirmar que ela “... só tem causado uma competição em benefício de empresários, não em benefício do Fisco, do Tesouro ou da população”, fazia (ou aceitava) gestões no sentido de transferir a fábrica da Ford do Rio Grande do Sul para a Bahia, ao custo de US\$ 180 milhões anuais de incentivos federais.¹

A tabela 16 apresenta alguns dos mecanismos de guerra fiscal que estimularam a descentralização da indústria automotiva brasileira nos últimos anos:

¹ Cf. ARBIX, Glauco. “Guerra fiscal e competição intermunicipal por novos investimentos no setor automotivo brasileiro”. In *Dados – Revista de Ciências Sociais*. Rio de Janeiro: Vol. 43, n. 1, 2000, p. 32.

Tabela 16 - Brasil. Alguns mecanismos de guerra fiscal.

Empresa	Local	Compromissos do Estado	Compromissos do município	Compromissos da Empresa	Compromissos do Estado e do município
VW	Resende-RJ	<ul style="list-style-type: none"> - construção de um centro de treinamento em Angra dos Reis; - extensão de um gasoduto até a planta; - reforma do aeroporto de Resende; - melhoria dos acesso à fábrica; - concessão de terminal no porto de Sepetiba e áreas exclusivas no porto do Rio de Janeiro; - diferimento por 5 anos do ICMS, com redução de 40% na correção monetária, sem juros. 	<ul style="list-style-type: none"> - isenção do IPTU, ISS e taxas por 10 anos. 	<ul style="list-style-type: none"> - Investimento de US\$ 250 milhões; - 50 mil caminhões e ônibus por ano; - 1.500 empregos diretos. 	
Toyota	Indaiatuba-SP		<ul style="list-style-type: none"> - doação de terreno para a instalação de equipamentos de recepção de energia; - isenção de IPTU e demais impostos e taxas municipais por 10 anos; - a montadora pede a doação de mais um terreno de 250 mil metros quadrados). 		
Renault	São José dos Pinhais-PR	<ul style="list-style-type: none"> - participação de 40% do capital total da Renault do Brasil (o estado tornou-se sócio da empresa); - crédito (com valor não definido), vinculado ao faturamento da empresa com parcelas em 10 anos; - crédito (com valor não definido) vinculado ao investimento, com parcelas de 10 anos; - teto dos empréstimos: US\$ 1,5 bilhão; - desoneração do diferencial de alíquotas do ICMS na aquisição de bens de capital e ferramentas em outros estados; - diferimento de 100% do ICMS por 48 meses, sem juros e correção pela Ufir, com validade também para fornecedores. 	<ul style="list-style-type: none"> - isenção de IPTU por dez anos; - isenção do ISS por dez anos; - isenção de taxas por 10 anos; - isenções para demais participantes do projeto. 	<ul style="list-style-type: none"> - instalar a fábrica e cobrir 60% do capital; - gerar 1.500 empregos, após dois anos de faturamento; - pagamento de US\$ 50 milhões pela desativação da fábrica antes de vinte anos. 	<ul style="list-style-type: none"> - doação de terreno de 2,5 milhões de metros quadrados; - realização de obras de urbanismo e infra-estrutura; - redução de 25% da tarifa de energia elétrica; - construção de ramal ferroviário; - área exclusiva no porto de Paranaguá.

Quadro elaborado a partir de ARBIX, Glauco. "Guerra fiscal e competição intermunicipal por novos investimentos no setor automotivo brasileiro". In Dados. Revista de Ciências Sociais. Rio de Janeiro: Vol. 43, n. 1, 2000, p. 5-49.

Os estados e municípios justificam suas participações na guerra fiscal por nela perceberem um instrumento legítimo de atração de investimentos, com vistas a melhorar suas arrecadações, elevar o nível de vida de suas populações e contribuir para uma melhor distribuição do desenvolvimento econômico, visto como extremamente concentrado no estado de São Paulo.

Pode-se dizer claramente que, se por um lado, existe a criação de empregos e mais arrecadação tributária, as doações públicas de terras e serviços não correspondem em igualdade aos benefícios colocados à disposição da população. A fragilidade desta dependência sempre colocará para a socialização dos prejuízos e a não distribuição dos dividendos.



Capítulo III

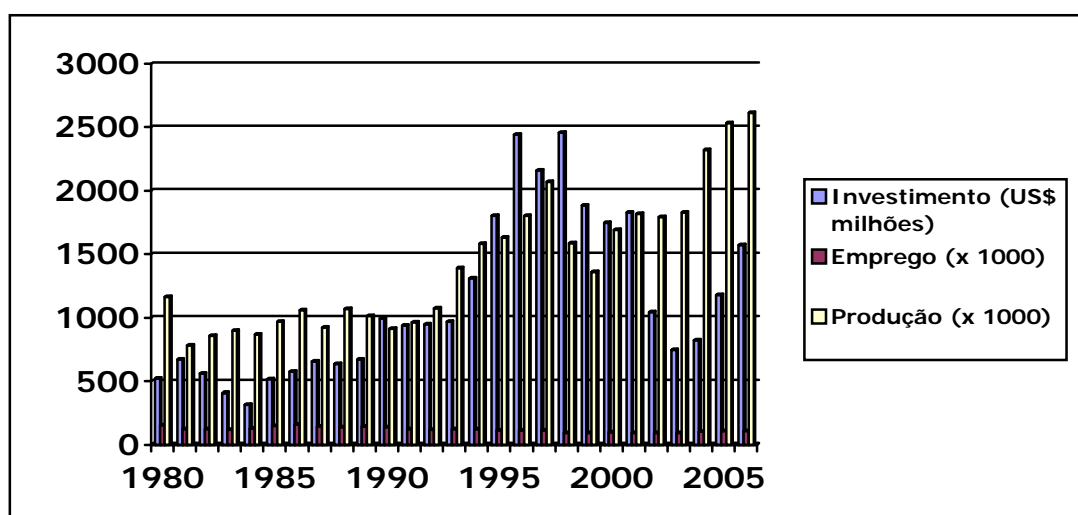
Fordismo e Toyotismo

3.1 – Reestruturação produtiva: indústria automotiva brasileira

A indústria automobilística brasileira vive nos dias de hoje um momento de expansão só comparável ao experimentado logo após sua instalação, no governo Juscelino Kubitschek. Nos últimos anos, grandes investimentos têm sido feitos tanto na modernização das plantas existentes quanto na abertura de novas, ocasionando um expressivo aumento da produção de veículos. No entanto, tais investimentos não só não têm resultado na geração de novos empregos como o número de postos de trabalho na indústria automotiva tem mesmo diminuído para além de eventuais oscilações negativas em razão de conjunturas econômicas, como mostra o Gráfico 3:

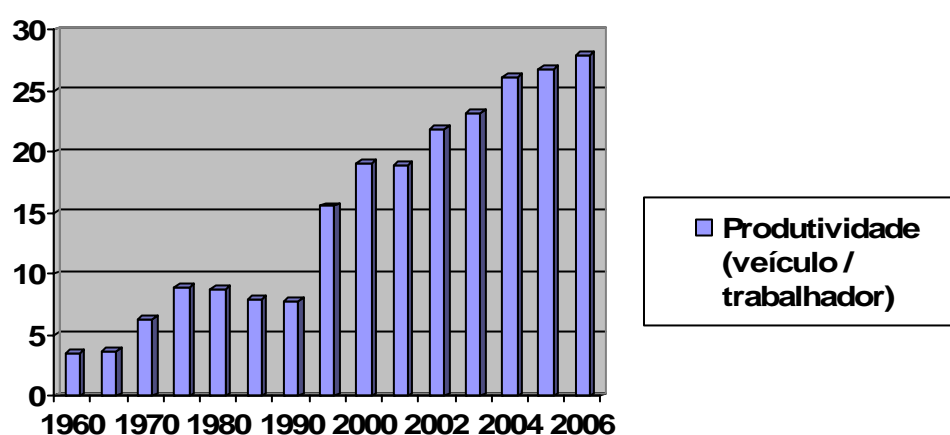
Gráfico 3 – **INVESTIMENTO VERSUS EMPREGO VERSUS PRODUÇÃO**

Fonte: ANFAVEA, 2007



Se, em 1990, a indústria automobilística brasileira produziu 914 mil unidades empregando 138.374 trabalhadores e, em 1997, produziu 2.070 mil unidades empregando 115.349, ocorreu neste período uma vigorosa elevação da produtividade do trabalho, evidenciada pelo Gráfico 4:

Gráfico 4 – **PRODUTIVIDADE** (veículos produzidos x empregos)



Fonte: ANFAVEA

Entre 1975 e 1990, a produtividade da indústria automotiva brasileira permaneceu basicamente inalterada, refletindo o momento de crise do modelo de desenvolvimento hegemônico desde os anos 1950, baseado na substituição de importações. Na década de 1990, no entanto, a produtividade voltou a crescer de forma acelerada, graças à introdução de uma série de inovações técnicas e organizacionais, como o sistema just in time, que busca minimizar a formação de estoques; a adoção de sistemas de informação tipo kanban, que gerenciam os fluxos de material

e componentes; a formação de células de produção; a utilização de equipamentos automatizados, como máquinas-ferramenta CNC e computadores CAD/CAM; programas de qualidade total; a padronização de tarefas; a redução dos níveis hierárquicos e maior autonomia dos funcionários/grupos de trabalho etc. Por outro lado, tanto as antigas quanto as novas plantas têm buscado utilizar crescentemente a terceirização de atividades nas áreas de manutenção, ferramentaria e estamperia.

Tais inovações fazem parte de um amplo pacote de mudanças tecnológicas e organizacionais do processo produtivo da indústria automobilística mundial que recebe o nome genérico de toyotismo ou produção enxuta ou flexível, e com sua adoção a indústria automotiva brasileira busca alcançar o novo patamar de competitividade exigido pela economia global.

No entanto, a produção flexível não constitui apenas um novo pacote tecnológico ou forma de organização da produção automotiva. Em verdade, seus princípios organizacionais e sua filosofia vão além do próprio processo produtivo. Mais do que simplesmente uma nova forma de produzir automóveis, a flexibilização vem questionar as bases institucionais, tecnológicas, políticas, sociais e culturais, e as formas de relação entre Estado, sindicatos e grandes empresas, que foram hegemônicas não só no Brasil do pós-Guerra, como em grande parte do Ocidente capitalista. Portanto, tal qual tem se configurado, a flexibilização

representa um novo regime de acumulação que questiona o modo de regulação até recentemente vigente. Tais conceitos são entendidos por LIPIETZ (1988) da seguinte forma:

O regime de acumulação descreve a estabilização a longo prazo da destinação do produto entre o consumo e a acumulação, o que implica uma correspondência entre a transformação das condições de produção e das condições de reprodução do trabalho assalariado. Implica também em certas modalidades de articulação entre o capitalismo e outros modos de produção, em uma 'formação econômica e social nacional', entre o interior da formação econômica e social considerada e aquilo que lhe é considerado exterior etc. (...) Ora, certamente nada existe que obrigue o conjunto de capitais individuais a se enquadrarem docilmente num esquema de reprodução coerente. É necessário, portanto, que exista uma materialização do regime de acumulação, sob a forma de normas, costumes, leis, mecanismos reguladores, que assegure, através da rotina do comportamento dos agentes em luta uns com os outros (na luta econômica entre capitalistas e assalariados, na concorrência entre capitais), a unidade do processo, o respeito aproximativo do esquema de reprodução. Este conjunto de regras interiorizadas e procedimentos sociais, que incorpora o social nos comportamentos individuais, é o que se chama de modo de regulação.

Os modos de regulação do capitalismo, portanto, diferem de país para país, em que pese o nível internacional contribuir para suas configurações. O que está ocorrendo, tanto no Brasil como nos Estados Unidos e outros países industrializados, é que a acumulação flexível, cuja origem é o toyotismo japonês, está penetrando em sociedades que até recentemente se organizavam segundo modos de regulação fordistas, semi-fordistas ou em que o Estado atuava como protagonista direto do processo de acumulação, como no caso do estado desenvolvimentista brasileiro, portanto subvertendo as relações anteriormente institucionalizadas. (HARVEY, 1992)

Este processo de transformações e subversão de relações tem sido geralmente apresentado não só como adequado a qualquer formação social como também como promotor de relações sociais modernas e indutor do desenvolvimento econômico. Conseqüentemente, ele tem sido percebido como extremamente positivo por amplos setores da sociedade brasileira. O objetivo deste trabalho é, justamente, questionar esta visão a partir da premissa de que a acumulação flexível, gestada na indústria automotiva, tem minado a capacidade dos atores coletivos em construir novas instituições e compromissos sociais que garantam sua própria reprodução, revelando-se portanto potencialmente insustentável.

3.2 - Os princípios organizacionais da indústria automotiva (Estados Unidos e Japão)

3.2.1 - O fordismo nos Estados Unidos

Na virada do século XIX para o XX, os automóveis eram fabricados por trabalhadores altamente qualificados e para um reduzido mercado de alta renda. Estampadores, torneiros, pintores e outros trabalhadores artesanais dividiam os espaços de pequenas fábricas e produziam um reduzido número de veículos para políticos, artistas e magnatas. Quando no entanto, por volta da primeira década do século, os princípios tayloristas (parcelização e padronização das atividades, rigorosa separação entre concepção e execução) começaram a ser aplicados à

montagem de veículos em fábricas cada vez maiores e por trabalhadores imigrantes com pouca qualificação técnica que então chegavam aos milhares a Detroit, coração da indústria automotiva americana, o absenteísmo e a rotatividade da mão-de-obra alcançaram níveis que punham em risco o próprio crescimento da nova indústria. Em 1913, ano da instalação de sua primeira linha de montagem, a Ford Motor Company teve que contratar mais de 52 mil trabalhadores para manter uma força-de-trabalho de 13,6 mil homens, uma rotatividade que alcançava a excepcional marca de 382%. (LIMONCIC, sd)

A linha de montagem fordista buscava, ao mesmo tempo, exponenciar a produtividade dos trabalhadores, permitindo que a Ford se tornasse a montadora líder de Detroit, e solucionar o problema da mão-de-obra. Neste sentido, o fordismo representou mais do que apenas uma nova forma de organização do trabalho. Como contrapartida ao trabalho monótono e repetitivo da linha de montagem, Ford oferecia aos seus trabalhadores um salário de 5 dólares diários, o dobro do que recebiam no mesmo momento os trabalhadores qualificados, além de um extenso programa social que buscava "americanizar" a força de trabalho. Do ponto de vista econômico, o Dia de 5 Dólares representava um repasse aos salários dos ganhos de produtividade do trabalho (relação salarial fordista) e tinha como idéia subjacente a de que, para a produção em massa, proporcionada pela linha de montagem, haveria que se constituir um mercado de massa, formado pelos trabalhadores.

Seja como for, enquanto na década de 1950 as virtualidades do fordismo consolidavam-se, no Japão outro regime de acumulação e outro modo de regulação também se consolidavam, respondendo a uma outra ordem de constrangimentos.

3.2.2 - O toyotismo no Japão

LIMONCIC afirma que ao longo de todo o ano de 1950, enquanto a Ford americana produziu em média 7.000 carros/dia, a Toyota Motor Co. produziu apenas 2.685. No pós-Guerra, a Toyota lidava com uma economia japonesa em recessão e devastada pelo conflito mundial, um mercado interno pequeno e segmentado e uma mão-de-obra que, graças à ocupação americana, que introduziu no país uma legislação sindical inspirada no New Deal, encontrava-se bastante fortalecida. Foi neste cenário extremamente adverso, exatamente o oposto do vivido naquele momento pelos Estados Unidos, que a empresa buscou consolidar-se, dando os primeiros contornos do que viria a ser o toyotismo. Em um processo duramente negociado com o sindicato, 25% de sua força de trabalho foi demitida e, em troca, a empresa garantiu aos trabalhadores remanescentes emprego vitalício e aumentos salariais de acordo com o tempo de serviço. A força de trabalho se tornava, pois, um custo fixo, a ser mantido por longos períodos, e a empresa percebeu que, em assim sendo, deveria extrair dela o máximo possível de sua experiência e conhecimento, e não apenas sua força física, como o fordismo fazia.

A partir dos anos 1950, quando os Estados Unidos consolidaram-se como a potência econômica, política, militar e culturalmente hegemônica, o American way of life acabou por ser por eles exportado para todo o mundo livre através do cinema, da televisão, da propaganda, da música e do investimento de suas empresas. O automóvel, elemento central deste estilo de vida, conheceu a partir de então assim um baby-boom mundial e o planeta todo, por assim dizer, americanizou-se sobre quatro rodas.

O Brasil, claro, não fugiu à regra. Os próprios planejadores do GEIA, ainda nos anos JK, tinham consciência da contradição expressa pelo automóvel, percebido simultaneamente como de reduzida importância econômica em termos de circulação de riquezas, e, como

“... o maior símbolo de nossa época, não só porque sua produção caracteriza a moderna organização industrial e comercial, mas também, porque, mais do que qualquer outra contribuição singular da tecnologia moderna, ele transformou o sistema da vida do homem comum”. LATINI (1959).

Possivelmente sem se dar conta de todas as suas implicações, o autor desta frase resumiu todo um projeto de modernidade, ora denominado fordista que, tendo no automóvel seu elemento central, articulava modo de produzir e modo de viver em torno do princípio da compressão tempo-espço.

Já no século XIX, o mundo passou por um processo acelerado de encolhimento, com as estradas de ferro, o telégrafo e o navio a vapor. No início do século XX, no entanto, o automóvel viria alterar, definitivamente, o sentido do tempo e do espaço, exponenciando e individualizando a busca do encolhimento do mundo e transformando o entendimento do moderno direito de ir e vir como um direito a ser vivenciado de forma ilimitada e irrestrita. HARVEY,(1992).

A história do capitalismo, tanto do ponto de vista do processo produtivo quanto no das sensibilidades, tem se caracterizado pela aceleração do ritmo de vida, e não é em absoluto coincidência que o fordismo, enquanto processo produtivo tenha surgido justamente na indústria automobilística, a indústria que produz o instrumento da mobilidade.

O casamento entre o processo produtivo fordista e um tempo de vida que busca acelerar-se, ensejando, através do aumento da velocidade, a virtual eliminação do espaço, está portanto no centro da modernidade fordista, que acabaria por alcançar sua expressão máxima na sociedade motorizada norte-americana.

Agora, se o sistema fordista-taylorista foi criticado por robotizar os trabalhadores, não lhes dando a chance de criar e participar do processo de produção de maneira livre e participativa, o sistema toyotista se caracteriza principalmente por delegar aos trabalhadores a possibilidade de decidirem qual a melhor maneira de executarem seus trabalhos. Um

ponto que permanece valendo, tanto para um sistema quanto para outro, é a busca pela maior produção aliada com o menor desperdício.

No sistema toyotista, ao invés de o trabalhador participar unicamente com sua força de trabalho sempre repetitiva, ele tem a chance de poder inovar dentro do processo de produção. Novos conceitos orientam o trabalho no interior das fábricas: “team work” e qualidade total são sinônimos do sistema toyotista. Com isso, o trabalho realizado por times dentro da fábrica em busca da qualidade total vai resolver alguns dos problemas da era fordista-taylorista, mas trazer alguns outros, para os trabalhadores, é claro.

No sistema fordista, a unidade fabril era o palco exclusivo de todo o processo produtivo. Por exemplo, na Ford do início do século XX, o Modelo T era totalmente fabricado no mesmo lugar. Desde suas etapas iniciais até o acabamento final, o carro ficava dentro do mesmo complexo industrial. Na Toyota japonesa do pós-guerra, o carro não é produzido inteiramente na mesma unidade. Algumas peças são produzidas em fábricas fornecedoras, localizadas na mesma região ou em qualquer outro lugar do planeta, buscando mercados de mão-de-obra mais baratos e livres de encargos sociais e trabalhistas.

A consequência imediata dessa divisão é a dissolução do poder operário que, parcelado em pequenas unidades produtivas, perdeu sua capacidade de organização, razão da força importantíssima dos sindicatos.

Enquanto que na Ford produzia-se um mesmo carro para um público de massa, na Toyota a produção foi sendo paulatinamente personalizada, com o intuito de atender maiores parcelas de um público consumidor. Se a Ford somente produzia carros de cor preta, a Toyota conseguiu produzir carros de todas as cores. Para isso, o modelo encontrado foi a forte redução dos estoques, dinamizando as relações entre a Toyota central e suas fornecedoras. Um complexo esquema utilizando-se de modernas tecnologias de comunicação possibilitou tal empreendimento, dando vez ao que se costuma chamar de era da informação.

Mas isso tudo trouxe um problema: a rapidez cada vez maior com que ocorriam as mudanças no mundo do trabalho fez com que uma parcela muito grande de trabalhadores ficasse sem emprego. O sistema toyotista só foi alcançar o Ocidente com fortes impactos na década de 1970 e 1980, principalmente na Inglaterra.

A crise mundial do petróleo também colaborou com o término da estrutura fordista de produção. A fábrica centralizada, de enormes dimensões, dá vez às fábricas descentralizadas, de dimensões adequadas. O que mudou nesse processo de transformações? O mundo do trabalho e as condições dos trabalhadores, principalmente.

“A qualidade total introduzida nas fábricas fez com que o desperdício fosse eliminado em grande escala: se em cada três trabalhadores eliminasse 30% de desperdício no trabalho de cada um, ou, em outras palavras, potencializa-se em 30% o trabalho de cada um, tem-se como resultado a possível eliminação de um dos três trabalhadores, pois os dois que

restariam produziram quase a mesma quantidade que os três anteriormente”.

“Então, juntamente com a qualidade total também foram sendo introduzidas novas máquinas, mais precisa e mais produtivas. Na época de Ford, os trabalhadores faziam carros com as máquinas. Na Toyota, os trabalhadores faziam com que as máquinas fizessem carros”. Limonicic, sd.

A afirmação acima apresentada vai gerar uma crescente diminuição dos postos de trabalho industriais, com o deslocamento desses trabalhadores para os setores de prestação de serviços. De qualquer forma, a transferência de um enorme contingente de trabalhadores de um setor para outro não resolveu os problemas de demanda de emprego, principalmente os problemas de qualificação.

E do ponto de vista do ato de controlar os trabalhadores que doravante neste processo passam a ser chamado de “colaboradores”, um fato curioso se deu numa visita feita por mim à Honda Automóveis do Brasil no meio do mês de Outubro de 2007:

...às 10:00 h da manhã toca, num som bastante alto, a introdução da música “Dont worry be happy”. Às 10:10 a mesma música, às 10:20 a mesma música e a cada dez minutos tudo se repete. Questionei um funcionário do setor de montagem de pneus às rodas, funcionário tercerizado, sobre o que estava ocorrendo e ele respondeu: “que todo dia toca uma música a cada dez minutos como modo de dar um presta atenção a todos”. É o novo “feitor” eletrônico.

Iniciava-se então um processo de introdução de novas formas de organização da produção radicalmente distintas da produção em massa americana, e que iriam consolidar-se a partir da Guerra da Coréia, quando a indústria japonesa foi aquecida pelas encomendas militares americanas.

A tabela 17 evidencia algumas das principais distinções entre o toyotismo e o fordismo, assim como algumas diferenças entre os modos de regulação dos dois países:

Este quadro foi construído a partir do texto de LIMONCIC. Op.cit in GOUNET, Thomas. Fordismo e Toyotismo na civilização do automóvel. São Paulo, Boitempo, 1999; HARVEY, David. Op. cit.; SILVA, Francisco. Mutações do Trabalho. Rio de Janeiro: Senac Nacional, 1999, e outros.

Tabela 17 - **ALGUMAS CARACTERÍSTICAS DA INDÚSTRIA**

**AUTOMOTIVA JAPONESA E NORTE-AMERICANA
(TOYOTISMO E FORDISMO)**

Estados Unidos	Japão
Automóveis feitos em massa, sem preocupação específica com as flutuações do mercado. É bom lembrar, a produção em massa antecedeu o mercado de massas em quase 4 décadas.	Automóveis feitos em menor número, para um mercado segmentado e instável, exigindo a utilização de métodos de produção ágeis e dinâmicos. Assim, a mesma linha de montagem deveria estar apta a, com pequenas modificações, produzir uma ampla gama de modelos. Para tal, foram desenvolvidas uma série de inovações organizacionais e tecnológicas, como o <i>kanban</i> , um sistema de placas que funciona como senha de comando, o sistema <i>just in time</i> , e a qualidade total, que busca detectar problemas e defeitos antes que eles contaminem operações subseqüentes.
Automóveis feitos essencialmente para o mercado interno, para um público consumidor homogêneo.	A partir dos anos 1960, produção para o mercado externo, voltada para públicos com exigências distintas, determinando a fabricação de uma ampla gama de modelos.
Produção verticalizada, ou seja, as grandes montadoras tornaram-se as responsáveis por grande parte do suprimento de suas autopeças. Assim, o UAW-CIO representava a mão-de-obra ao longo de todo o processo produtivo, tornando-se capaz de generalizar a relação salarial fordista.	Produção horizontal, ou seja, empresas de autopeças distintas das montadoras, em que pese o fato de que várias montadoras tivessem participação acionária nas indústrias de autopeças. Conseqüentemente, as empresas de auto-peças mantinham com seus trabalhadores políticas salariais distintas das montadoras, e pagavam salários de 30% a 50% inferiores, barateando o processo produtivo.
Mesmo após os Tratados de Detroit, o UAW-CIO manteve com as montadoras uma relação de conflito, porque o princípio do fordismo exige uma rígida separação entre concepção e execução das tarefas.	No toyotismo, dado que os trabalhadores permaneceriam toda a vida produtiva na empresa, e dado que os sindicatos eram formados pela próprias empresas, a relação era de colaboração e de busca de utilização do conhecimento operário.
Compromissos institucionalizados no sentido de repassar aos salários ganhos de produtividade, que perpassavam toda a cadeia produtiva.	Compromissos fracamente institucionalizados, dado que uma parcela expressiva da mão-de-obra encontrava-se fora do núcleo mais dinâmico da indústria, as grandes montadoras.

Deste quadro pode-se observar algumas conclusões: se a regulação fordista keynesiana baseava-se em compromissos políticos que tinham como desdobramento elevados custos de produção, no toyotismo japonês

havia uma flexibilidade muito maior, dado que uma parcela expressiva da mão-de-obra estava excluída do compromisso em torno da estabilidade no emprego e salários crescentes em função do tempo de serviço. Uma das conseqüências desta diferenciação entre trabalhadores estáveis e não-estáveis era a de que, em épocas de crise, o empregador poderia manter seu núcleo estável e demitir os trabalhadores temporários, sem comprometer sua futura capacidade de expansão. Em suma, o toyotismo japonês apresentava um perfil de potencial produtivo, agilidade e adaptabilidade, tanto do ponto de vista econômico quanto político, superior ao fordista.

3.3 - A REPRESENTAÇÃO ESPACIAL

A superação do modelo de produção em massa, com a ascensão da produção enxuta, não significou apenas uma reconfiguração dos sistemas de montagem. Em função de características intrínsecas à produção enxuta, ela significou também uma profunda modificação na forma como as indústrias se localizam no espaço.

Na produção em massa – versão GM – a produção de peças e mesmo subconjuntos, em grande medida processa-se em locais distintos da linha de montagem final. A razão para tal é a busca de economias de escala na produção de peças que poderão ser utilizadas em vários produtos. Se isso acontece, por outro lado, a produção de peças e a

montagem das mesmas tende a se dar por empresas distintas que, operando via mercado, buscam se aproximar umas das outras, gerando grandes economias de aglomeração. Tem-se, dessa forma, um processo de polarização concentrada que faz com que boa parte da indústria automotiva tenda para uma única região em cada mercado nacional.

A estruturação espacial da produção enxuta, naturalmente, será bastante distinta. Buscando desde os primórdios a produtividade com flexibilidade, a produção enxuta não se dará com a exploração de escalas crescentes. Nesse sentido, para viabilizar o “just in time”, as empresas japonesas – especialmente a Toyota – puderam agregar boa parte de suas respectivas cadeias produtivas em espaços relativamente pequenos e contíguos. Com plantas de peças e montadoras literalmente coladas, os kanbans (cartões de pedidos) podiam transitar facilmente entre as empresas, fazendo com que toda a cadeia integrada respondesse eficientemente às oscilações da demanda final.

Enquanto a produção enxuta se restringiu ao Japão, um país de dimensões bastante exíguas, essa característica espacial parecia não ter maiores impactos na localização das empresas. A partir dos anos 80, porém, com a entrada das empresas japonesas no mercado americano, tornou-se evidente que a espacialização da indústria automotiva não mais seria a mesma. Implantando-se de maneira integrada, ou seja, com plantas de autopeças dedicadas, as empresas japonesas não precisavam ficar em Detroit, como ocorria com a maioria das empresas americanas.

Ao contrário, elas podiam escolher localidades mais propícias, levando em conta custos de matérias-primas e insumos, transportes, mão-de-obra e, sobretudo, incentivos fiscais.

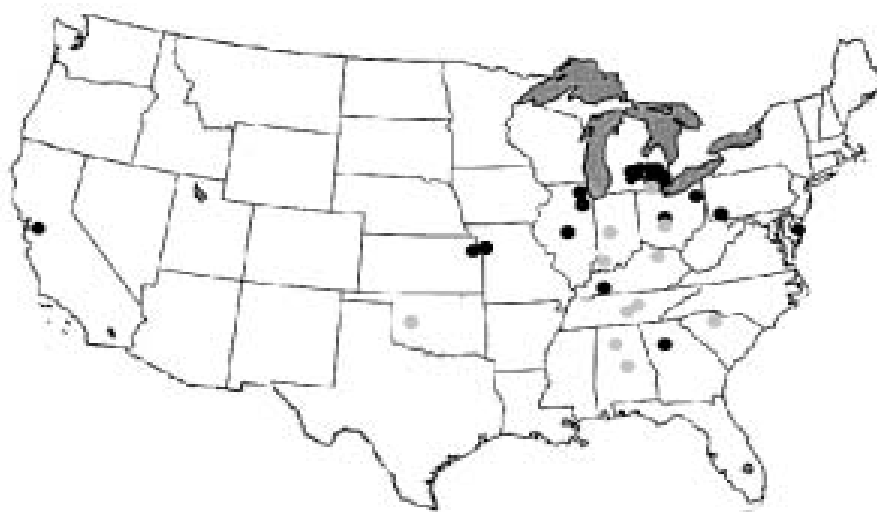
A questão dos incentivos fiscais – municipais e estaduais – deve ser ressaltada porque ela, de fato, só ganha relevância com a produção enxuta. Na produção em massa quase toda a indústria era levada a uma polarização concentrada, com a qual não havia muito como competir. As vantagens de se localizar no pólo eram tão grandes que praticamente inviabilizavam os incentivos com vistas à realocação. De outro lado, havia um grave problema de coordenação, já que as empresas não operavam de maneira integrada. Ou seja, não bastava ter a capacidade de realocar a montadora ou as fábricas de autopeças, era preciso realocar todo o sistema ao mesmo tempo, o que era quase impossível.

Todas essas dificuldades, é claro, desaparecem na produção enxuta. Sendo um sistema que se estrutura em rede, e sob o comando da montadora, ele tende a se deslocar conjuntamente. Nesse sentido, ele não precisa se localizar junto aos pólos tradicionais. No limite, ele pode se localizar em quase qualquer região que detenha uma mínima infraestrutura básica, já que ele é o seu próprio pólo. Se isso acontece, as montadoras assumem um enorme poder de barganha, estabelecendo um verdadeiro leilão de incentivos fiscais entre as diversas regiões interessadas.

Foi exatamente isso o que as montadoras japonesas fizeram ao entrar no mercado americano, sendo logo copiadas pelas européias e, também, pelas próprias americanas na medida em que estas se adaptaram à produção enxuta.

Como se constata no Mapa 1, se até os anos 70 a grande maioria das plantas americanas se localizava na região de Detroit, no Estado de Michigan, a partir dos anos 80 o processo muda completamente. Apenas uma nova planta opta por esta região, todas as demais se espalham por diversos estados do Meio-Oeste, sem criar nenhuma nova polaridade.

Mapa 1 - **EVOLUÇÃO DA INDÚSTRIA AUTOMOTIVA NOS EUA**

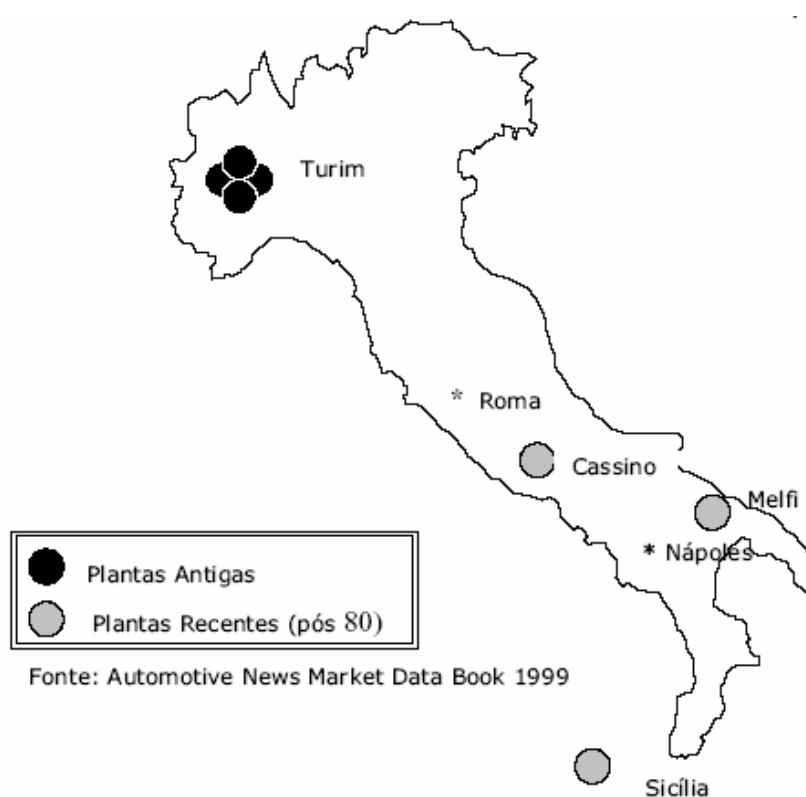


Fonte: Automotive News Market Data Book 1999, in Limonic, sd

No Mapa 2 essa mesma dinâmica pode ser constatada também no caso italiano. Enquanto até os anos 70 todas as plantas se polarizavam em Turim, na região norte da Itália, a partir dos anos 80 elas passam a optar por cidades do centro e do sul do País.

Um processo muito semelhante a essa dinâmica internacional ocorrerá com a indústria automotiva brasileira. Atraídas para o País em meados dos anos 50, todas as montadoras que aqui se implantam até o final dos anos 60 optaram pela cidade de São Paulo e pela região do ABCD, no seu entorno.

Mapa 2 – EVOLUÇÃO DA INDÚSTRIA AUTOMOTIVA NA ITÁLIA



Mapa 03 – EVOLUÇÃO DA INDÚSTRIA AUTOMOTIVA NO BRASIL



Localização das montadoras na Região do ABC até a década de 70

Fonte: Correia, J.C./D.E.R.

Sendo São Paulo o centro da economia cafeeira, que comandou o Brasil entre 1870 e 1930, esta era a região mais desenvolvida e infra-estruturada do País, onde já se concentrava boa parte da industrialização em curso. Naturalmente, o mesmo se deu com o parque metal-mecânico, produtor de autopeças.

Nos anos 70 e 80, na segunda onda de investimentos automotivos, esse processo começa a se modificar, mas muito timidamente. De uma maneira geral, as montadoras e as fabricantes de autopeças já instaladas optam por construir algumas de suas novas plantas no Vale do Paraíba. As mudanças mais relevantes ficam por conta da Volvo e da Fiat, que, chegando ao País com unidades de produção relativamente pequenas, optaram por se localizar fora do estado de São Paulo.

A Volvo, com uma fábrica de caminhões e ônibus, foi para a Cidade Industrial de Curitiba e a Fiat, com uma fábrica inicialmente de veículos populares, se localizou em Betim, na região metropolitana de Belo Horizonte.

Importante observar que, ainda que optando por estados vizinhos, Paraná e Minas Gerais, a saída de São Paulo não era uma opção trivial. São Paulo não só permanecia como o principal mercado final, como detinha a quase totalidade do parque produtor de autopeças. Dessa maneira, sair de São Paulo significava custos muito mais altos, o que exigia fortes incentivos compensatórios.

Esses incentivos ocorreram em ambos os casos, sendo mais marcantes no caso da Fiat por tratar-se de uma planta produtora de veículos. Em linhas gerais, para atrair a Fiat, em meados dos anos 70, o Governo mineiro teve de doar o terreno, investir pesadamente em infraestrutura, retornar um quarto do ICM gerado, garantir um empréstimo

subsidiado de 20 milhões de dólares e ainda participar com 46% do capital investido (Arbix, 1997).

Embora não tão amplos quanto os concedidos à Fiat, os incentivos para atração da Volvo não foram pequenos. Segundo relato, o poder público paranaense, além de assegurar a compra de um determinado número de ônibus para o seu programa de transporte urbano, também participou acionariamente do projeto e concedeu gratuitamente o terreno infra-estruturado. (Arbix, 1997).

Depois da implantação da Volvo ao final dos anos 70, o Brasil passa por toda a década dos 80, a chamada década perdida, apenas tentando combater a inflação. Esse cenário só será revertido nos anos 90, quando, com uma fixação da taxa de câmbio, a economia brasileira se estabiliza através de uma forte abertura ao comércio internacional. Esse processo, concebido como uma inserção competitiva na globalização, deixou o mercado nacional extremamente atrativo para as importações. No caso da indústria automotiva, contudo, através de uma das poucas ações de política industrial adotadas no período, vinculou-se a importação, com baixas tarifas, ao comprometimento com a produção local. Assim, via o chamado Regime Automotivo, nos anos 90 foram decididas e implantadas uma série de novas unidades montadoras no País.

Assim, tem-se a terceira onda de investimentos automotivos, com a decisão e implantação de 10 novas unidades de montagem, a grande maioria delas empreendidas por empresas que ainda não operavam no

País. No total, essas unidades representam um investimento nada desprezível de cerca de seis bilhões de dólares e a geração de quase 14,5 mil novos empregos diretos.

Segundo vários analistas, a vinda de novas montadoras decorreu, também, da saturação do setor no âmbito internacional, aliado ao grande potencial do mercado local. De fato, enquanto nos Estados Unidos e Europa a relação habitantes por veículo é inferior a dois, no Brasil é superior a dez. Ainda que muito desse potencial não vá se realizar tão cedo, dada a baixa renda per capita e a extrema concentração da renda total, no começo dos anos 90, com o incentivo aos carros populares de até 1000 cc, demonstrou-se a possibilidade concreta para significativas expansões de mercados. Arbix (1997).

A maior dessas unidades, no entanto, não se localizará em São Paulo. Ao contrário, à exceção das pequenas unidades da Honda e da Toyota, meras montadoras na forma CKDs, todas as demais optam por outros estados, o que não é de se estranhar. Sendo concebidas no sistema de produção enxuta, todas tinham grande liberdade de localização. Nesse sentido, a exemplo do ocorrido nos países centrais, estabelece-se, também no Brasil, um intenso leilão com base em incentivos fiscais, mudando por completo a configuração espacial da indústria no País.

3.4 - A globalização e o princípio da acumulação flexível

Ao longo dos anos 1950, o toyotismo japonês pôde conviver com o fordismo americano sem com ele se atritar, dado que a indústria automobilística japonesa ainda era incipiente e o gigantismo do mercado americano garantia altos lucros às Três Grandes (GM, Ford e Chrysler), que não precisavam se preocupar sistematicamente com seus custos de produção.

No entanto, quando a economia japonesa recuperou-se dos estragos da guerra, o toyotismo começou a mostrar sua capacidade produtiva e os automóveis japoneses penetraram o mercado interno americano, já nos anos 1960, a história começaria a mudar. Por outro lado, neste mesmo período, e por razões internas aos Estados Unidos, como a Guerra do Vietnam, a rigidez dos compromissos políticos, a saturação do mercado interno e o fracasso da tentativa de incorporação dos negros ao projeto de sociedade norte-americano através dos programas da Grande Sociedade de Lyndon Johnson, o próprio fordismo keynesiano começaria a dar sinais de fragilidade.

Neste momento, o que poderia se chamar de Ordem do New Deal se esgarça, com a crise fiscal do estado keynesiano, a queda da rentabilidade das grandes corporações, o isolamento político do movimento sindical, e especificamente do UAW-CIO em razão do apoio de suas lideranças e

bases ao conflito asiático, e a crise do Partido Democrata, até então o condutor de tal conflito e que havia sido o fiador de tal Ordem.(LIMONCIC, sd)

A partir de então, as montadoras japonesas iniciaram a instalação de plantas dentro dos Estados Unidos de acordo com seus princípios organizacionais e tecnológicos, dando início a um período de enfrentamento entre elas e o UAW-CIO, em que o sindicato viu-se crescentemente alijado das conquistas que havia obtido em suas relações com as montadoras americanas. A Tabela 18 revela o encontro do fordismo e do toyotismo no interior dos Estados Unidos, em termos de produtividade do trabalho, já nos anos 1980. A fábrica da GM Framingham adotava então modelos fordistas de produção, a Toyota Takaoka adotava, evidentemente, métodos toyotistas, e a NUMMI Fremont representava uma joint-venture da GM com a Toyota, através da qual a GM buscava incorporar os métodos toyotistas:

Tabela 18 - **GM FRAMINGHAM VERSUS TOYOTA TAKAOKA VERSUS NUMMI FREMONT 1987**

	GM Framingham	Totyota Takaoka	NUMMI Fremont
Horas de montagem por carro	31	16	19
Defeitos de montagem por 100 carros	135	45	45
Espaço de montagem	0,75	0,45	0,45

por carro (m ²)			
Estoques de peça (tempo médio)	2 semanas	2 horas	2 dias

Fonte: WOOMACK, James, JONES, Daniel e ROOS, Daniel, 1992.

Neste cenário, todo o quadro da regulação fordista keynesiana começaria a se alterar, posto que também as empresas americanas, para manterem-se competitivas com as japonesas, foram, pouco a pouco, adotando os métodos japoneses, rompendo assim seus compromissos com o sindicato. A globalização produtiva e financeira viria representar portanto mais um golpe no UAW-CIO e no próprio estado keynesiano de bem-estar (atacado também por dentro de suas instituições durante o governo Reagan) e, por conseguinte, na regulação fordista keynesiana. É importante frisar este ponto: o advento da globalização, liderada pelas grandes corporações cujas ações transcendem largamente os marcos legais e regulatórios dos estados nacionais, representou um importante elemento de fragilização dos atores sociais historicamente territorializados (como os Estados e os sindicatos) e, por conseguinte, de modos de regulação baseados em macro-acordos sociais de caráter nacional, como era o caso do fordismo keynesiano norte-americano. (Cardoso, 2000).

O fordismo, como visto, demorou 40 anos para constituir as bases de sua própria reprodução através de um macro-acordo social. Fundamentalmente, o que a regulação fordista keynesiana buscava fazer era, ao politizar o mercado, desacelerar o ritmo da acumulação,

destinando uma maior parcela da produção social ao consumo de forma a, no longo prazo, garantir a continuidade do processo de acumulação.

Nos dias que correm, a nova ofensiva empresarial global, baseada no princípio da flexibilização, busca, pelo contrário, voltar a acelerar o processo de acumulação, diminuir o tempo de valorização do capital e, neste processo, despolitizar o mercado e remercantilizar a sociedade, rompendo os pactos políticos e sociais nacionais anteriormente estabelecidos.

Para tal, ela precisa tornar ágil o que antes era rígido, como os pactos sociais do pós-Guerra. Se um dos princípios da flexibilização é criar núcleos relativamente reduzidos de trabalhadores estáveis e altamente qualificados, circundados por trabalhadores precários que devem estar aptos a ser desmobilizados com baixos custos sempre que a demanda flutuar ou as estratégias das empresas assim o indicarem, então uma legislação social e sindical ampla e universalista revela-se de uma rigidez incompatível. Cardoso, (2000).

Assiste-se hoje, portanto, a um processo que articula globalização e flexibilização, onde esta surge como elemento da estratégia competitiva dos diferentes países em sua busca por construir vantagens comparativas que atraiam o investimento das grandes empresas. A rigor, no atual estágio de competição globalizada também entre os países, o que se busca é, por um lado, aumentar a produtividade do trabalho e, por outro, eliminar a relação salarial fordista onde ela existe ou existiu, ou rebaixar

ainda mais os custos do trabalho, incluindo os salários, onde eles já são baixos. E é justamente aí que entra a flexibilização.

No Brasil, a flexibilização tem se caracterizado pela busca da quebra da legislação sindical e trabalhista construída ao longo dos últimos 70, viabilizando assim o rebaixamento do chamado "Custo Brasil". Um dos recentes mecanismos implementados com esse objetivo, o contrato temporário de trabalho, reflete claramente tal busca. Voltado para os trabalhadores localizados fora do universo da estabilidade, tal contrato visa rebaixar os custos de desmobilização de uma mão-de-obra percebida como em trânsito permanente, segundo o conceito da empregabilidade. Claro está, este segmento da mão-de-obra tem maiores dificuldades de sindicalização e, portanto, seu poder de barganha é fragilizado.

É neste cenário de profundas mudanças, nos níveis nacional e internacional, que se situa o atual momento de expansão da indústria automobilística no Brasil.

3.5 – O novo momento da indústria automobilística no Brasil

Como vimos, a indústria automobilística no Brasil seguiu o modelo atrelado ao capital internacional, onde o Estado brasileiro se encolhe e cede às exigências do grande capital, em detrimento do próprio Estado, e

da sociedade como um todo, que arca com os custos desses “investimentos” socializando-se as perdas e perdas de empregos especialmente.

Se o atual momento de expansão da indústria automotiva no Brasil segue, de modo geral, as grandes linhas traçadas pelos acordos e câmaras setoriais, ele incorre também em sérios limites, não equacionados pela política brasileira de transportes nem tampouco, e principalmente, pelo pacto social que ora se gesta no país.

3.5.1 - A nova configuração da indústria automotiva: os pólos e a integração regional via Mercosul

Um dos princípios que tem norteado a estratégia de expansão das montadoras, e que visa minimizar a interferência sindical, é a descentralização geográfica das novas plantas, uma estratégia utilizada desde os anos 1930 nos Estados Unidos. Na ocasião, quando o UAW-CIO começou a sindicalizar em massa os trabalhadores do Meio-Oeste (Michigan, Ohio, Indiana), as montadoras passaram a instalar plantas no Sul do país.

No Brasil não tem sido diferente. São Paulo tem perdido a posição de hegemonia absoluta de que até recentemente gozava como

praticamente o único centro automotivo do país, dado que para fugir aos ambientes altamente sindicalizados do ABC, principalmente São Bernardo do Campo, as montadoras têm buscado instalar suas novas fábricas em outros estados.

Em 1996, havia 22 novas plantas recém-inauguradas, em construção ou anunciadas, e destas apenas 6 localizavam-se em São Paulo. As outras distribuíam-se pelo Paraná, com 7 plantas, Minas Gerais, com 4, Bahia, com 1, Rio de Janeiro, com 2 e Rio Grande do Sul, com 2. Em decorrência, em 1996 São Paulo concentrava 68% das plantas automotivas brasileiras, e ao fim de 2000 concentrou apenas 50%² ainda que permaneça como responsável por 75% da produção nacional de veículos e por mais de 80% das unidades fabricantes de autopeças. De modo sucinto, os novos pólos automotivos que se configuram são os seguintes, conforme tabela 19:

Tabela 19 - BRASIL. NOVOS PÓLOS AUTOMOTIVOS.

Estado	<i>Quadro Geral</i>	Novos investimentos
São Paulo	<p>O ABCD vive uma situação de desemprego estrutural no setor automobilístico, por contar com uma oferta de mão-de-obra especializada não mais necessária em função dos novos processos gerenciais e novas tecnologias.</p> <p>Por outro lado, a região possui uma alta densidade sindical, que leva as empresas a evitar a instalação de novas plantas e a modernizar as existentes.</p> <p>Já nos anos 80 teve início um processo</p>	<p>Toyota: nova fábrica em Indaiatuba, com capacidade para 30 mil veículos por ano, com investimentos na ordem de US\$ 150 milhões, com baixo índice de nacionalização. Contudo, como a planta é bastante horizontalizada, o aumento da produção pode levar à instalação de fornecedores no entorno;</p> <p>Honda: nova fábrica em Sumaré, região de Campinas, com investimento de US\$ 150 milhões, com baixo índice de nacionalização.</p>

² Cf. ANFAVEA. Anuário Estatístico da Anfavea, 1999. S. Paulo: Anfavea, 1999, p 34 e 36

	<p>de investimentos em outras áreas do estado, particularmente o Vale do Paraíba, nas cidades de Taubaté e São José dos Campos.</p> <p>O estado de São Paulo concentra ainda 80% das plantas de autopeças do país, mas não mais no ABCD. Estas plantas têm se transferido para o interior do estado ou para Minas Gerais.</p>	
--	---	--

<p>Minas Gerais</p>	<p>Em 1976, a Fiat instalou sua primeira fábrica em Minas Gerais. Hoje, Minas respon-de por quase 30% dos automóveis produzidos no Brasil e tem sido palco de crescentes investimentos na área de autopeças, particularmente de fábricas até então instaladas em São Paulo.</p> <p>Atualmente, o estado conta com mais de 150 empresas de autopeças e 30 mil trabalhadores no setor.</p>	<p>Fiat: os novos investimentos articulados à Fiat dizem respeito, principalmente, ao seu papel de indutora, por buscar criar um cinturão de empresas de autopeças nas cidades de Belo Horizonte, Betim, Contagem, Sete Lagoas, e outras da região da Grande BH e, também, no Sul de Minas, como em Pouso Alegre, Itajubá, Varginha etc. O Sul de Minas ainda se beneficia da proximidade com o Vale do Paraíba, onde também se expandem novas plantas, como no caso das do Rio de Janeiro. Na década de 1980, apenas 26% das compras da montadora eram realizadas no estado. Em 1999, este patamar deve atingir 75%;</p> <p>Itveco: subsidiária da Fiat, instalou-se em Sete Lagoas para produzir caminhões. Sua planta tem capacidade para 30 mil unidades/ano, com investimentos de US\$ 220 milhões, incluindo uma fábrica de motores com capacidade para 35 mil unidades/ano. O índice de nacionalização deve atingir entre 70% e 80% no ano 2001. A planta será bastante enxuta, concentrando suas atividades nas áreas de carroceria, pintura e montagem;</p> <p>Mercedes Benz: Investimentos de US\$ 820 milhões na planta de Juiz de Fora, com previsão de produção de 70 mil unidades no ano 2000, sendo que 15% deve dirigir-se ao Mercosul. Quando a planta estiver plenamente instalada, o índice de nacionalização deve atingir 70%. A planta é bastante horizontalizada e, do total de 140 fornecedores, 40% estão no exterior, particularmente a Alemanha. Dentro do parque da Mercedes localizam-se 10 fornecedores, nas áreas de montagem de conjuntos roda/pneus, bancos, suportes de painel, interior da cabine, peças plásticas, vidros, chicotes elétricos, escapamento, suporte integral do motor e tubos de combustível.</p>
---------------------	--	---

Rio de Janeiro	<p>Em sendo o segundo estado industrial do Brasil, o Rio tem participação modesta no novo ciclo de expansão da indústria automotiva.</p> <p>Apenas duas montadoras estão instaladas no estado, a VW e a Peugeot-Citröen, atraindo poucas empresas de autopeças.</p> <p>A fábrica da VW, segundo o conceito de consórcio modular, atraiu alguns fabricantes para dentro de sua própria planta e a Peugeot-Citröen deverá atrair alguns fornecedores mundiais, como a Ecia e a Bertrand Faure.</p>	<p>Volkswagen: o fim da Autolatina deixou a VW sem uma linha de montagem de caminhões. A fábrica de Resende veio suprir esta deficiência, utilizando um novo método de gestão, conhecido como consórcio modular. A empresa fez investimentos da ordem de US\$ 250 milhões e espera produzir 24 mil unidades/ano;</p> <p>Peugeot-Citröen: somente com o Mercosul a empresa decidiu-se a fabricar carros no Brasil. Até então sua atuação era restrita à Argentina. A empresa irá produzir, no município de Porto Real, veículos compactos e médios.</p> <p>Com investimentos de US\$ 600 milhões, planeja-se produzir 70 mil unidades/ano, das quais cerca de 20% serão exportadas para a Argentina. Em 2003 o índice de nacionalização deverá ser de 75%.</p> <p>De acordo com o princípio de terceirização das atividades, a planta da empresa concentrará suas atividades nas áreas de fechamento da carroceria, pintura e montagem final. Também a indicar uma busca por maior eficiência e especialização, os motores dos veículos serão fabricados pela Renault em São José dos Pinhais, Paraná.</p>
Rio Grande. do Sul	<p>Possui um importante parque metal-mecânico, plantas de veículos comerciais e máquinas agrícolas e uma indústria de autopeças com 200 empresas, a maioria de pequeno e médio porte.</p> <p>Ainda assim, em um primeiro momento, as novas fábricas, particularmente a GM, deverão manter seus fornecedores em São Paulo.</p>	<p>General Motors: investimento de US\$ 600 milhões para produzir 150 mil unidades/ano. A fábrica organiza-se segundo o conceito de condomínio industrial, ou seja, os principais fornecedores localizam-se no próprio terreno da planta, embora fisicamente separados. Com uma produção horizontalizada, a fábrica concentra as atividades de estamparia, pintura e montagem. Mesmo a administração do condomínio é terceirizada;</p> <p>Navistar International: Investimento de US\$ 68 milhões para produzir 1,2 mil caminhões/ano. A planta apenas monta o veículo, com um baixo índice de nacionalização.</p>
Paraná	<p>O estado é um dos que mais tem atraído investimentos neste novo ciclo da indústria automotiva no Brasil, tanto no que se refere a novas montadoras como a fábricas de autopeças, predominando os novos métodos gerenciais e tecnologias.</p>	<p>Volvo: Investimento de US\$ 350 milhões na produção de caminhões pesados. Além disso, a empresa vem investindo também no desenvolvimento de um parque de fornecedores.</p> <p>Renault: Investimento de US\$ 1 bilhão, dentro de uma estratégia voltada para o Mercosul. No Uruguai, montará apenas o Twingo; no Chile, caixas de</p>

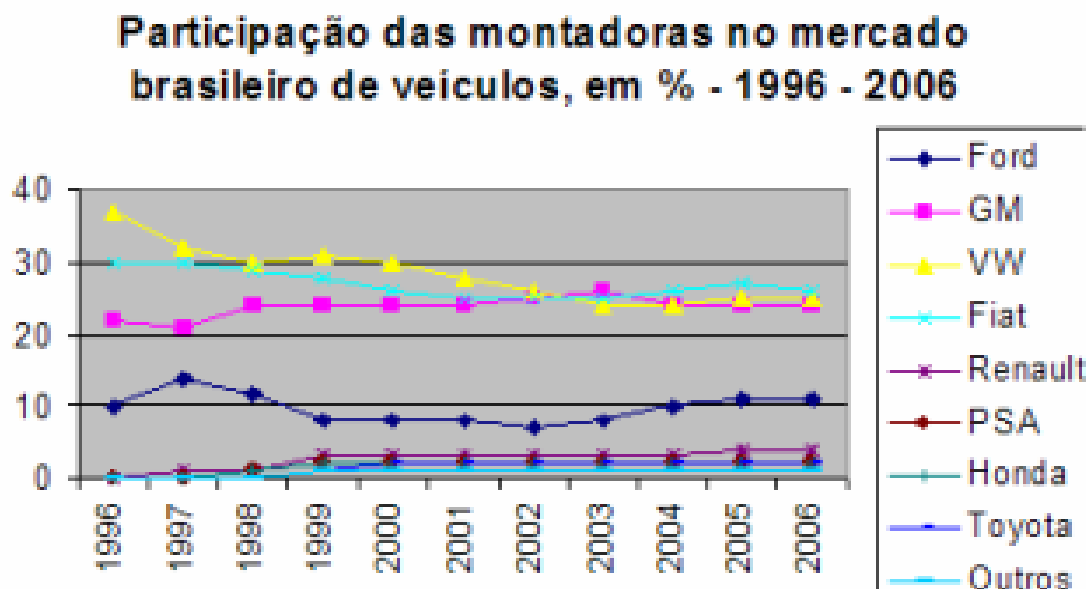
		<p>câmbio; na Argentina, fabricação do Clio I, R 19, Mégane, Trafic e Kangoo; no Brasil, fabricação dos modelos Mégane, Scénic e Clio II, além de motores. A capacidade inicial será de 120 mil unidades/ano, com alto grau de flexibilidade. As operações limitam-se a funilaria, pintura e montagem, ao passo que a estamperia, a manutenção e montagem de subconjuntos são terceirizadas por fornecedores localizados nas imediações.</p> <p>O índice de nacionalização deverá estar acima de 60% após a inauguração da fábrica de motores. Dentre os 50 principais fornecedores, 20 são novos no Brasil;</p> <p>Chrysler: Investimentos de US\$ 315 milhões para a produção de 12 mil unidades/ano de <i>pick-ups</i>. A planta, inaugurada em 1998, utiliza o conceito de células de produção coordenadas, eliminando assim níveis hierárquicos e dando maior responsabilidade ao funcionário dentro do processo produtivo. A produção é bastante terceirizada, e a empresa realiza apenas as operações de pintura e montagem, com um volume significativo de importação de componentes. Junto com a BMW, a empresa está investindo em uma fábrica de motores a serem utilizados pelos automóveis Chrysler nos Estados Unidos e Rover na Inglaterra.</p> <p>Audi/VW: Investimento de US\$ 750 milhões para produzir 160 mil unidades/ano dos modelos Audi A3 e Golf. O projeto prevê a instalação de um parque de fornecedores junto à fábrica, que concentrará as atividades de estamperia, fechamento da cabine, pintura e montagem final. A concepção será a de um condomínio industrial. O índice de nacionalização deve atingir entre 70% e 75%.</p>
Bahia	Não possui qualquer tradição fabril na área de montagem ou autopeças.	Ford: Investimento de US\$ 1,3 bilhão para produzir 250 mil unidades/ano.

Quadro elaborado a partir de: SANTOS, Angela Maria e Pinhão, Caio Márcio. Pólos automotivos brasileiros. BNDES Setorial. Rio de Janeiro, n. 10, setembro de 1999 e BNDES. Área de Operações Industriais 2.

Gerência Setorial do Complexo Automotivo, n. 26. Distribuição Regional. Indústria automobilística e de autopeças. BNDES: Rio de Janeiro, setembro de 1999.

Estes investimentos têm alterado significativamente a participação das empresas no mercado brasileiro. Até o início deste novo ciclo de expansão, a Ford, a GM, a VW e a Fiat dominavam 100% do mercado brasileiro. Entre 1996 e 1999 a evolução foi a seguinte – ver gráfico 5 abaixo:

Gráfico 5 - **PARTICIPAÇÃO DAS MONTADORAS NO MERCADO BRASILEIRO DE VEÍCULOS**



Fonte: ANFAVEA

No entanto, a reorganização espacial da indústria automotiva dificilmente será um instrumento de superação das desigualdades regionais do Brasil. A guerra fiscal, que questiona os princípios federativos sobre os quais repousa a República brasileira, traz em si custos altos, ainda não completamente mensurados, e que pode eliminar as possíveis vantagens da atração de investimentos automotivos para novas regiões. Mais do que isto, o nivelamento entre as regiões, se ocorrer, pode se dar por baixo, pois os empregos gerados em uma região podem estar subtraindo empregos de outra.

Ao voltarem-se para o mercado externo, através do Mercosul, as plantas automotivas do Rio Grande do Sul, por exemplo, utilizam-se de peças importadas de países deste bloco econômico, particularmente da Argentina, até então produzidas no estado de São Paulo. Em Rezende, cidade em que foi instalada a revolucionária fábrica de caminhões da Volkswagen,³ os benefícios inicialmente esperados dificilmente se concretizarão. Os empregos gerados serão relativamente poucos, pois a organização da produção e a tecnologia nela empregada são altamente poupadoras de mão-de-obra, e a remuneração dos empregados é, em média, 60% inferior à dos sindicalizados metalúrgicos do ABCD.

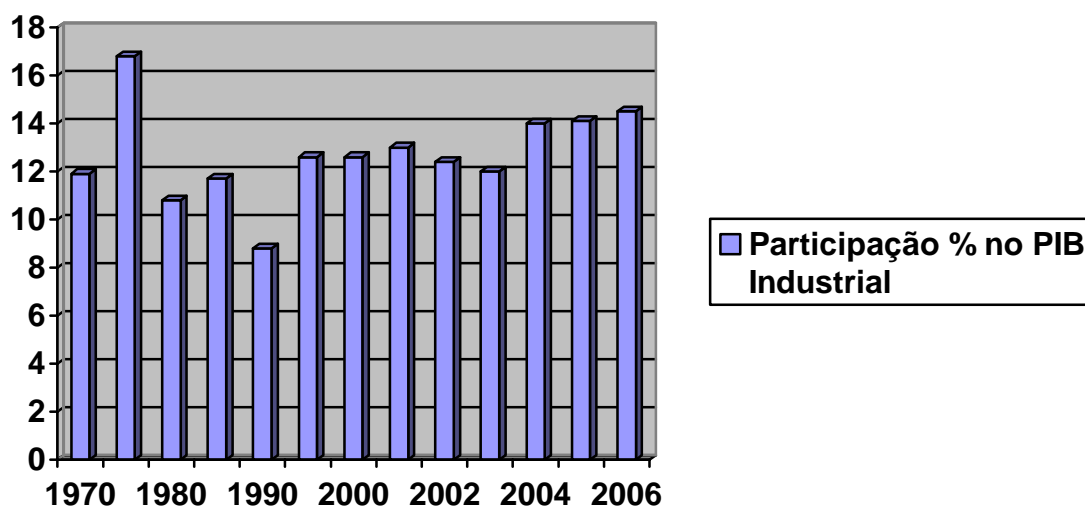
“Os fornecedores do consórcio modular que operam no interior da fábrica não recolherão impostos municipais, pois estão classificados pela VW na rubrica “custos operacionais”, e a maior parte das peças a serem utilizadas na montagem dos veículos virá de fornecedores localizados fora

³ Cf. ARBIX, Glauco e ZILBOVICIUS, Mauro. “Consórcio modular da VW: um novo modelo de produção?”. In ARBIX, Glauco e ZILBOVICIUS, Mauro (org.). *De JK a FHC. A reinvenção dos carros*. São Paulo: Scritta, 1997, p. 449-470.

do Estado do Rio. Por fim, a cidade já conta com novos gastos oriundos de problemas até então inexistentes, como a invasão de terrenos por pessoas que para lá se dirigiram em busca de empregos". DIEESE, 2000

Seja como for, as plantas dos novos pólos automotivos possuem uma produtividade muito superior às alcançadas no ABCD paulista, não só porque foram construídas com métodos de produção e tecnologias novos, como nestes ambientes o movimento sindical é mais frágil. Nelas, a produtividade alcança entre 45 a 50 unidades/trabalhador/ano, com a meta de alcançar 60, contra 25 a 30 do ABCD. A nova fábrica da General Motors em Gravataí, Rio Grande do Sul, espera obter a produtividade de 100 unidades/trabalhador/ano. Como resultado, a participação da indústria automotiva no PIB industrial brasileiro cresceu significativamente, como demonstra o gráfico 6:

Gráfico 6 – PARTICIPAÇÃO DA IND. AUTOMOTIVA BRASILEIRA NO PIB INDUSTRIAL.



Fonte: ANFAVEA, 2007

Porém é a partir dos anos 80 que novos modelos de processo de produção (kanban, just-in-time, 5s etc) se iniciam, numa reengenharia que provoca mudanças significativas nas indústrias. O trabalho passa a ser executado por colaboradores com maiores conhecimentos e co-responsabilidades, num modelo bastante corporativo e de cumplicidade entre as equipes de trabalho. Os postos individuais deixam de existir e equipes trabalham em células produtivas sendo que o processo de controle da produção são gerenciados pela própria equipe. A chefia assume papel de coordenação.

O resultado deste novo processo significa áreas produtivas menores, descentralização e desverticalização da produção, maiores necessidades de circulação, subcontratação e tercerização de atividades, principalmente das atividades-meio.

Os reflexos no espaço urbano, comparativamente aos modelos de produção são apontados por Martins (1998) na tabela 20:

Tabela 20 – REFLEXOS NO ESPAÇO URBANO

a) – Processo de Produção:

Produção Fordista	Produção Toyotista	Reflexos no espaço urbano
- Produção em massa de bens homogêneos;	- Produção flexível e em pequenos lotes;	- Áreas menores e diversificadas
- Voltada para os recursos;	- Voltada para a demanda	-Localização desvinculada da oferta local de insumos;
- Integração vertical	- Integração horizontal, sub-contratação	- Maior circulação do produto fora da unidade industrial

b) – Trabalho:

- Realização de uma única tarefa pelo trabalhador	- Múltiplas tarefas – Ênfase no conhecimento e co-responsabilidade	- Diversidade dos tamanhos e formas dos edifícios industriais
- Setor industrial	- Setor de comércio e serviços	- Segmentação econômica: indústrias de maior tecnologia e escritórios complexos nas grandes cidades e cidades periféricas

c) – Espaço:

- Especialização espacial funcional	- Agregação e aglomeração espaciais	- Extinção de uso dos distritos industriais empresas menores e em maior quantidade nas cidades
- Homogeneização dos mercados de trabalho	- Diversificação do mercado de trabalho	- Segmentação social – diversidade espacial – circulação multidirecional e dinamizada.

d) – Estado:

- Regulamentação	- Desregulamentação / re-regulamentação	- Oferta de serviços alternativos: grupos informais e iniciativas privadas no meio urbano (perueiros, camelôs)
- Socialização do bem-estar social	- Privatização das necessidades coletivas	- Redução da oferta de grandes conjuntos de habitação social - Pouco investimento em áreas públicas urbanas - Proliferação de edifícios como shoppings, parques temáticos, clubes e condomínios

e) – Ideologia:

- Totalidade/reforma estrutural	- Especificação / adaptação	- Intervenções urbanas pontuais
- Socialização	- Individualização – a sociedade do espetáculo	- Arquitetura de imagens - competição

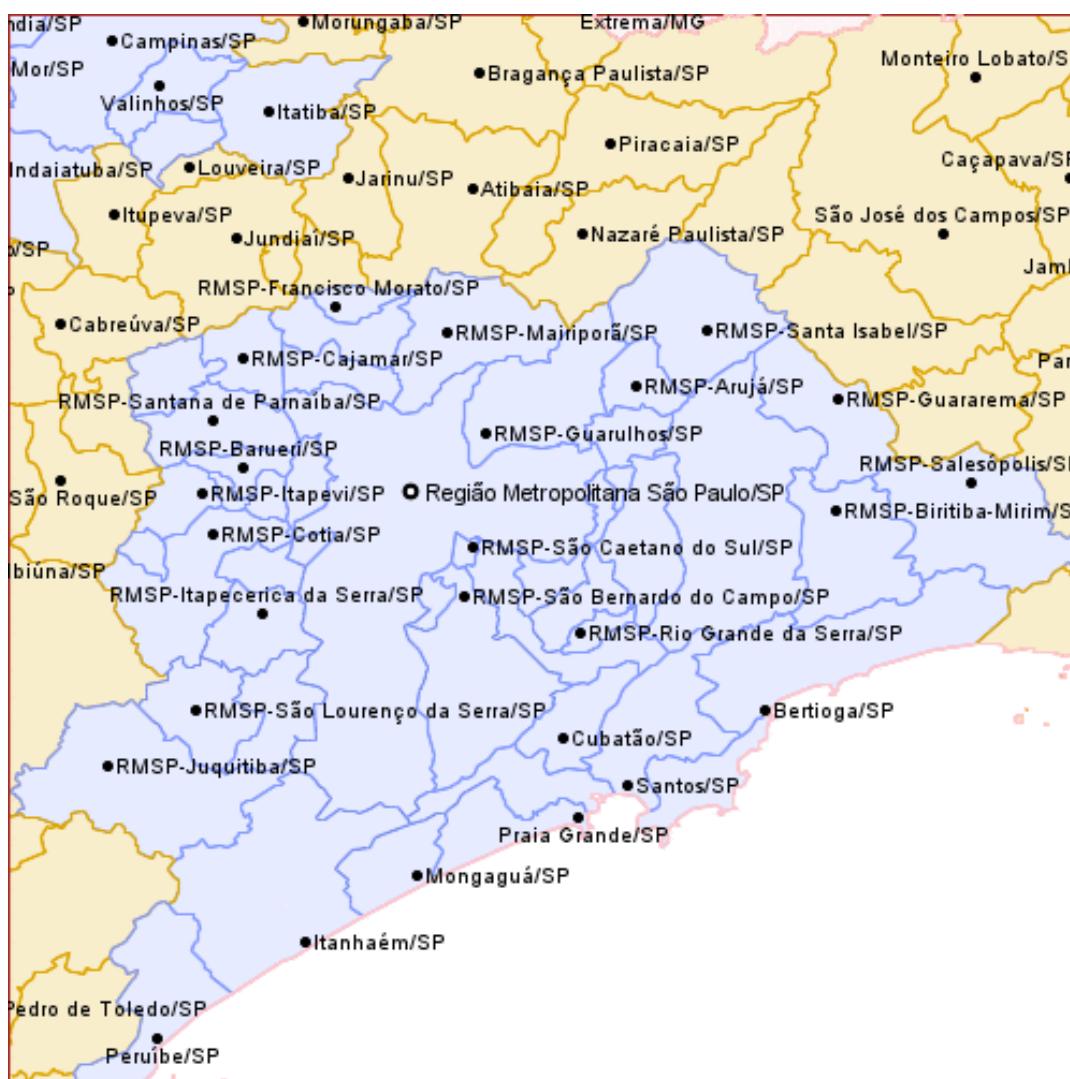


Capítulo IV

As Cidades

Conforme dito anteriormente, este estudo abrange as cidades de São Bernardo do Campo e São Caetano do Sul, na região metropolitana de São Paulo, consideradas para o período fordista e Sumaré e Indaiatuba, na região metropolitana de Campinas, consideradas para o período toyotista, estabelecendo-se um quadro comparativo entre estas fases.

Mapa 4 – REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO



4.1 – Cidades do período fordista

As cidades consideradas para análise, São Bernardo do Campo e São Caetano do Sul, todas na Região Metropolitana de São Paulo, têm a implantação das primeiras indústrias automobilísticas – década de 40 para SCS e década de 50 para SBC.

4.1.1 - São Bernardo do Campo

4.1.1.1 - A história da cidade:

São Bernardo do Campo, cidade paulista, situada no Planalto Atlântico, integra um dos maiores e mais importantes parques industriais do país. O desenvolvimento industrial de São Bernardo acentuou-se com a implantação das grandes indústrias automobilísticas, o que lhe valeu a alcunha de “Detroit brasileira”. Além das grandes indústrias automobilísticas, ali estão outros importantes estabelecimentos industriais nos setores metalúrgicos e de mobiliário.

As semelhanças que levam a comparar com Detroit são economia centrada na indústria pesada, desenvolvimento da organização da produção de acordo com o modelo fordista, forte presença da organização sindical, crise a partir da implantação de novos pólos de produção automotiva e da redistribuição geográfica da indústria, crescimento do desemprego e o refluxo migratório. (Conceição:2001, 49).

A origem da cidade remonta ao século XVIII, em um núcleo populacional que se desenvolveu em torno de uma igreja, na sesmaria de São Bernardo. Durante muito tempo foi apenas uma etapa na viagem de São Paulo a Santos, sendo distrito de Santo André.

No dia 8 de abril de 1553, foi levantado o pelourinho que simboliza o "foro da vila". O ato equivalia ao que nós entendemos hoje por emancipação político-administrativa dos municípios. A solenidade ocorreu na presença do capitão-mor e do ouvidor, pessoas de confiança do rei de Portugal. O nome dado na ocasião foi de Vila de Santo André da Borda do Campo.

O ato foi a oficialização de um aglomerado em que viviam índios guayanazes, portugueses e mamelucos, no Planalto de Piratininga, próximo à taba do cacique Tibiriçá, que hoje dá nome à rodovia que liga a região do Riacho Grande à cidade de Mogi das Cruzes.

Os padres jesuítas, que além de possuir um colégio na Vila de São Vicente, obtiveram autorização para instalar outro na nova Vila de João Ramalho, vindo a ser instalado o Colégio de São Paulo, dentro dos limites da vila. O entorno do colégio, com seu famoso pátio, deu origem, mais tarde, à cidade de São Paulo, cujo marco é a celebração da primeira missa em 25 de janeiro de 1554, sete meses depois da inauguração da Vila de Santo André da Borda do Campo.

A transferência da sede da vila de Santo André da Borda do Campo para o colégio São Paulo, com a mudança do pelourinho, ocorreu em 1560, em virtude dos constantes ataques dos índios carijós, motivados por conquistadores franceses que se instalaram no entorno da baía de Guanabara, no Rio de Janeiro, em meados do século XVI.

As terras do planalto continuaram a ser habitadas por detentores de sesmarias, por monges beneditinos com sua fazenda São Bernardo e muitos outros, até que em 1735, Antônio Pires Santiago fundou uma capela dedicada a Nossa Senhora da Conceição, cuja instalação se deu a pedido do Padre Salvador Pires Santiago, em 20 de dezembro de 1736 e, por situar-se à margem da Estrada do Mar, recebeu também o nome de Capela da Boa Viagem, pois os viajantes nela oravam invocando proteção para a viagem que realizavam. (www.saobernardo.sp.gov.br).

Em março de 1889, pouco antes da Proclamação da República, uma lei provincial desmembrou São Bernardo do município de São Paulo. O novo município só foi instalado em maio do ano seguinte, já no governo republicano. Nessa ocasião, o território do município era de 817 km², com sede no local da primitiva Vila de Santo André da Borda do Campo. A primeira Câmara Municipal foi eleita em 1892, no dia 30 de agosto.

Em 1938, em plena ditadura do Estado Novo, por decreto do então interventor federal Adhemar Pereira de Barros, São Bernardo foi rebaixada da condição de sede do município, transferindo-se a sede para o Bairro da Estação, atualmente Santo André. Em 30 de Novembro de 1944, São

Bernardo recupera essa condição, depois de uma luta incansável dos chamados emancipacionistas, liderados por Wallace Cockrane Simonsen, que se tornou o primeiro prefeito dessa nova fase.

Quando a cidade ganha a sua emancipação político-administrativa de forma definitiva por um decreto estadual, São Bernardo conheceu um ritmo de crescimento tanto econômico como demográfico raro para os padrões brasileiros. Em meados dos anos 40, em meio a Segunda Grande Guerra Mundial, São Bernardo do Campo tinha menos de 30 mil habitantes e ainda não havia se conurbado com a capital e demais municípios vizinhos. São Paulo, por sua vez, era ainda uma capital de província e estava longe de ser a maior cidade do país.

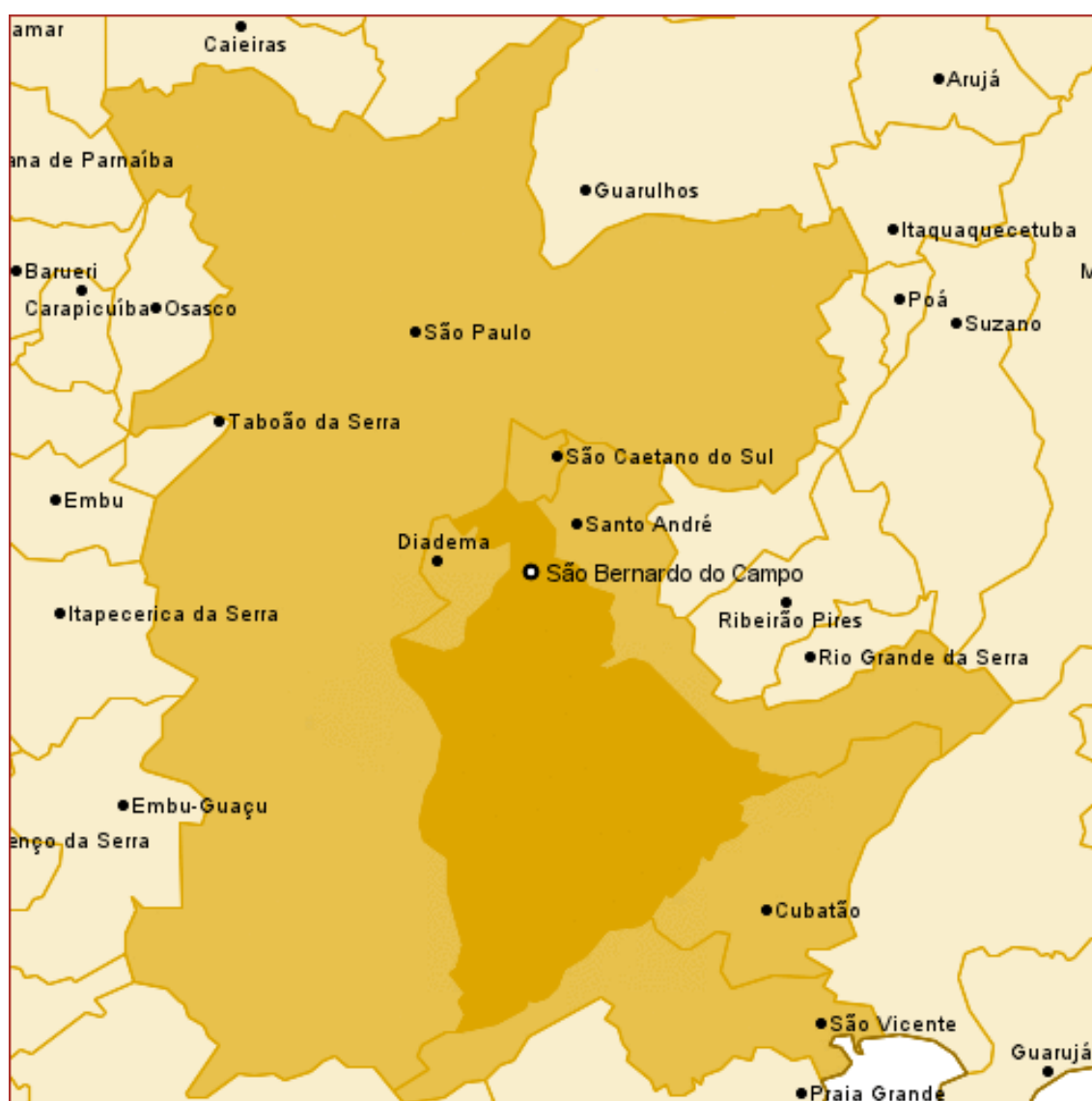
A cidade comemora o seu aniversário no dia do santo italiano Bernardo de Claraval, 20 de agosto, e inicia a sua escalada para o desenvolvimento que experimentou nas décadas seguintes.

Penteado faz a seguinte afirmação sobre a relação entre as três principais cidades da região (Santo André, São Bernardo e São Caetano do Sul):

“Tão próximas se encontram uma da outra, tão ligadas se acham pela comunhão de interesses, dominadas todas pela função industrial, tais cidades acabaram por verificar, através de seus homens públicos, que só haveria vantagens se se unissem de maneira mais objetiva sempre que fossem as mesmas dificuldades a vencer.” (p. 25)

A implantação das montadoras no município, na gestão do prefeito Lauro Gomes, nos anos 50, foi fator determinante em favor do crescimento da cidade. A abertura da via Anchieta e outras obras de infraestrutura viária e terras relativamente mais baratas em relação às situadas próximas às ferrovias passaram a dar sustentação a um intenso processo de industrialização.

Mapa 5 - SÃO BERNARDO DO CAMPO



4.1.1.2 – São Bernardo do Campo e Detroit, alguma semelhança ?

Para São Bernardo do Campo, o título de “Detroit Brasileira”. Detroit, cidade no estado de Michigan nos Estados Unidos faz-se à semelhança por esta ter em seu território uma grande concentração industrial em área densamente povoada.

A Professora Heather Ann Thompson, professora assistente das Universidades da Carolina do Norte e Michigan disse no Seminário Internacional de Desenvolvimento Econômico e Social do Grande ABC, que o caso de São Bernardo do Campo é diferente do caso de Detroit, pois o esvaziamento que se deu na cidade norte americana, com a saída das principais montadoras de seu território, chegou num estado tal de degradação que não há meios de comparação: “São Bernardo não sofreu um esvaziamento, mas um abalo”.

Heather avaliou como positivos os resultados do projeto desenvolvido em sua cidade, que saiu de um fórum semelhante à Câmara Regional do ABC, visando a criação de empregos a partir do incentivo ao setor terciário, especialmente o turismo, a hotelaria e a instalação de cassinos: “Se isto garantir o pagamento de salários dignos, não importa se a atividade é industrial ou outra qualquer”.

Ela se disse decepcionada com os baixos salários pagos por algumas das novas fábricas de Detroit. Entre outras alternativas de reerguimento de Detroit, uma foi a construção de um grande centro de pesquisas

médicas, na tentativa de transformar a cidade em pólo de referência nessa área.

4.1.2 – São Caetano do Sul

4.1.2.1 – A história da cidade:

A região em que hoje se situa o município de São Caetano do Sul é ocupada desde o século XVI, quando era conhecida como Tijucuçu. Foi área de fazendas de moradores do antigo povoado, depois vila (1553), de Santo André da Borda do Campo, extinta por ordem do governador-geral. Sua população e seu predicamento de vila (município) foram transferidos para o povoado jesuítico de São Paulo de Piratininga- 1560.

“A partir do começo do século 17, fazendeiros e sitiantes da hoje região do ABC começaram a migrar para o Vale do Paraíba, onde surgiram as vilas de Taubaté e de Santana das Cruzes de Mogi (Mogi das Cruzes). Dois desses fazendeiros e criadores de gado doaram suas terras para o Mosteiro de São Bento da vila de São Paulo, um onde viria a ser São Bernardo e outro onde viria a ser São Caetano. Nesta última região, o doador foi o capitão Duarte Machado, em 1631, que participara da bandeira de Nicolau Barreto aos sertões dos índios Temiminó, em 1602, para captura e escravização de indígenas. Foi ele também membro da Câmara da Vila de Piratininga, onde exerceu a função de almotacel”. (Martins, 2002).

Quarenta anos depois, em 1671, Fernão Dias Pais arrematou em leilão o sítio do falecido capitão Manuel Temudo, também no Tijucuçu, e o doou ao mesmo Mosteiro de São Bento. Formou-se, assim, a Fazenda do Tijucuçu, utilizada pelos monges beneditinos na criação de gado.

Em 1717, os monges ergueram no lugar onde está hoje a Matriz Velha de São Caetano uma capela dedicada a São Caetano di Thiène, o

santo patrono do pão e do trabalho. Passou a fazenda a chamar-se Fazenda de São Caetano do Tijucuçu, depois apenas Fazenda de São Caetano. Alguns anos depois, em 1730, os monges fundaram ali uma fábrica de telhas, tijolos, lajotas, louças e adornos cerâmicos para ornamento de casas e igrejas na cidade de São Paulo. Esse material era diariamente transportado, pelo rio Tamanduateí, de um porto que havia na Fazenda para o Porto Geral de São Bento, onde é hoje a rua 25 de Março, ao pé da Ladeira Porto Geral. Até o século XVIII, o trabalho da fazenda era realizado por escravos indígenas e a partir dessa época também por escravos negros de origem africana. A fábrica funcionou até a década de setenta do século 19.

Ao redor da Fazenda desenvolveu-se o Bairro de São Caetano, no mesmo território da cidade de São Paulo. Foi recenseado pela primeira vez em 1765, quando o Morgado de Mateus determinou que se fizesse o censo da população da Capitania de São Paulo. Seus habitantes eram agricultores e tropeiros e recebiam os sacramentos na Capela de São Caetano.

Em 1871, no dia seguinte ao da Lei do Ventre Livre, a Ordem de São Bento decidiu, em seu Capítulo Geral da Bahia, libertar todos os seus escravos, em todo o Brasil, mais de quatro mil. Privada de mão-de-obra, a Fazenda de São Caetano foi desapropriada pelo Governo Imperial para nela instalar o Núcleo Colonial de São Caetano em 28 de julho de 1877. As terras da Fazenda foram divididas e distribuídas a colonos italianos

entre 1877 e 1892, quando entrou no Núcleo a última família de imigrantes. O primeiro grupo de famílias assentado no Núcleo embarcara no porto de Gênova e chegara ao Brasil no navio italiano Europa. Procedia todo ele de Cappella Maggiore, província de Treviso, na região do Vêneto, norte da Itália.

Em 1883, a São Paulo Railway inaugurou a estação de São Caetano e em 1889 o governo da província refez o antiqüíssimo Caminho do Mar, que desde o século XVI atravessava a região. de modo a torná-lo tributário da ferrovia.

No início, os colonos do Núcleo Colonial dedicaram à produção da batata inglesa, ou batatinha. Mas em seguida vários deles plantaram videiras e passaram a produzir vinho de mesa, o Vinho São Caetano, comercializado num estabelecimento de Emílio Rossi, colono em São Caetano, que havia no Largo do Tesouro, em São Paulo. As videiras de São Caetano foram contaminadas pela filóxera, a partir de parreiras do bairro da Mooca. Em dois anos a produção de uva e vinho caiu verticalmente. Essa praga destruiu parreirais no mundo todo. Emílio Rossi, que em 1887 e 1888 trocou idéias a respeito com o médico e cientista Luís Pereira Barreto, resolveu fazer enxertias com cepas da chamada uva americana, resistente à praga, que deram certo.

Mas era tarde. Muitos colonos empobrecidos começaram a vender seus lotes de terra e pela época da proclamação da República as primeiras

indústrias começaram a instalar-se na região, em terras compradas aos colonos. O núcleo agrícola se transformava em bairro operário.

Nesse período, os colonos que haviam recebido terras nas várzeas úmidas do rio Tamandateí e do rio dos Meninos, remanescentes do antigo pântano do Tijucuçu montaram olarias e começaram a produzir tijolos. Um desses colonos, Giuseppe Ferrari foi um dos fornecedores de tijolos para construção do Museu do Ipiranga, a partir de 1895, de que se encarregara o italiano Luigi Pucci.

Pouco antes da proclamação da República foi criado o município de São Bernardo, desmembrado do de São Paulo, e a maior parte do Núcleo Colonial e do antigo bairro de São Caetano foi a ele anexada. Cerca de um quinto da antiga localidade de São Caetano permaneceu no território do município de São Paulo e constitui a área dos hoje bairros de Vila Carioca, Sacomã e Heliópolis. Nesse mesmo ano, um censo do Núcleo Colonial contou 322 habitantes, cujas famílias estavam distribuídas em 92 lotes de terra.

Em 1905, São Caetano era elevado a Distrito Fiscal por decisão da Câmara de São Bernardo. A fixação das primeiras indústrias coincidiu com a elevação de São Caetano a Distrito de Paz, em 1916. Em 1924, o arcebispo de São Paulo, Dom Duarte Leopoldo e Silva, dava ao núcleo a sua primeira paróquia e seu primeiro vigário, o padre José Tondin. A vila transformava-se em cidade.

A primeira manifestação de autonomia para o Distrito de São Caetano aconteceu em 1928, com a liderança do engenheiro Armando de Arruda Pereira, diretor da Cerâmica São Caetano, residente na localidade. Para divulgar a idéia emancipacionista, foi fundado o São Caetano Jornal que convocava a população para votar nos seus candidatos a vereador e Juiz de paz nas eleições municipais de 1928. Entretanto, os resultados não foram os esperados. Na década de 40, o sonho da emancipação voltou a empolgar os caetanenses, com o segundo movimento emancipacionista.

Nesta época instala-se definitivamente em São Caetano do Sul a General Motors do Brasil S.A., ocupando área lindeira à estrada de ferro de modo a garantir o suprimento de matéria-prima e peças vindas do porto de Santos.

Em 1947, em movimento liderado pelo Jornal de São Caetano, foi realizada uma lista com 5.197 assinaturas e enviada à Assembléia Legislativa do Estado, solicitando um plebiscito. A consulta popular foi realizada em 24 de outubro de 1948 e em 24 de dezembro de 1948, o governador do estado de São Paulo, Ademar de Barros, ratificou a decisão e criou o "município de São Caetano do Sul", através da lei Estadual n. 233, de dezembro de 1948, acrescentando-lhe o apêndice do Sul, para distingui-lo de homônimo pernambucano. Em 30 de dezembro de 1953, foi criada a Comarca de São Caetano do Sul, instalada no dia 3 de abril de 1955.

Mapa 06 – SÃO CAETANO DO SUL



Fonte: DER-SP

4.2 – Cidades do período toyotista

As cidades consideradas para análise, Indaiatuba e Sumaré, todas na Região Metropolitana de Campinas, têm a implantação das indústrias automobilísticas no final da década de 90 e incorporam as mais avançadas metodologias produtivas.

Mapa 07 – REGIÃO METROPOLITANA DE CAMPINAS



Fonte: DER-SP

4.2.1 – Indaiatuba

4.2.1.1 – A história da cidade:

Indaiatuba foi fundada em 1910 esta associada à construção de pequena capela de madeira, próxima à foz do ribeirão Votura (atual

córrego do Caldeira, também conhecido como córrego Barnabé, ou Bela Vista), em homenagem a Nossa Senhora da Candelária, por José da Costa. Devido à posição estratégica dessa Capela, entre Itu e São Carlos, o local passou a ser utilizado como pouso de tropas e tropeiros, que tinham como destino as duas localidades citadas.

O movimento de tropeiros acabou possibilitando o surgimento do povoado chamado Votura, que, por volta de 1740, quase foi dizimado por uma epidemia de varíola. Os sobreviventes da epidemia atribuíram o acontecido às condições insalubres do local onde estava sediado o povoado: terras baixas e sujeitas a freqüentes inundações.

Assim, resolveram transferir o povoado para um local mais alto, em uma área de terras devolutas existentes a seis quilômetros da povoação original, em direção a São Carlos, e edificaram uma nova capela (onde atualmente fica a Igreja de Nossa Senhora da Candelária), passando o povoado a chamar-se Cocais.

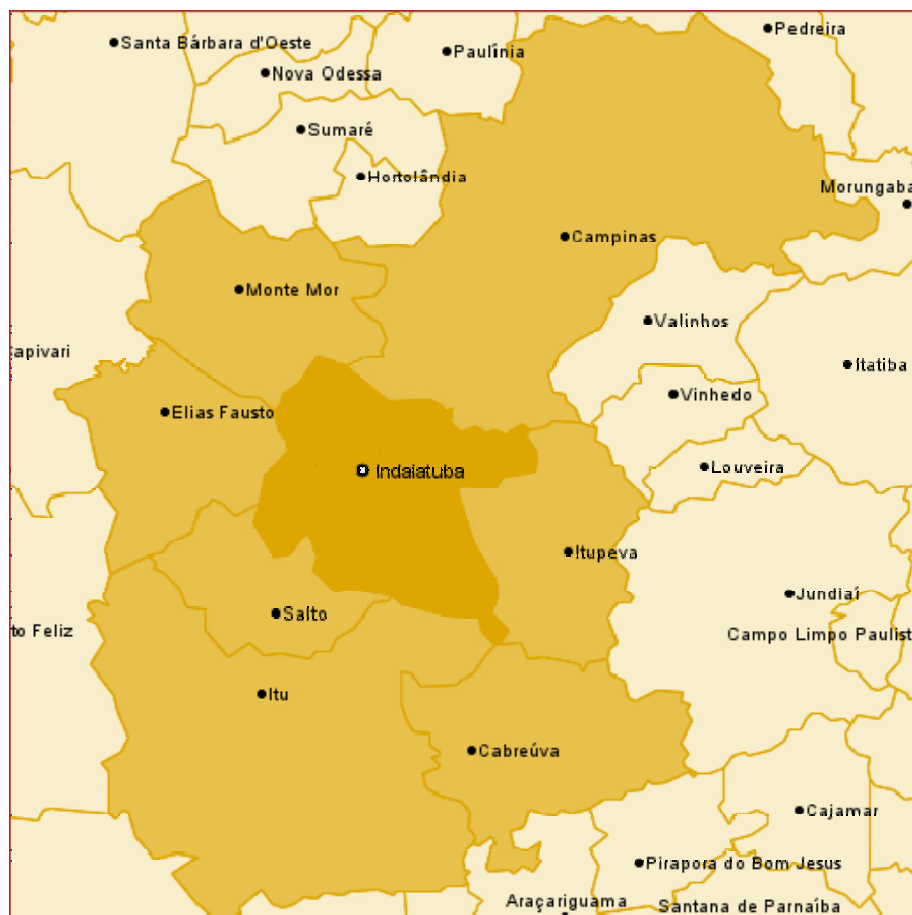
Em 09 de dezembro de 1830, por decreto imperial, o povoado foi elevado à categoria de Freguesia do Distrito da Vila de Itu, e o nome mudado para Indaiatuba, a partir de terras desmembradas de Itu, Jundiá e São Carlos. Em 24 de março de 1859, pela Lei Provincial nº 12, emancipa-se política e administrativamente, sendo elevada à categoria de Vila. Em 1906, foi elevada à categoria de cidade (Lei Estadual nº 1.038) e, em 1963, a comarca foi desmembrada de Itu, com a Lei nº 8.050, de 31

de dezembro de 1963, tornando-se comarca de Segunda instância em 1969.

O nome Indaiatuba vem do tupi-guarani "ini'yá" que significa fruto de fios (indaiá, vários tipos de palmeiras do gênero da Attalea) e tyba, pronunciado também tuba, indica "abundância de".(SEADE)

Em 1873 é inaugurada a Estrada de Ferro Ituana e da Companhia Ituana de Estrada de Ferro e Navegação sendo que em 1880 foi inaugurada a estação de trem, que foi construída pela própria população;

Mapa 08 – **INDAIATUBA**



Fonte: DER-SP

4.2.2 – Sumaré

4.2.2.1 – A história da cidade:

Sumaré foi instituído em dezembro de 1953, por desmembramento do município de Campinas, e subdivide-se em dois distritos: Sumaré (sede da Comarca) e Nova Veneza.

A origem do município de Sumaré liga-se à inauguração, em 27 de agosto de 1875, de uma estação da Companhia Paulista de Estradas de Ferro no povoado de Rebouças. Esse nome lhe foi dado como homenagem ao, então, engenheiro da Companhia Paulista de Estrada de Ferro, Antônio

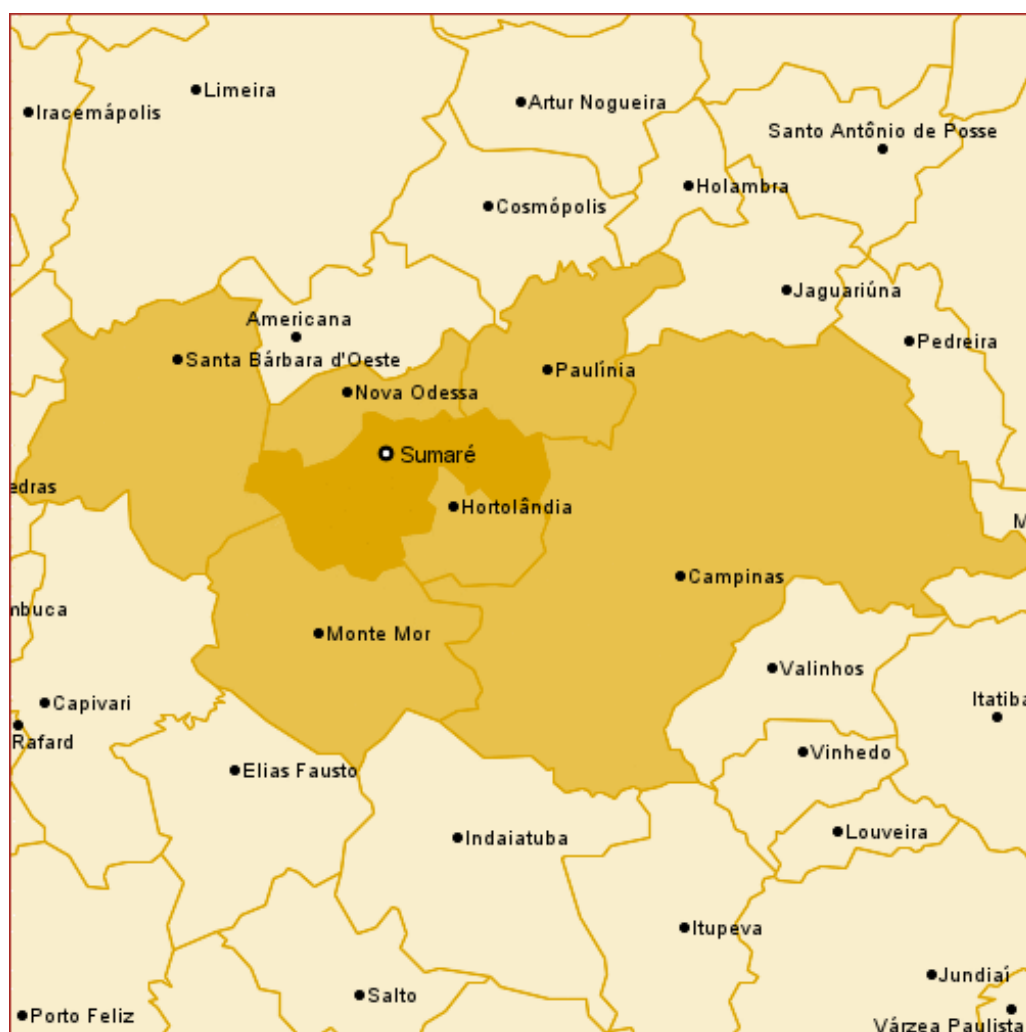
Pereira Rebouças. Em 16 de dezembro de 1889, ergueu-se a primeira capela local.

Tornou-se distrito do município de Campinas, em 16 de dezembro de 1909. Seu nome foi alterado para Sumaré, em 30 de novembro de 1944, pois já havia, no Paraná, outra localidade com o nome Rebouças. Emancipou-se de Campinas em 30 de dezembro de 1953, período em que muitas indústrias nacionais e estrangeiras se instalaram na cidade, provocando profundas mudanças socio-econômicas e atraindo muitos imigrantes, o que resultaria em acréscimo populacional significativo. Sumaré é o nome de uma orquídea, da qual se extrai uma excelente cola utilizada na fabricação de instrumentos de corda.

Localizado a oeste da RMC, detém área de 153 km², ou 4,2% da área total da RMC. Limita-se a leste com Campinas, a sudeste com Hortolândia, ao sul com Monte Mor, a oeste com Santa Barbara d'Oeste, a nordeste com Nova Odessa e a nordeste com Paulínia. Distancia-se 125 km da cidade de São Paulo e 25 km de Campinas.

Caracterizou-se historicamente por terras menos férteis e pouco produtivas. Ainda no período da economia cafeeira, sofreu subdivisão de suas grandes fazendas, em pequenas propriedades, cuja integração econômica era favorecida pela proximidade da ferrovia e, mais tarde, da Rodovia Anhanguera - SP-330. Esse sistema viário e os menores preços da terra atraíram para a área indústrias demandadas pela região basicamente a partir dos anos 50.

Sumaré beneficia-se de localização privilegiada, conurbada a Campinas; localiza-se ao longo da Via Anhanguera e teve seu desenvolvimento marcado pela lógica de localização industrial que pautou o processo de interiorização do desenvolvimento. (SEADE).

Mapa 09 - **SUMARÉ**

Fonte: DER-SP



Capítulo V

Análises comparativas

Com a finalidade de melhor entender as análises comparativas, serão aqui agrupadas as cidades em fordistas (São Bernardo do Campo e São Caetano do Sul, na Região Metropolitana de São Paulo) e cidades toyotistas (Indaiatuba e Sumaré, na Região Metropolitana de Campinas), todas no estado de São Paulo.

5.1 – Demografia – cidades fordistas

O crescimento da população de São Bernardo do Campo, a exemplo de toda a Região do Grande ABC ocorreu em ritmo acelerado, em virtude da expansão da indústria automobilística a partir dos anos 50. São Caetano do Sul, ao contrário, vem experimentando crescimento negativo principalmente nas duas últimas décadas. (ver tabela 21).

Tabela – 21 - TAXA GEOMÉTRICA DE CRESCIMENTO ANUAL

	1960/1970	1970/1980	1980/1991	1991/2000
Estado de São Paulo	3,2	3,49	2,12	1,57
Grande São Paulo	5,44	4,46	1,86	1,43
Grande ABC (Sub-reg Sudeste)	6,96	5,27	2,90	1,66
São Bernardo do Campo	9,36	7,76	4,38	1,97
São Caetano do Sul	2,75	0,83	- 2,37	- 0,72

Fonte: IBGE/SEADE/EMPLASA

Nos anos 60, enquanto o Estado de São Paulo apresentava uma taxa geométrica de crescimento anual de 3,2%, São Bernardo registrava uma taxa de 9,52%, ficando acima da Região Metropolitana da Grande São Paulo, com 5,44% e acima da Região do Grande ABC, com 6,96%. São Caetano do Sul porém, apresenta taxa de crescimento bem mais modesta com um crescimento de 2,75%. Já nos anos 70, o Estado de São Paulo crescia a uma taxa de 3,49% e São Bernardo continuava a crescer a uma taxa de 7,76%, ainda superior as taxas da Região Metropolitana de São Paulo e Região do Grande ABC com 4,46 % e 5,27%, respectivamente. São Caetano do Sul neste período apresenta apenas um crescimento na ordem de 0,83 % destoando desse "boom" de crescimento da região.

Nos anos 80 o panorama se alterou, as taxas de crescimento despencaram, mas mesmo assim São Bernardo permaneceu no topo da lista com taxas anuais de 4,38%, contra 2,90% da região do Grande ABC, 1,86% da Região Metropolitana da Grande São Paulo e 2,12% do Estado de São Paulo. São Caetano, acompanhando a tendência de queda, apresenta crescimento negativo com o índice de – 2,34%.

No período 1991/2000 o ritmo de queda das taxas é mantido, com São Bernardo declinando sua taxa para 1,97%, o Estado de São Paulo caindo para 1,57%, e a Região do Grande ABC e Região Metropolitana da Grande São Paulo, que registraram uma taxa de crescimento, também em

queda de 1,66% e 1,43% ao ano. São Caetano continua com crescimento negativo com a taxa de - 0,72%.

O crescimento da população na região do Grande ABC mostra até certo ponto uma curiosidade. A melhor cidade em IDH do Brasil é São Caetano do Sul que tem um decréscimo da sua população na ordem de 6,0% (aproximadamente 9.000 habitantes) considerando o período 1991 – 2000. Já São Bernardo do Campo tem aumentado sua população com incrementos acima da média da região. Ver tabela 22.

Tabela - 22 – **EVOLUÇÃO DA POPULAÇÃO DO GRANDE ABC**

	1960	1970	%	1980	%	1991	%	2000	%
S. André	245.147	418.826	70,8	553.072	32,0	613.672	10,9	649.331	5,8
S. Bernardo	82.411	210.662	144,7	425.602	111,0	565.171	32,7	699.015	23,6
S. Caetano	114.421	150.130	31,2	163.082	8,6	149.125	- (8,55)	140.159	- (6,0)
Diadema	12.308	78.914	541,1	228.734	189,8	305.008	33,3	357.064	17,0
Mauá	28.924	101.700	251,6	205.740	102,3	292.611	42,2	363.392	24,1
Rib. Pires	17.250	29.048	68,4	56.532	94,6	79.753	41,0	104.508	31,0
R.G Serra	3.955	8.397	112,3	20.093	139,2	29.836	48,5	37.091	24,3
Total	504.416	988.677	96,0	1.625.855	64,4	2.035.176	25,1	2.354.722	15,7

Fonte: IBGE/PMSBC/PMSCS

Quanto a taxa de urbanização, pouco se alterou nos últimos anos. Observa-se um alto grau de urbanização há algumas décadas em função do perfil industrial dos dois municípios. (ver tabela 23).

Tabela – 23 - TAXA DE URBANIZAÇÃO (%)

	1950	1960	1970	1980	1991	2000
SBC	3,8	75,5	93,9	99,2	99,0	98,2
SCS	55,1	65,7	89,0	96,7	100	100

Fonte: IBGE/SNIU

5.2 – Demografia – cidades toyotistas

A população das cidades de Indaiatuba e Sumaré, cresce a um ritmo superior ao crescimento do estado de São Paulo. A Região Metropolitana de Campinas, criada pela Lei Complementar Estadual nº 870 de 19 de junho de 2000, no geral também mostra crescimento superior ao estado, porem em valores menores aos dois municípios acima. - ver tabela 24.

Tabela 24 - TAXA GEOMÉTRICA DE CRESCIMENTO ANUAL

	1960/1970	1970/1980	1980/1991	1991/2000
Estado de São Paulo	3,2	3,49	2,12	1,57
Região Metropolitana. de Campinas	nd	6,49	3,51	2,5
Indaiatuba	nd	6,3	5,46	4,2
Sumaré	nd	16,01	7,55	3,7

Fonte: IBGE/SEADE/EMPLASA

Para encontrar os valores acima foram aglutinados os municípios pertencentes à Região Metropolitana de Campinas e calculados os valores da taxa geométrica de crescimento anual. Deve ser lembrado que alguns municípios foram desmembrados. No nosso caso de estudo, Hortolândia foi desmembrado do município de Sumaré em 1991 e em função disto alguns valores podem apresentar distorções – ver tabela 25. Cabe salientar também que Sumaré é a cidade na RMC que mais possui núcleos de favelas e isto pode ser entendido conforme diz Cano (2002):

Tabela 25 – **EVOLUÇÃO DA POPULAÇÃO DA RMC**

	1970	1980	%	1991	%	2000	%
Americana	66.316	121.998	83,9	153.840	26,1	182.084	18,3
Artur Nogueira*	10.171	15.932	56,6	28.053	76,0	33.089	17,9
Campinas	375.864	664.566	76,8	847.595	27,5	968.172	14,2
Cosmópolis*	12.110	23.243	91,9	36.684	57,8	44.324	20,8
Eng Coelho*	-	-	-	6.501	-	10.025	54,2
Holambra*	-	-	-	5.410	-	7.231	33,6
Hortolândia*	-	-	-	85.859	-	151.669	76,6
Indaiatuba	30.537	56.243	84,1	100.948	79,4	146.829	45,4
Itatiba	28.376	41.630	46,7	61.645	48,0	80.884	31,2
Jaguariúna*	10.391	15.213	46,4	24.999	64,3	29.450	17,8
Monte Mor	7.960	14.020	76,1	25.559	82,3	37.111	45,2
Nova Odessa	8.336	21.891	162,6	34.063	55,6	42.066	23,4
Paulínia	10.708	20.753	93,8	36.706	76,8	51.242	39,6
Pedreira	15.053	21.381	42,0	27.972	30,8	35.242	25,9
Sta Bárbara	31.018	76.628	147,0	145.266	89,5	169.735	16,8
Sto A. Posse*	7.799	10.877	39,4	14.327	31,7	18.145	26,6
Sumaré*	23.074	101.851	341,4	226.870	122,7	196.055	-13,5
Valinhos	30.775	48.928	58,9	67.886	38,7	82.773	21,9
Vinhedo	12.338	21.647	75,4	33.612	55,2	47.104	40,1
Total RMC	680.826	1.276.801	87,5	1.866.025	46,1	2.333.230	25,0

* - Municípios que sofreram processo de desmembramento

“A evolução demográfica e a conseqüente expansão da mancha urbana só podem ser entendidas no contexto da evolução econômica correspondente do município e da região de Campinas. A RMC constitui, hoje, a principal área industrial do estado, fora da RMSP, e é também um dos mais importantes espaços de produção agropecuária paulista. Sua rede urbana é a mais desenvolvida do interior, contando, além do distrito-sede, com vários outros pólos industriais e de serviços importantes. No âmbito dessa rede de cidades, Sumaré assumiu uma especialização que o distingue dos demais centros urbanos regionais, por possuir uma base econômica de grande importância regional, porém pouco integrada, e por absorver, em grande escala, população de baixa renda, comportando-se quase como uma cidade-dormitório”.

A taxa de urbanização de Indaiatuba e Sumaré mostra crescimento no período 1980 – 2000. Deve-se aqui considerar que mesmo tendo mantido atividades econômicas no setor agropecuário numa curva quase retilínea, a urbanização dos dois municípios aponta para atingir índices próximos a 100%. Ver tabela 26.

Tabela – 26 - **TAXA DE URBANIZAÇÃO (%)**

	1980	1991	2000
Indaiatuba	86,2	90,9	98,5
Sumaré	89,7	99,0	98,6

Fonte: IBGE/SNIU

5.3 – Economia – cidades fordistas

5.3.1 – Agropecuária

São Bernardo do Campo é entre as cidades analisadas no modelo fordista a única com pequena produção nesta área, com valores correspondente, em média, à 0,029% do seu valor adicionado. São Caetano do Sul é 100% urbano e não produz nada neste setor.

5.3.2 - Indústria

A concentração de um grande parque industrial automotivo na região do ABC, com atualmente sete montadoras, proporcionou a região do ABC, excelente notoriedade no que tange ao desenvolvimento econômico.

A cadeia automotiva gerou encadeamentos na estrutura industrial e a região do ABC acabou constituindo-se também em um pólo de atração para empresas de outros segmentos produtivos. Neste grupo situavam-se várias empresas da indústria de máquinas, da eletrônica e da cadeia fornecedora de insumos, como a indústria química e a petroquímica.

No setor das indústrias de autopeças instaladas na região do ABC, no final da década de oitenta, 67,5 % se concentravam em São Bernardo do Campo e Diadema.

É natural que todos estes atrativos, principalmente nas décadas de 60 e 70, acabaram atraindo pessoas de todos os lugares do país. O sonho

era estar empregado numa grande indústria metalúrgica multinacional, que pagava melhores salários, vantagens indiretas e ascensão profissional, tudo impulsionado pelo modelo “fordista” de produção.

Vale comentar que o modelo “fordista” de produção, também conhecido como modelo “taylorista”, foi predominante no sistema capitalista do início do século, até meados da década de 80. Caracteriza-se pela linha de montagem, pelo trabalho extremamente dividido, padronizado e repetitivo, trabalho em postos individuais, tempos curtos para cada tarefa, métodos de trabalho e controle do processo efetuados por áreas externas à produção e forte controle da chefia sobre os trabalhadores.

A cidade de São Bernardo do Campo, a partir da adoção do modelo toyotista de produção pelas montadoras, vem sentindo notoriamente um processo de esvaziamento das atividades ligadas ao setor. A mídia impressa, tanto da capital como da região vem a todo o momento sinalizar que as duas principais montadoras (Ford e Volkswagen) deixarão a cidade na busca de novos locais onde a mão-de-obra seja mais barata e a atividade sindical seja menos intensa.

Nesse aspecto a “guerra fiscal” travada entre estados e municípios tem-se prontificado a ofertar a estas empresas o melhor de tudo que possam oferecer. São Bernardo do Campo, que até o presente nada ofereceu em benefícios fiscais às montadoras implantadas no seu território, se vê de mãos atadas e sem armas para guerrear, e o pior, sua

infra-estrutura viária já se encontra saturada e praticamente sem chances de expansão. Para o modelo "just-in-time" circulação rápida e eficaz é primordial.

Em entrevista publicada na revista Livre Mercado de Maio de 1997, revista publicada pelo jornal Diário do Grande ABC, o Diretor de Recursos Humanos da Volkswagen do Brasil afirma que:

"A onda de descentralização das montadoras e enxugamento das estruturas, com plantas menores em tamanho e empregos diretos, ainda não colocou a fábrica Anchieta da Volkswagen do Brasil no banco dos réus sem chance de absolvição. Mas, no ritmo de ganhos de produtividade ditado pela globalização, São Bernardo pode ser alvo fácil na agenda de redefinições de estratégias da montadora, não só pelo seu gigantismo local de 22 mil trabalhadores, como pelo alto custo que representam. O operário de produção de nível mais baixo recebe cerca de R\$1.300,00 na Volks, contra R\$ 700,00 de salário médio do operário da Fiat mineira."

O Diretor de Recursos Humanos da unidade Anchieta, Fernando Tadeu Perez, lança mensagem provocante ao sublinhar que, pelo menos nos próximos 20 anos, está fora de cogitação qualquer plano para desativar a fábrica. Mas não faz rodeios ao afirmar que: "seu futuro dependerá do nível de reivindicações dos quadros e da ação do Sindicato dos Metalúrgicos".

O mesmo Diretor, em entrevista ao jornal "O Estado de São Paulo" de 23 de Junho de 1999 afirmava que: "a empresa calcula ter entre 10 mil e 11 mil empregados excedentes nas suas fábricas de São Bernardo do Campo e Taubaté (S.P.), o que significa cerca de 40% do efetivo".

É salutar comentar que ações já estão sendo tomadas tanto pela Volkswagen, que tem alugado aos seus sistemistas partes dos seus edifícios desocupados numa forma de diminuir os custos do seu complexo industrial e pelo poder público que tem buscado ações conjuntas tanto na Câmara Regional do Grande ABC, na Agencia de Desenvolvimento Econômico do ABC como no Consórcio Intermunicipal do Grande ABC para que seja diminuído o "custo ABC", visando a manutenção das suas principais indústrias que são as montadoras.

Na mesma linha de pensamento, o presidente da Ford do Brasil, Sr. Ivan Fonseca e Silva, que falando no Seminário Internacional de Desenvolvimento Econômico e Social do Grande ABC, realizado no Teatro Municipal de Santo André, nos dias 08 e 09 de Maio de 1997 e publicado no suplemento especial do jornal Diário do Grande ABC em 11 de Maio daquele ano, diz o seguinte:

"... a permanência da indústria automobilística na região, principal pólo automotivo do país, está ameaçada por custos elevados, que prejudicam a competitividade.

O custo da mão-de-obra sobre o preço final de um veículo produzido no Grande ABC chega a 23% (incluindo o custo de mão-de-obra dos fornecedores de autopeças). Fabricantes instalados em outras regiões do país chegam a obter uma redução média de até US\$ 400,00 por veículo.

Como alternativa para o Grande ABC a intervenção dos poderes públicos em melhorias de infra-estrutura, transportes e serviços de saúde gratuitos farão com que as indústrias não tenham mais que subsidiar esses itens que aumentam o custo ABC".

A afirmação acima, relatada pelo presidente da Ford do Brasil, demonstra que: se não há subsídios fiscais à empresas já instaladas na

região, que os governos municipais ofereçam tudo aquilo que pelas montadoras é considerado salários indiretos (“fringe benefits”) dados aos seus trabalhadores chão de fábrica. Na realidade as montadoras consideram a saúde, o transporte e demais serviços como subsídios e não como um “plus” a mais na remuneração dos trabalhadores, algo como a socialização dos custos indiretos para uma privatização dos dividendos.

Quanto a qualificação e melhoria do conhecimento dos seus funcionários, as montadoras têm investido em transformações organizacionais e gerenciais. A informática e a automação microeletrônica têm na indústria automobilística, um de seus campos de ampliação mais destacados.

A Volkswagen precisando garantir o retorno dos R\$ 2 bilhões investidos na adoção de 400 robôs, que colocaram a nova linha de montagem entre as mais automatizadas do mundo, na revolução espacial, tecnológica e de recursos humanos, ocorrida na fábrica de São Bernardo do Campo inaugurada há mais de quatro décadas e que chegou a reunir 45 mil empregados em uma verdadeira cidade com direito a açougue e padaria, vê com modo mais fácil de retorno deste capital investido o enxugamento de sua força de trabalho.

Conforme Corrêa,

“A necessidade de garantir condições de competitividade levou a Volkswagen a recorrer à estratégia produtiva de compartilhamento de responsabilidades. Aproveitando-se dos enormes espaços ociosos resultantes do enxugamento físico entre 30% e 50% por que passou, a

Volkswagen atraiu oito fornecedores em espécie de condomínio industrial, responsáveis pela entrega de sistemas automotivos completos diretamente na linha de montagem. A instalação das empresas em território da Volkswagen motivou a Prefeitura de São Bernardo a negociar com os parceiros da montadora a centralização do faturamento contábil no Município, para repor o resgate de tributos que evaporaram nos últimos anos devido a desindustrialização da região”.

5.3.3 - O custo ABC

O Custo ABC ameaça agravar o declinante poderio econômico e a ascendente ruptura social do Grande ABC. Num trabalho da Câmara Regional do Grande ABC, liderado pelo prefeito Mauricio Soares, de São Bernardo do Campo, coordenador do Grupo de Competitividade do Setor Automotivo, os sub grupos de Relações Trabalhistas, Infra-Estrutura, Impostos de Desenvolvimento Tecnológico praticamente esmiuçaram os pontos principais de algo que se pode ser resumido e simplificado como Custo ABC, embutido em algo igualmente desestimulante para a atividade empresarial, o Custo Brasil.

“O que nos tempos de mercado fechado poderia ser considerado Benefício ABC, como alardeiam os sindicalistas, cada vez mais ganha corpo de Custo ABC”. (Daniel Lima em reportagem publicada na revista Livre Mercado de Agosto de 1998).

Se antes montadoras e autopeças mantinham-se a salvo da competição, a partir do início dos anos 90 a situação começou a se alterar. Quem mais sofreu foram as autopeças, sem proteção alfandegária. As montadoras conseguiram erguer barricadas tributárias respaldadas pelo Regime Automotivo, mas os competidores avançaram e estão se instalando no País.

A diminuição do Custo ABC do setor metalúrgico passaria necessariamente pelo fim de uma contradição que nenhum sindicalista ligado a CUT consegue explicar. Trata-se do repasse para os preços dos veículos de quesitos tipicamente de responsabilidade do Estado – casos de transporte, educação, saúde e plano de aposentadoria, todas estas entendidas como conquistas históricas dos trabalhadores metalúrgicos da região.

Virou tradição para as montadoras de veículos e as autopeças que rodeiam no Grande ABC a incorporação desses custos à folha de pagamentos dos trabalhadores. Tudo era absorvido sem traumas em outros tempos. Tempos de mercado fechado, de custos integralmente repassados aos preços, de inflação que possibilitava ganhos financeiros suficientemente graúdos para corrigir eventuais desequilíbrios de produção e radicalismo nas negociações trabalhistas.

Pelos cálculos da Anfavea (Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores), entre plano de saúde, Participação nos Lucros e Resultados – PLR -, transporte, plano de aposentadoria, alimentação e outras despesas como educação, as montadoras do Grande ABC tem acréscimo de 16,6% na composição dos custos salariais. Os salários propriamente ditos e os encargos ocupam 82,4% dos valores.

“Com todos esses benefícios extra CLT - Consolidação das Leis Trabalhista), é natural que os metalúrgicos da região não queiram nem ouvir falar em deixar as empresas. Até porque, não há no mercado salários mais interessantes.”(Lima:1998,16)

Os salários mais elevados dos metalúrgicos do Grande ABC representavam vantagens comparativas para a região durante o período no qual os reajustes dos vencimentos eram absorvidos sem convulsão pelas empresas, que os integralizavam nos preços dos veículos. Eram tempos em que a base dos proprietários de veículos não conseguia se alargar e a obsolência de gestão, de recursos humanos e de tecnologias nas fábricas, colocava o país como “produtor de carroças”, como definiu o ex-presidente Fernando Collor de Mello. Com a abertura econômica, as empresas reagiram e um iniciaram um novo cenário de investimentos.

Uma outra questão importante é o excesso de faltas dos trabalhadores, que combinada com a baixa rotatividade de mão-de-obra combinada com taxas elevadas de absenteísmo contribuem para a baixa produtividade do setor. O índice de absenteísmo do trabalhador metalúrgico na região é de 4,5%, sendo mais que o dobro da média nacional. O relatório apresentado pela Câmara Regional aponta que um dos motivos para esse excesso de faltas são os problemas de infraestrutura na Região Metropolitana de São Paulo como drenagem, transporte e tráfego.

Uma das reclamações das montadoras é que além de assumirem custos de serviços tipicamente de responsabilidade do Estado, as empresas observam parte desses recursos se elevarem por desperdício. Como todos os serviços são praticamente gratuitos, já que a contribuição

financeira dos trabalhadores é absolutamente residual, não existe empenho por racionalidade.

“A rede de atendimento dos planos de saúde é ampla demais, por causa da exigência dos trabalhadores de praticamente ter uma clínica ou hospital na esquina de casa. ... As coberturas dos planos de saúde são uma louvação ao vale tudo. Não se contemplam apenas o trabalhador e familiares diretos, mas também agregados diversos. Em tom sarcástico, executivos de empresas dizem que só falta incluir o papagaio”. (Lima: 1998,17).

No caso do transporte de funcionários, oferecido e subsidiado pelas montadoras por exigência dos acordos coletivos do trabalho, estas entendem como solução a oferta deste benefício pelo sistema público de transportes. Aqui vale comentar que o oferecimento de transportes pelas empresas foi por iniciativa própria na busca de uma maior produtividade. Atualmente, este é um ponto de discussão constante a cada ano nos acordos coletivos da categoria.

No campo da remuneração, mais lamentos das indústrias metalúrgicas para a Câmara Regional tentar resolver. A remuneração direta está muito acima do mercado automotivo nacional, inclusive para novas contratações. A tabela 27 preparada pelo Sindipeças - Sindicato das Indústrias de Autopeças é elucidativo quando comparam o custo anual médio de uma empresa instalada na região do ABC com outra localizada no Interior do Estado de São Paulo e uma terceira, que preferiu o sindicalismo menos ostensivo do Sul de Minas Gerais.

No quesito relativo a verbas salariais, subdividido entre salário nominal, um terço de férias e 13º salário, a região do Grande ABC acusa total de R\$10.666,67 contra R\$6.000 do Interior de São Paulo e R\$4.933 do Sul de Minas. Quanto aos encargos sociais que abrangem Fundo de Assistência Previdenciária, Sesi/Senai/Incra, Sebrae/Salário Educação/ Seguro de Acidente de Trabalho, além FGTS e rescisão que correspondem a 38% dos custos salariais, São Bernardo do Campo alcança, R\$4.160 contra R\$2.340 do Interior de São Paulo e R\$1.924 do Sul de Minas. Num terceiro bloco da tabela comparativa, referente a benefícios com transporte, assistência médica, restaurante e cesta básica, os valores também são expressivamente diferenciados por trabalhador: na região do Grande ABC custa R\$3.304,80 , no Interior de São Paulo R\$2.260,80 e no Sul de Minas Gerais R\$2.200,80.

O total dos custos anuais por trabalhador nas autopeças, relativo a verbas salariais, encargos sociais e benefícios, é flagrantemente desvantajoso para a região do ABC. A região atinge R\$18.133,47 contra R\$10.600,80 no Interior do Estado e R\$9.058,13 no Sul de Minas. O índice comparativo utilizado pelo Sindipeças define a discrepância: região do ABC atinge 200,17%, contra 117,03% do Interior do Estado e 100% do Sul de Minas. Isto quer dizer que cada dois trabalhadores do Sul de Minas têm o mesmo custo de um trabalhador do ABC.

Tabela 27 - CUSTO DO TRABALHADOR DA INDÚSTRIA DE AUTOPEÇAS ENTRE REGIÕES

	CUSTO ANUAL (R\$)		
	Região do ABC	Interior Estado de São Paulo	Região Sul de Minas
Verbas salariais			
Salário Nominal –Anual (12 sal.)	9.600,00	5.400,00	4.440,00
Férias 1/3	266,67	150,00	123,33
13° Salário	800,00	450,00	370,00
Grupo 1 - Subtotal Salários	10.666,67	6.000,00	4.933,33
Encargos Sociais			
Fundo Assistência Previdenc. (20,0%)	2.133,33	1.200,00	986,67
Sesi/Senai/Ad.Senai/Inkra/Sebrae/Sal. Educ./Seg. Ac.Trab. (7,8%)	832,00	468,00	384,80
FGTS (8,0%)	853,33	480,00	394,67
Rescisão (3,2%)	341,33	192,00	157,87
Grupo2 - Subtotal Enc. Sociais (38%)	4.160,00	2.340,00	1.924,00
Benefícios			
Transporte	1.344,00	300,00	240,00
Ass. Medica (grupo familiar=3,2)	1.036,80	1.036,80	1.036,80
Restaurante	624,00	624,00	624,00
Cesta-básica	300,00	300,00	300,00
Grupo 3 - Subtotal benefícios	3.304,80	2.260,80	2.200,80
Total - Grupo 1+2+3	18.131,47	10.600,80	9.058,13
Índice Comparativo	200,17%	117,03%	100,00%

Fonte: Sindipeças / LM/Agosto 1998

Também pesa nos custos das indústrias metalúrgicas da região a administração de atividades “non core”, ou seja, que não fazem parte da atividade vital da empresa. Casos de restaurantes, segurança, bombeiro e serviços em geral, inclusive administrativos, logística, manutenção e outros. Naturalmente envolvidos pela atividade principal da empresa, e

pela histórica força de negociação dos sindicatos, os salários dos profissionais dessas áreas estão acima do mercado regional e bem abaixo dos que elas se propõem a pagar em outras cidades fora da Região do ABC.

“Ganham pela força da inércia, embora não saibam, em muitos casos, distinguir área de ferramentaria de uma de pintura. São metalúrgicos por tabela. Há, conforme o relatório, grande resistência sindical à terceirização de atividades para o aumento da produtividade. Muito diferente dos concorrentes que estão chegando em forma de montadoras e autopeças sistematizadas e que têm como princípios plantas enxutas, terceirizadas e tecnologicamente preparadas para a competitividade do mercado”. (Lima: 1998, 18).

Lima afirma que o mito da qualificação da mão-de-obra metalúrgica do Grande ABC não passa mesmo disso – mito: “Cada vez mais não tem sentido o discurso de louvação demagógica à mão-de-obra regional como fator de atratividade de investimentos”.

Uma verdade que há alguns anos é comentada como segredo, porque a propagação poderia gerar contratempos, agora integra o relatório da Câmara Regional.

“Boa parte da mão-de-obra regional não dispõe de escolaridade mínima para o desempenho de funções mais qualificadas que se exigem à medida que se incorporam novos aparatos tecnológicos. Pior do que isso é a constatação de que muitos dos trabalhadores não se interessam pela melhoria de capacitação. Não só não se interessam como opõem resistência ao exercício da versatilidade, isto é, ao trabalho multi-funcional que a concorrência também incorpora a seus contratados”.

Também há resistência à implantação de novas tecnologias em ferramentas de produtividade e qualidade, entre outras finalidades. especialmente as lideranças de chão de fábrica, com vínculos sindicais, porque modernidade pode significar corte de mão-de-obra.

Existe um outro lado desta moeda chamado "custo ABC". Editorial do Jornal da Tarde de 22 de Dezembro de 1997, publicado na página 04, chama a atenção para um estudo do IPEA elaborado pelo economista João Alberto De Negri, que diz o seguinte:

"Como demonstra o estudo do IPEA, depois que reconquistaram (as montadoras), em 1996, a reserva de mercado, perdida no início da abertura da economia brasileira, as montadoras aumentaram suas margens de lucro em 10% e tiveram seus custos, em parte por causa da estabilidade proporcionada pelo real, reduzidos em 6%. Esses ganhos, porém, não foram transferidos nem para os seus empregados nem para os consumidores. Foram embolsados, tostão por tostão, pelas montadoras. No mesmo período, o salário médio do setor reduziu-se em cerca de 5% e os preços dos veículos tiveram aumentos reais entre três e quatro pontos percentuais.

Na bonança, as montadoras embolsaram o lucro extra que tiveram por conta da proteção que o governo lhes deu. Na crise, em vez de sacrificar parte do lucro, cobram a conta dos trabalhadores".

Outro problema apontado como agregador ao "Custo ABC" e o problema da falta de infra-estrutura viária. "O escoamento da produção dos fornecedores de autopeças do Pólo Industrial de Sertãozinho também é apontado como deficiência regional. A idéia de ligar aquele distrito industrial de Mauá com a Via Anchieta é uma necessidade premente", afirma o relatório.

Vale salientar que somente a partir de 1999 é que os trevos incompletos da Via Anchieta começaram a ser completados (projeto da década de 60) e que pelo menos mais dois serão construídos.

Consta também do documento a melhoria da interligação Anchieta/Imigrantes e a recuperação da mortal Índio Tibiriçá, Rodovia que liga Ribeirão Pires a São Bernardo.

As obras do sistema de macrodrenagem, para eliminação de enchentes, começaram no meio da década de noventa. Os pontos mais críticos apontados pelo diagnóstico são o lago de Piraporinha, o trevo da Vila Paulicéia e a Ponte Taboão, todos com ação direta do rebaixamento dos índices de agilidade do fluxo de tráfego. O município de Santo André quer incluir a Avenida dos Estados no roteiro de reconstrução dos chamados piscinões. O estudo reclama ainda da saturação das vias de tráfego, inimigas preferenciais do just-in-time, sistema logístico de distribuição que evita custos de estoques.

O meio ambiente é uma preocupação das fábricas automotivas com os resíduos sólidos industriais das classes I, II, III e com a invasão das áreas de servidão da Eletropaulo, irregularidade que impede a ampliação da carga de energia necessária às empresas.

O Porto de Santos entra nas preocupações por causa da composição dos custos, expressa na tarifa de marinha mercante de 25%. Sugere-se alternativa para o desembaraço alfandegário nas próprias empresas e infra-estrutura de armazenamento.

Há queixas também ao sistema de água e esgoto quanto a forma de tarifação, profundamente diferenciada entre residências e empresas. As

montadoras criticam – sempre de forma telegráfica – a qualidade de vida devido às deficiências na disponibilidade de habitação popular, rede hospitalar e transporte coletivo, além de segurança pública.

Citam-se também a questão das invasões de áreas de proteção dos mananciais e a carência de energia alternativa, em forma de gás natural e unidades co-geradoras de energia.

5.4 – Economia – cidades toyotistas

A industrialização e a urbanização da Região Metropolitana de Campinas deram-se de forma distinta das principais metrópoles nacionais. As intensas transformações geradas pela interiorização da indústria, nos anos 70, não se restringiram a Campinas, consolidando em seu entorno uma aglomeração urbana, a qual, além do pólo regional, também conferiu a outros municípios próximos uma base econômica importante e dinâmica, tanto industrial quanto agrícola, configurando uma estrutura diferenciada daquela das demais regiões metropolitanas brasileiras, geralmente caracterizadas pela presença de um município-sede, dotado de estrutura produtiva sólida, cercado de vários municípios-dormitório (Cano, 2002).

5.4.1 - Agropecuária

Como em quase toda a Região Metropolitana de Campinas, a agropecuária vem perdendo posição relativa nas atividades econômicas do

município. O valor adicionado (VA) do setor passou de R\$ 34.891.057,20, em 1980, para R\$ 1.369.428,00, em 1998, (valores de 1998), o que equivale a uma queda de mais de 90%. Este setor também tem perdido posição no VA da RMC. Em 1980, a agricultura do município de Indaiatuba participava com 6% no total do valor adicionado da região e em 1998 esta participação caiu para 1,8%.

O movimento de retração das atividades agrícolas pode estar diretamente relacionado a fatores macroeconômicos, como o processo de ajuste da economia brasileira na década de 80 e suas implicações na condução da política agrícola, e a recente intensificação da abertura comercial e reestruturação produtiva, que afetaram diretamente o setor agropecuário. Além disso, outro fator que deve ser considerado é a perda de áreas produtivas do meio rural para atividades não agrícolas. O grande crescimento urbano verificado nos últimos anos tem provocado o avanço de empreendimentos imobiliários sobre a área agrícola do município.

As áreas em torno da cidade têm sido parceladas, surgindo novos loteamentos, sítios de recreio e chácaras de lazer.

Além da perda de estabelecimentos agrícolas, também se tem verificado a diminuição da área dos mesmos. Os dados do censo agropecuário de 1996 mostram que, do total dos estabelecimentos, 75% apresentaram área inferior a 20 ha.

5.4.2 - Indústria

5.4.2.1 – Indaiatuba

A indústria é a principal atividade econômica do município. A proximidade de grandes centros consumidores e o acesso viário facilitado podem ser considerados fatores importantes para o seu desenvolvimento industrial. Além disso, o município atua ativamente na oferta de incentivos para a instalação de novos investimentos. Embora não exista um programa mais abrangente de incentivos, a Lei Municipal nº 2.051, criada na década de 80, e posteriormente modificada, dispõe sobre a concessão de incentivos fiscais para indústrias que se instalem no município. Atualmente os principais incentivos oferecidos são as isenções de taxas e impostos municipais, como pode ser visualizado na tabela 28, abaixo.

Além desses, oferecem-se isenções especiais para indústrias do setor automotivo. Embora não tenhamos informações sobre a elaboração dos incentivos específicos para este setor (Tabela 29), tudo parece indicar que eles foram criados para atender aos interesses da Toyota, que se instalou em 1998.

Esta forma de “operação especial”, em que o governo local modifica sua política de incentivos ou cria um novo programa de subsidio para estender aos interesses de uma única empresa, foi uma pratica comum observada durante a guerra fiscal envolvendo o setor automotivo, na década de 90 (Prado e Cavalcanti, 1998). No caso da Toyota, foi assinado

um Protocolo de Intenções com o governo estadual, que assegurou à empresa não apenas incentivos fiscais, mas também a doação de terreno por parte da Prefeitura para a instalação da unidade industrial.

Tabela 28 - **INCENTIVOS FISCAIS**

Benefício	Características Gerais
Isenção do IPTU	Benefício válido para edificações construídas no distrito industrial. Período de fruição de 10 anos. As empresas beneficiárias deverão comprovar:
	a) emprego de, no mínimo, 30 pessoas;
	b) conclusão do prédio industrial de área construída de, no mínimo, um quinto da área total do terreno; e
	c) saída de mercadorias produzidas no município para efeito de recolhimento do ICMS.
Isenção da taxa de licença de localização, abertura e funcionamento da empresa.	Período de fruição de 10 anos. As empresas beneficiárias deverão comprovar:
	a) emprego de, no mínimo, 30 pessoas;
	b) conclusão do prédio industrial de área construída de, no mínimo, um quinto da área total do terreno; e
	c) saída de mercadorias produzidas no município para efeito de recolhimento do ICMS.
Isenção da taxa de licença para construção do prédio industrial	
Isenção de ISS	

Fonte: Prefeitura Municipal de Indaiatuba

O setor industrial é responsável pela maior parte do valor adicionado (VA) do município. Este correspondia a R\$ 310.743.094,00 em 1980, passando para R\$ 446.938.067,00 em 1998 (em valores deste último ano), o que representa um índice de crescimento de aproximadamente 44% durante este período.

Tabela 29 - **INCENTIVOS FISCAIS À INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA**

Benefício	Características Gerais
Isenção de taxa de habite-se relativa à construção de unidades industriais.	Período de fruição de 5 anos.
Isenção do ITBI	Período de fruição de 5 anos. As operações industriais e suas instalações devem ser gerenciadas pela própria indústria.
Isenção do ISS	Período de fruição de 5 anos sobre os serviços de instalações industriais e por 10 anos incidente sobre os serviços prestados pela empresa.
Isenção das tarifas municipais	Período de fruição de 10 anos.
Isenção da contribuição de melhoria das obras públicas da Prefeitura e do serviço de água e esgoto.	Valido nas ruas que servem os imóveis destinados às dependências da montadora.
Isenção de taxa de coleta e remoção do Lixo.	Período de fruição de 10 anos.

Fonte: Prefeitura Municipal de Indaiatuba

A indústria também quase dobra sua contribuição relativa na formação do valor adicionado da RMC entre 1980 e 1998, passando sua participação de 2,3% para 4,5%. Os segmentos da indústria mais significativos no total da Região Metropolitana são os de material de transporte (6,3%), metalúrgica (12,9%), mecânica (9,1%) e vestuário, calçados e artefatos de tecidos (9,0%).

5.4.2.2 – Sumaré

Os municípios localizados ao longo da Via Anhanguera e este é o caso de Sumaré, têm alto grau de urbanização e conurbação e, em sua maioria, ponderável densidade industrial. No entanto, no que diz respeito ao nível de desenvolvimento sócio econômico, existem claras diferenças. No caso de Sumaré, destaca-se a presença de uma população de mais

baixa renda, com características de periferia regional, ainda que apresente alta participação na indústria da região.

Embora a indústria detenha a maior participação na geração do valor adicionado fiscal (VAF), ela vem apresentando sucessivas quedas de participação. Cabe lembrar que 45% do VAF gerado em Sumaré, até 1991, provinham de indústrias localizadas em seu ex-distrito de Hortolândia, que, neste período, emancipou-se, tendo sido instalado em 1993.

Diferente de outros municípios da região, Sumaré não conta com base agroindustrial expressiva, não tendo desenvolvido, assim, encadeamentos produtivos nessa direção, sendo a geração de sua renda e emprego centrada no setor industrial e nos serviços. Assim, não pode constituir malha produtiva e urbana mais integrada.

As características de sua estrutura industrial, com grandes empresas, mas dinâmicas, com maiores requisitos tecnológicos e especialização produtiva, limitaram os efeitos de encadeamento e de integração com outros segmentos produtivos locais. Parte desses efeitos sobre o meio urbano tende a drenar-se para Campinas, onde residem grande parte da mão-de-obra especializada e os escalões administrativos e gerenciais das empresas. Também a demanda de serviços gerada pelas indústrias de Sumaré é parcialmente respondida por Campinas, sobretudo os de apoio à produção e os serviços pessoais.

Localiza-se no centro da mais desenvolvida região do estado (se excluir a da rmsp), é muito próxima a Campinas e ao Aeroporto de Viracopos e servida por eficiente sistema viário e malha ferroviária (antiga FEPASA). Dispõe ainda de terminal intermodal de cargas e de terminal alfandegado, integrado ao terminal de cargas de Boa Vista.

Estas são algumas das vantagens locacionais e logísticas que muito contribuíram para que se beneficiasse do processo de interiorização da economia paulista.

A despeito disto e em contraste com outros centros urbanos da região, não reteve nem concentrou os principais efeitos dinâmicos de sua localização industrial. No contexto do desenvolvimento industrial, os três núcleos iniciais do município de Sumaré crescem privilegiando a ocupação ao longo dos principais eixos viários. No distrito-sede, a urbanização inicial surge na confluência da Rodovia Campinas- Nova Odessa, reforçada pela ferrovia. O núcleo urbano de Nova Veneza se consolidou a partir da implantação da Via Anhanguera.

As principais empresas industriais localizadas no município são: 3M do Brasil; Scheneider (antiga Sigla), Teka, Buckmann, Assef Maluf & Filhos, Plastifício Selmi, Villares Metais S. A., Sherwin Willians, entre outros. Desde 1997, o município vive novo ciclo industrial, com a vinda de empresas como a Honda, Fortilit, Termotecnica, entre outras, gerando cerca de 3 mil empregos.(Cano, 2002).

O desempenho do VAF de Sumaré, ao longo da década de 90, foi positivo, saltando de R\$ 796 milhões, em 1991, para R\$ 1,2 bilhão em 1999, tendo apresentado uma inflexão decrescente no ano de 1995, mas voltando a crescer lentamente nos anos seguintes. Esse crescimento deve-se principalmente à expansão dos setores de comércio e serviços, pois a indústria apresentou movimento inverso no período, praticamente retornado aos valores de 1991.

O que afirmar é que Sumaré mantém sua base econômica fortemente ancorada no setor industrial, tendo até mesmo ampliado algumas cadeias produtivas e diversificado sua estrutura produtiva.

A política de atração e apoio para instalação de empresas, tem legislação específica com seis itens de incentivos para instalação de empresa (Tabela 30). A Prefeitura vem oferecendo as mesmas condições previstas na legislação para as empresas já instaladas no município e que desejam expandir suas atividades. Também vem negociando caso a caso pedidos de instalação de novos empreendimentos, que são analisados por uma assessoria especial do Gabinete do Prefeito.

Tabela 30 - INCENTIVO PARA INSTALAÇÃO DE INDÚSTRIAS

Incentivos para instalação de empresas no município		
	Detalhes	Observações
Isenção do IPTU - Imposto sobre a propriedade territorial urbana	Prazo: até 10 anos, após o início das atividades.	Exigências: que tenham mais de 100 empregados; que faturem, no mínimo, US\$ 150 mil anualmente, que tenham instalações e equipamentos de valor superior a US\$ 261 mil, que seu faturamento concorra com, pelo menos, US\$ 2.600 anuais para os cofres municipais com a arrecadação de tributos.
Obtenção de terrenos	Isenção total de imposto sobre transmissão de bens imóveis intervivos – ITBL	
Isenção do ISS - Imposto sobre serviços de qualquer natureza.	Prazo: até 5 anos, incidente e sobre os serviços utilizados na operação do empreendimento.	Exigências: que tenham mais de 100 empregados; que faturem, no mínimo, US\$ 150 mil anualmente, que tenham instalações e equipamentos de valor superior a US\$ 261 mil, que seu faturamento concorra com, pelo menos, US\$ 2.600 anuais para os cofres municipais
Isenção das taxas de licença para execução de obras particulares, de alvará de localização, de publicidade, de aprovação de projetos, de legalização de projetos; isenção total do preço público referente à obtenção da licença para construção de obras particulares.		
Apoio nos trabalhos de infra-estrutura para instalação de empresas.	Preparação de terreno; intercessão junto às concessionárias de energia elétrica, comunicações, água e esgoto, transporte coletivo, para preferência no recebimento destes serviços.	
Facilitar a instalação de empresas.	Instalando novas linhas de ônibus urbano.	

Fonte: Fundação SEADE

5.5 – Indicadores Sociais

Visando um melhor entendimento para qualificar o desenvolvimento social das cidades estudadas, os indicadores sociais a seguir foram tomados do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento – PNUD, o Índice de Desenvolvimento Humano - IDH.

O conceito de Desenvolvimento Humano é a base do **Relatório de Desenvolvimento Humano (RDH)**, publicado anualmente, e também do Índice de Desenvolvimento Humano (IDH). Ele parte do pressuposto de que para aferir o avanço de uma população não se deve considerar apenas a dimensão econômica, mas também outras características sociais, culturais e políticas que influenciam a qualidade da vida humana.

O objetivo da elaboração do Índice de Desenvolvimento Humano é oferecer um contraponto a outro indicador muito utilizado, o Produto Interno Bruto (PIB) per capita, que considera apenas a dimensão econômica do desenvolvimento.

Criado pelo economista paquistanês **Mahbub ul Haq** (1934-1998) com a colaboração do economista indiano **Amartya Sen**, ganhador do **Prêmio Nobel de Economia de 1998**, o IDH pretende ser uma medida geral, sintética, do desenvolvimento humano. Não abrange todos os aspectos de desenvolvimento e não é uma representação da "felicidade" das pessoas, nem indica "o melhor lugar no mundo para se viver".

Além de computar o PIB percapita, depois de corrigi-lo pelo poder de compra da moeda de cada país, o IDH também leva em conta dois outros componentes: a longevidade e a educação. Para aferir a longevidade, o indicador utiliza números de expectativa de vida ao nascer. O item educação é avaliado pelo índice de analfabetismo e pela taxa de matrícula em todos os níveis de ensino.

A renda é mensurada pelo PIB per capita, em dólar PPC (paridade do poder de compra, que elimina as diferenças de custo de vida entre os países). Essas três dimensões têm a mesma importância no índice, que varia de zero a um.

Apesar de ter sido publicado pela primeira vez em 1990, o índice foi recalculado para os anos anteriores, a partir de 1975. Aos poucos, o IDH tornou-se referência mundial. É um índice-chave dos “Objetivos de Desenvolvimento do Milênio das Nações Unidas” e, no Brasil, tem sido utilizado pelo governo federal e por administrações **Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDH-M)**, que pode ser consultado no **Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil**, um banco de dados eletrônico com informações sócio-econômicas sobre os 5.507 municípios do país, os 26 Estados e o Distrito Federal. Fonte (www.pnud.org.br)

5.5.1 - Cálculo do IDH Municipal (IDH-M) e os indicadores utilizados (baseado nas informações do PNUD)

O Índice de Desenvolvimento Humano foi criado originalmente para medir o nível de desenvolvimento humano dos países a partir de indicadores de educação (alfabetização e taxa de matrícula), longevidade (esperança de vida ao nascer) e renda (PIB per capita). O índice varia de 0 (nenhum desenvolvimento humano) a 1 (desenvolvimento humano total). Assim,

- Países com IDH até 0,499 têm desenvolvimento humano considerado baixo;

- Países com índices entre 0,500 e 0,799 são considerados de médio desenvolvimento humano;

- Países com IDH maior que 0,800 têm desenvolvimento humano considerado alto.

Para aferir o nível de desenvolvimento humano de municípios as dimensões são as mesmas – educação, longevidade e renda -, mas alguns dos indicadores usados são diferentes. Embora meçam os mesmos fenômenos, os indicadores levados em conta no IDH municipal (IDH-M) são mais adequados para avaliar as condições de núcleos sociais menores.

5.5.1.1 – Dimensão Educação

Para medir o acesso à educação da população de uma localidade, o IDH municipal considera dois indicadores: a porcentagem de pessoas alfabetizadas entre os moradores com mais de 15 anos de idade daquele lugar (com peso dois no cálculo final) e a taxa de frequência bruta a salas de aula (peso um).

Para medir o acesso à educação em grandes sociedades, como um país, a taxa de matrícula nos diversos níveis do sistema educacional é um indicador suficientemente preciso. Quando o foco está em núcleos sociais menores, como municípios, esse indicador é menos eficaz, pois os estudantes podem morar em uma cidade e estudar em outra, distorcendo as taxas de matrícula. Daí a opção pelo indicador de frequência à sala de aula, que é baseado em dados censitários. O que se pretende aferir é a parcela da população daquela cidade que vai à escola em comparação à população municipal em idade escolar.

Pelo calendário do Ministério da Educação, aos 7 anos uma criança deve iniciar o primeiro ciclo do ensino fundamental. Aos 15 anos, o jovem deve ingressar na primeira série do ensino médio, e, aos 22 anos, concluir o ensino superior. Esse calendário indica que a maioria da população deveria estar envolvida no processo de aprendizado entre as idades de 7 e 22 anos. Por isso, ao se avaliar o acesso das pessoas ao conhecimento, divide-se o total de alunos nos três níveis de ensino pela população total dessa faixa etária. A esse indicador se dá o nome de taxa bruta de frequência escolar.

O outro critério para a avaliação da educação de uma população é o percentual de alfabetizados maiores de 15 anos. Ele se baseia no direito constitucional de todos os brasileiros de terem acesso aos oito séries do ensino fundamental. Ao final desse período, que, pelo calendário normal se encerraria aos 14 anos de idade, espera-se que o indivíduo seja capaz de ler e escrever um bilhete simples. Daí a opção por se medir essa capacidade na população com 15 anos de idade ou mais.

A taxa de alfabetização é obtida pela divisão do total de alfabetizados maiores de 15 anos pela população total de mais de 15 anos de idade do município pesquisado. Se considerarmos que as taxas de alfabetização e de frequência já variam entre 0 e 1 (0% a 100%), torna-se desnecessário "convertê-las" em um índice, como nas dimensões saúde e renda. É preciso apenas aplicar os pesos de cada indicador para se chegar a uma média.

Se o município em questão tem uma taxa bruta de frequência à escola igual a 85% e uma taxa de alfabetização de 91%, o cálculo será assim:

$$[0,85 + (2 \times 0,91)] / 3 \Rightarrow (0,85 + 1,82) / 3 \Rightarrow 2,67 / 3 = 0,89.$$

Logo, o IDHM-E do município será 0,89.

5.5.1.2 – Dimensão Longevidade

Para avaliar o desenvolvimento humano no que diz respeito à longevidade o IDH nacional e o IDH municipal usam a esperança de vida ao nascer. Esse indicador mostra qual a média de anos que a população nascida naquela localidade no ano de referência (2000) deve viver - desde que as condições de mortalidade existentes se mantenham constantes. Quanto menor for a mortalidade registrada em um município, maior será a esperança de vida ao nascer.

O indicador é uma boa forma de avaliar as condições sociais, de saúde e de salubridade por considerar as taxas de mortalidade das diferentes faixas etárias daquela localidade. Todas as causas de morte são contempladas para chegar ao indicador, tanto as ocorridas em função de doenças quanto as provocadas por causas externas (violências e acidentes).

O Censo 2000 é a base de cálculo de todo o IDH municipal. Para se chegar ao número médio de anos que uma pessoa vive a partir de seu nascimento são utilizados os dados do questionário expandido do Censo. O resultado dessa amostra é expandido para o restante da população daquele município.

O cálculo da esperança de vida ao nascer é complexo e envolve várias fases. No caso da esperança de vida por município, as estatísticas do registro civil são inadequadas. Por isso, para o cálculo do IDH municipal optou-se por técnicas indiretas para se chegar às estimativas de mortalidade.

A base são as perguntas do Censo sobre o número de filhos nascidos vivos e o número de filhos ainda vivos na data em que o Censo foi feito. A partir daí são calculadas proporções de óbitos. Aplica-se, então, uma equação que transforma essas proporções em probabilidade de morte. A próxima etapa é transformar essas probabilidades em tábuas de vida, de onde é extraída a esperança de vida ao nascer.

Para transformar esse número de anos em um índice, usa-se como parâmetro máximo de longevidade, 85 anos, e, como parâmetro mínimo, 25 anos. Assim, se o município em questão tem uma esperança de vida ao nascer de 70 anos, seu IDHM-L será:

$$(70 - 25) / (85 - 25) \Rightarrow 45 / 60 \Rightarrow \text{IDHM-L} = 0,750.$$

Logo, o IDHM-L do município será 0,750.

5.5.1.3 – Dimensão Renda

O Produto Interno Bruto (PIB) de um país é o valor agregado na produção de todos os bens e serviços ao longo de um ano dentro de suas fronteiras. O PIB per capita é a divisão desse valor pela população do país. Trata-se de um indicador eficaz para a avaliação da renda de um universo amplo, como países e unidades da Federação. Esse é o critério usado pelo Pnud mundialmente para o cálculo do IDH-R dos países e dos Estados.

Na avaliação da renda dos habitantes de um município, o uso do PIB per capita torna-se inadequado. Por exemplo: nem toda a renda produzida

dentro da área do município é apropriada pela população residente. A alternativa adotada é o cálculo da renda municipal per capita. Ela permite, por exemplo, uma desagregação por cor ou gênero da população, o que seria inviável de outra maneira.

A renda média municipal per capita indica a renda média dos indivíduos residentes no município expressa em reais, pela cotação do dia 1 agosto de 2000. Os valores são extraídos do questionário da amostra do Censo. A partir da pesquisa do IBGE soma-se todo tipo de renda obtida pelos moradores daquele município (inclusive salários, pensões, aposentadorias e transferências governamentais, entre outros). E a somatória é dividida pelo número total de habitantes do município. O resultado é a renda municipal per capita.

Para transformar a renda municipal per capita em um índice é feito uma série de cálculos. Primeiro convertem-se os valores anuais máximo e mínimo expressos em dólar PPC (Paridade do Poder de Compra), adotados nos relatórios internacionais do Pnud (US\$ PPC 40.000,00 e US\$ PPC 100,00, respectivamente), em valores mensais expressos em reais: R\$ 1.560,17 e R\$ 3,90.

Em seguida, são calculados os logaritmos da renda média municipal per capita e dos limites máximo e mínimo de referência. O logaritmo é usado porque ele expressa melhor o fato de que um acréscimo de renda para os mais pobres é proporcionalmente mais relevante do que para os mais ricos. Ou seja: R\$ 10,00 a mais por mês para quem ganha R\$

100,00 proporciona um maior retorno em bem-estar do que R\$ 10,00 para quem ganha R\$ 10.000,00.

Finalmente, para se chegar ao índice de renda municipal (IDHM-R) aplica-se a fórmula a seguir: $IDH-R = (\log \text{ de renda média municipal per capita} - \log \text{ do valor de referência mínimo}) / (\log \text{ do valor de referência máximo} - \log \text{ do valor de referência mínimo})$. Para um município com renda municipal per capita de R\$ 827,35, o cálculo ficaria assim:

$$IDHM-R = (\log R\$ 827,35 - \log R\$ 3,90) / (\log R\$ 1.560,17 - \log R\$ 3,90) \Rightarrow IDHM-R = 0,894. \text{ (Fonte: } www.pnud.org.br \text{)}$$

5.6 - Índice de Desenvolvimento Humano (IDH-M) – cidades fordistas

No período 1970 – 2000, o Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDH-M) do município de São Bernardo do Campo cresceu 22,1%, passando de 0,683 em 1970 para 0,834 em 2000 e no mesmo período o município de São Caetano do Sul cresceu 27,1%, passando de 0,723 para 0,919. Este índice, segundo o PNUD, coloca São Bernardo do Campo entre as regiões de alto desenvolvimento humano (IDH-M maior que 0,8) e São Caetano do Sul com a primeira colocação no país. – ver gráfico 7.

Comparativamente, valendo-se dos indicadores abaixo, São Bernardo do Campo apresenta índice negativo em relação aos seus municípios vizinhos apesar de apresentar um maior crescimento no período, apresentando resultados positivos apenas com relação ao Estado e ao país - ver tabela 31.

Tabela – 31 – **VALORES DO IDH-M – CIDADES FORDISTAS**

	Índice em 1970	Índice em 1991	Índice em 2000	Resultado 1970/2000	São Bernardo	São Caetano
São Bernardo	0,683	0,808	0,834	+ 22,1 %	-	+ 10,19 %
Santo André	0,699	0,813	0,835	+ 19,4 %	- 0,12 %	+ 10,06 %
São Caetano	0,723	0,820	0,919	+ 27,1 %	- 9,24 %	-
São Paulo	0,708	0,804	0,841	+ 18,7 %	- 0,83 %	+ 9,27 %
Estado S. Paulo	0,643	0,787	0,820	+ 27,5 %	+ 1,70 %	+12,07 %
Brasil	0,462	0,742	0,766	+ 65,8 %	+ 8,87 %	+ 19,97 %

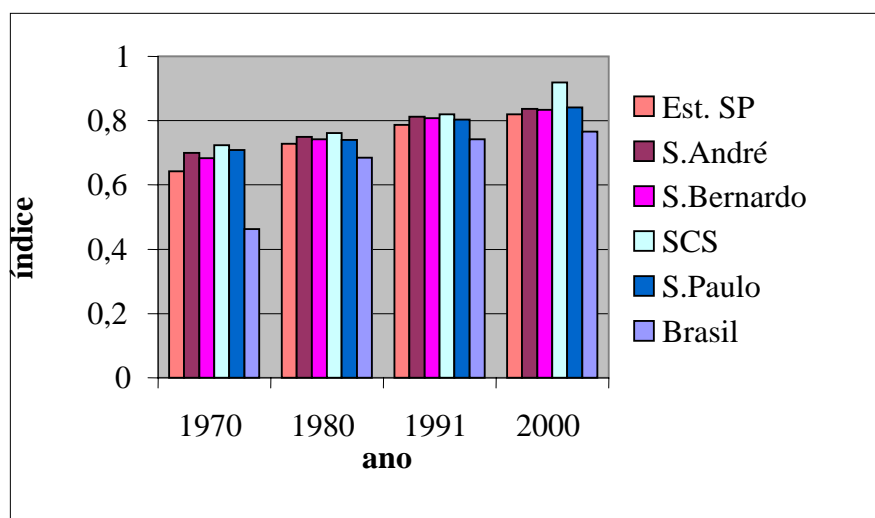
Fonte: IPEA

Ao analisarmos o período de 1970, São Bernardo do Campo nesta época produzia 79,8 % dos veículos fabricados no Brasil e possuía um índice de desenvolvimento humano 6,2 % superior ao índice para o Estado de São Paulo, o que classificava o município, conforme PNDU, apenas

como médio desenvolvimento humano. Já São Caetano do Sul, nesta época, produzia aproximadamente 10% dos veículos fabricados no Brasil, comparativamente apresentava um índice 12,4 % superior ao estado, o dobro de São Bernardo do Campo.

Em relação a outros municípios do Estado de São Paulo, para o ano 2000, São Bernardo do Campo apresenta uma situação boa: ocupa a 23a posição. O IDH-M para o Estado é 0,820. São Caetano do Sul com um índice 0,919 é o município com o melhor valor no país. O município com o pior valor no estado de São Paulo é Ribeira, com um índice 0,678.

Gráfico – 7– Índice Municipal de Desenvolvimento Humano



5.6.1 – Índice de Desenvolvimento Humano Municipal –IDH-M - Longevidade

No período 1970 – 2000, o IDH-M – Longevidade - do município de São Bernardo do Campo cresceu 64,2%, passando de 0,456 em 1970

para 0,749 em 2000. São Caetano do Sul, no mesmo período cresceu 64,3 %, muito semelhante a São Bernardo. Ver tabela 32.

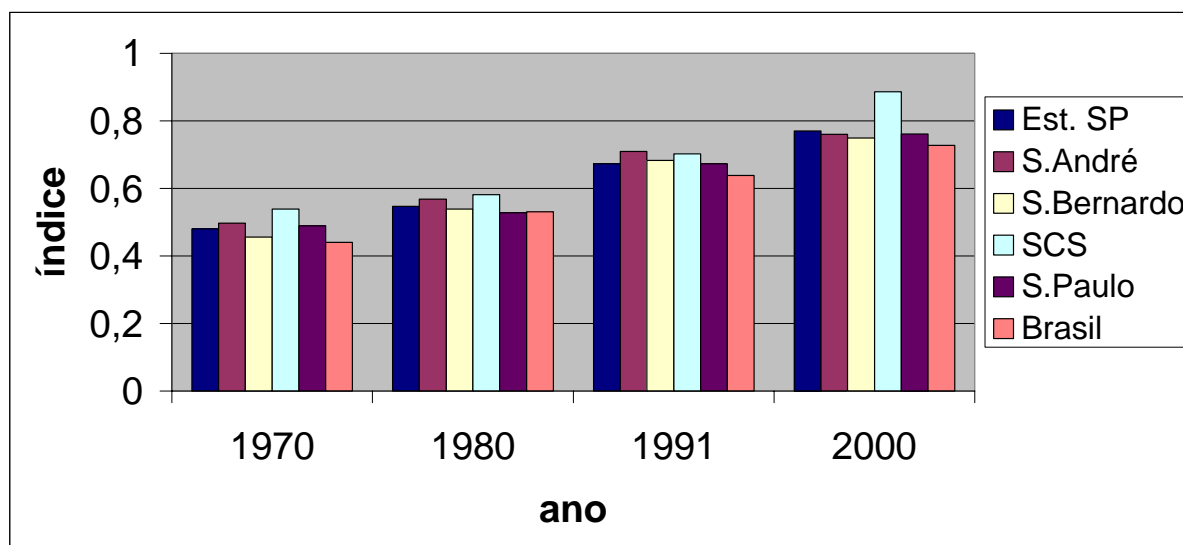
Tabela 32 – **VALORES IDH-M – LONGEVIDADE - CIDADES**

FORDISTAS

	Índice em 1970	Índice em 1991	Índice em 2000	Resultado	São Bernardo	São Caetano
São Bernardo	0,456	0,683	0,749	+ 64,2 %	-	+ 18,3 %
Santo André	0,497	0,709	0,760	+ 52,9 %	- 1,44 %	+ 16,6 %
São Caetano	0,539	0,702	0,886	+ 64,3 %	- 15,46 %	-
São Paulo	0,489	0,673	0,761	+ 55,6 %	- 1,57 %	+ 16,4 %
Est S. Paulo	0,480	0,673	0,770	+ 60,4 %	- 2,72 %	+ 15,0 %
Brasil	0,440	0,638	0,727	+ 65,2 %	+ 1,03 %	+ 21,8 %

Neste item comparativamente, São Bernardo do Campo apresenta índice negativo em relação aos seus municípios vizinhos e ao Estado, apesar de apresentar um dos maiores crescimentos no período, apresentando resultado positivo apenas com relação ao país. Vale observar que, com exceção a São Caetano do Sul, todos os outros apresentam índices que o classificam em médio desenvolvimento humano. O município com o melhor valor é Américo Brasiliense, com um valor de 0,775. O município com pior valor é Capão Bonito com um valor de 0,530.

Gráfico – 8 – ÍNDICE IDH-M - LONGEVIDADE



5.6.2 – Índice Municipal de Desenvolvimento Humano – IDH-M Educação

No período 1970 – 2000, o índice IDH-M Educação do município de São Bernardo do Campo cresceu 45,06 %, passando de 0,648 em 1970 para 0,940 em 2000. São Caetano do Sul cresceu 44,01%, passando de 0,677 para 0,975 em 2000. ver tabela 33.

Comparativamente, São Bernardo do Campo apresenta índice para o IDH-M Educação negativo somente em relação a São Caetano do Sul, apresentando resultado positivo em relação ao restante. Neste item todos apresentam índices que os classificam em alto desenvolvimento humano, estando apenas o país classificado como médio desenvolvimento humano.

Tabela 33 – VALORES IDH-M – EDUCAÇÃO - CIDADES

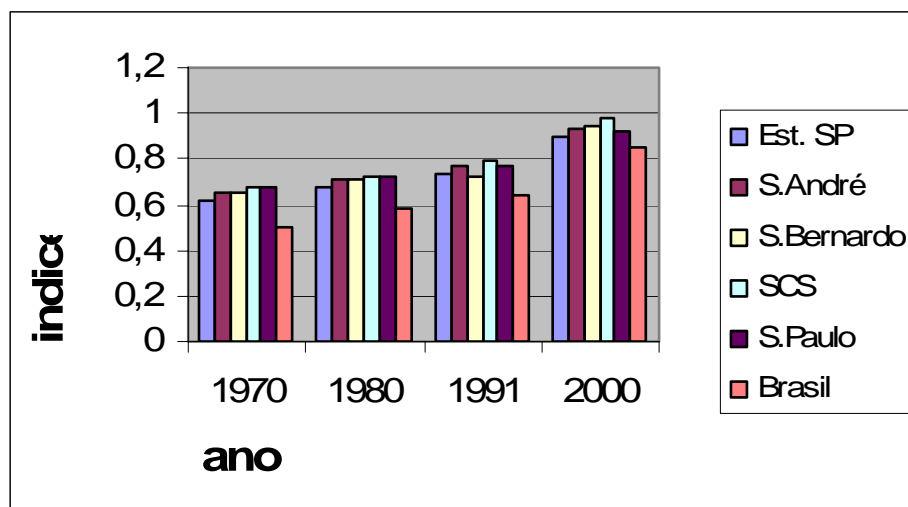
FORDISTAS

	Índice em 1970	Índice em 1991	Índice em 2000	Resultado	São Bernardo	São Caetano
São Bernardo	0,648	0,722	0,940	+ 45,06 %	-	+ 3,72 %
Santo André	0,656	0,765	0,932	+ 42,07 %	+ 0,08 %	+ 4,61 %
São Caetano	0,677	0,787	0,975	+ 44,01 %	- 3,58 %	-
São Paulo	0,679	0,769	0,919	+ 35,34 %	+ 2,28 %	+ 6,09 %
Estado S. Paulo	0,615	0,729	0,904	+ 46,99 %	+ 3,98 %	+ 7,85 %
Brasil	0,501	0,645	0,849	+ 69,46 %	+ 10,71 %	+ 14,84 %

Fonte: IPEA

Com relação a Educação, os municípios da região do ABC, a cidade de São Paulo e o estado de São Paulo alcançam índices superiores a 0,900 o que significa um alto desenvolvimento humano. São Caetano é o melhor município comparativamente, inclusive sendo 14,84% melhor que os índices alcançados pelo país.

Gráfico – 9 – ÍNDICE IDH-M EDUCAÇÃO



5.6.3 – Índice Municipal de Desenvolvimento Humano –IDH-M Renda

No período 1970 - 2000, o índice IDH-M Renda do município de São Bernardo do Campo cresceu 18,89 %, enquanto São Caetano do Sul foi o município que mais cresceu na região apontando crescimento na ordem de 23,93 %. Vale ressaltar que neste período o Brasil cresceu 62,84%. Ver tabela 34.

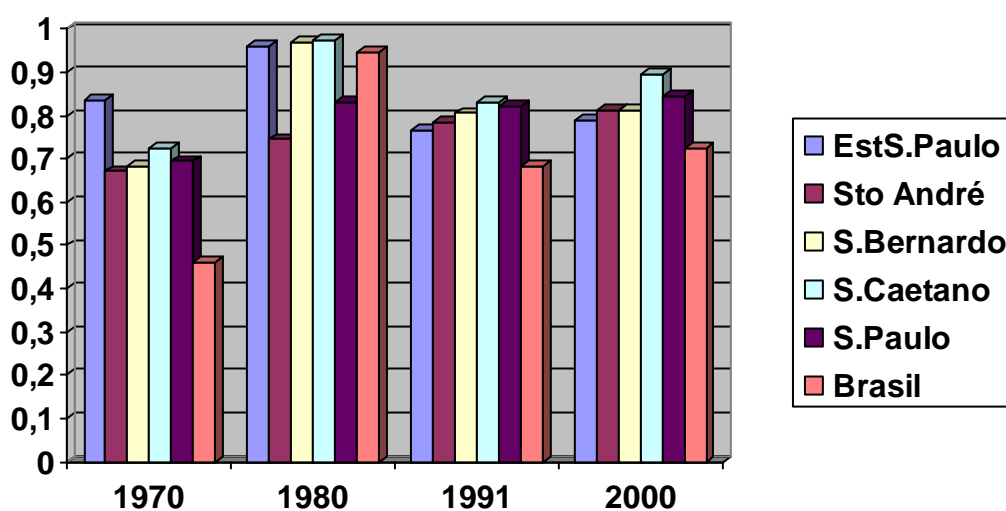
Neste item comparativamente, São Bernardo do Campo apresenta índice negativo em relação a Santo André, São Caetano do Sul e à Capital, porem mostrando resultados positivos em relação ao estado e ao país. Vale observar que todos os municípios apresentam índices que os classificam em alto desenvolvimento humano, já o Estado e o País são classificados como médio desenvolvimento humano.

Tabela 34 - VALORES IDH-M – RENDA - CIDADES FORDISTAS

	Índice em 1970	Índice em 1991	Índice em 2000	Resultado	São Bernardo	São Caetano
São Bernardo	0,683	0,805	0,812	+ 18,89 %	-	+ 10,34 %
Santo André	0,671	0,786	0,814	+ 21,31 %	- 0,24 %	+ 10,07 %
São Caetano	0,723	0,832	0,896	+ 23,93 %	- 9,37 %	-
São Paulo	0,694	0,822	0,843	+ 21,47 %	- 3,67 %	+ 6,29 %
Estado S. Paulo	0,834	0,766	0,790	- 5,27 %	+ 2,78 %	+ 13,42 %
Brasil	0,444	0,681	0,723	+ 62,84 %	+ 12,31 %	+ 23,93 %

Fonte: IPEA

Gráfico 10 – ÍNDICE IDH-M - RENDA



5.7 - Índice de Desenvolvimento Humano (IDH-M) – cidades toyotistas

No período 1970 – 2000, o Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDH-M) do município de Indaiatuba cresceu 40,03%, passando de 0,592 em 1970 para 0,829 em 2000 e no mesmo período o município de Sumaré 48,42%, passando de 0,539 para 0,800. Estes índices, segundo o PNUD, colocam Indaiatuba entre as regiões de alto desenvolvimento humano (IDH-M maior que 0,8) e ingressa Sumaré nesta faixa de avaliação.

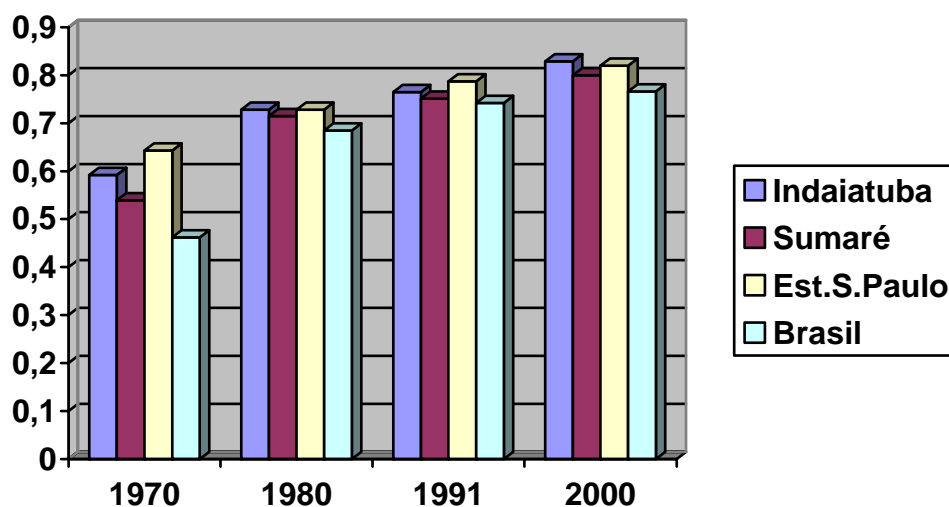
Comparativamente, valendo-se dos indicadores abaixo, Sumaré apresenta índice negativo em relação a Indaiatuba e ao estado de São Paulo, apesar de apresentar um maior crescimento no período, apresentando resultados positivos apenas com relação ao país - ver tabela 35.

Tabela 35 - **VALORES DO IDH-M- CIDADES TOYOTISTAS**

	Índice em 1970	Índice em 1991	Índice em 2000	Resultado 1970/2000	Indaiatuba	Sumaré
Indaiatuba	0,592	0,765	0,829	+ 40,03 %	-	- 3,49 %
Sumaré	0,539	0,751	0,800	+48,42 %	+ 3,63 %	-
Estado S. Paulo	0,643	0,787	0,820	+ 27,5 %	+ 1,10 %	- 2,43 %
Brasil	0,462	0,742	0,766	+ 65,8 %	+ 8,22 %	+ 4,44 %

Fonte: IPEA

Gráfico 11 – ÍNDICE MUNICIPAL DE DESENVOLVIMENTO HUMANO



5.7.1 – Índice de Desenvolvimento Humano Municipal –IDH-M - Longevidade

No período 1970 – 2000, o IDH-M – Longevidade - do município de Indaiatuba cresceu 50,85%, passando de 0,529 em 1970 para 0,829 em 2000. Sumaré, no mesmo período cresceu 97,79%, muito acima do crescimento de Indaiatuba, do estado de São Paulo e do país. Ver tabela 36.

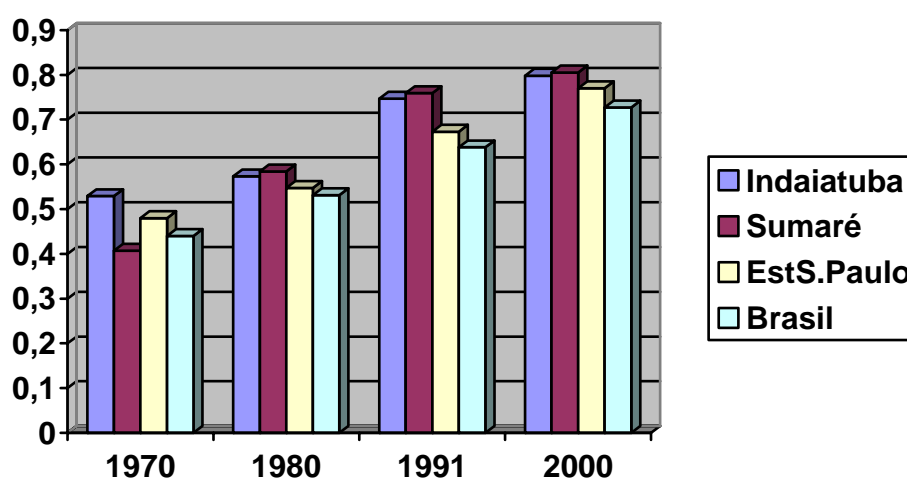
Tabela 36 – VALORES IDH-M – LONGEVIDADE – CIDADES
TOYOTISTAS

	Índice em 1970	Índice em 1991	Índice em 2000	Resultado	Indaiatuba	Sumaré
Indaiatuba	0,529	0,747	0,798	+ 50,85 %	-	+ 0,87 %
Sumaré	0,407	0,759	0,805	+ 97,79 %	- 0,86 %	-
Est S. Paulo	0,480	0,673	0,770	+ 60,4 %	+ 3,64 %	+ 4,55 %
Brasil	0,440	0,638	0,727	+ 65,2 %	+ 9,77 %	+ 10,73 %

Fonte: IPEA

Neste item comparativamente, Indaiatuba apresenta índice negativo em relação a Sumaré porém positivo considerando o Estado e o País. Vale observar que, com exceção a Sumaré, todos os outros apresentam índices que o classificam em médio desenvolvimento humano.

Gráfico 12 – ÍNDICE IDH-M - LONGEVIDADE



5.7.2 – Índice Municipal de Desenvolvimento Humano – IDH-M Educação

No período 1970 – 2000, o índice IDH-M Educação do município de Indaiatuba cresceu 45,07 %, passando de 0,619 em 1970 para 0,898 em 2000. Sumaré cresceu 52,26%, passando de 0,574 para 0,874 em 2000. ver tabela 37.

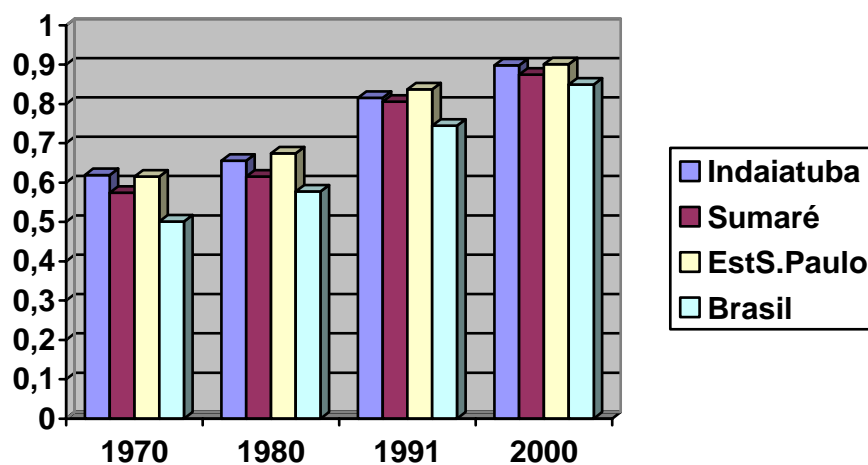
Comparativamente, Sumaré apresenta índice para o IDH-M Educação negativo em relação a Indaiatuba e ao Estado, apresentando resultado positivo em relação ao Brasil. Neste item todos apresentam índices que os classificam em alto desenvolvimento humano.

Tabela 37 – VALORES IDH-M – EDUCAÇÃO - CIDADES TOYOTISTAS

	Índice em 1970	Índice em 1991	Índice em 2000	Resultado	Indaiatuba	Sumaré
Indaiatuba	0,619	0,815	0,898	+ 45,07 %	-	- 2,67 %
Sumaré	0,574	0,806	0,874	+ 52,26 %	+ 2,75 %	-
Est S. Paulo	0,615	0,729	0,904	+ 46,99 %	- 0,66 %	- 3,31 %
Brasil	0,501	0,645	0,849	+ 69,46 %	+ 5,77 %	+ 2,94 %

Fonte: IPEA

Gráfico 13 – ÍNDICE IDH-M EDUCAÇÃO



5.7.3 – Índice Municipal de Desenvolvimento Humano –IDH-M

Renda

No período 1970 - 2000, o índice IDH-M Renda do município de Indaiatuba cresceu 26,16%, enquanto Sumaré cresceu 11,98%. Vale ressaltar que neste período o Brasil cresceu 62,84%. Ver tabela 38.

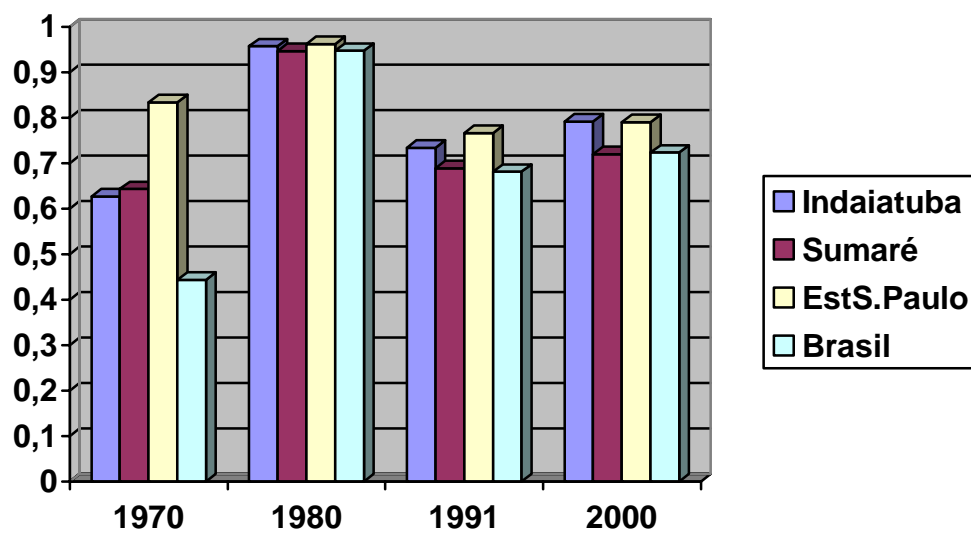
Neste item comparativamente, Sumaré apresenta índice negativo em relação a Indaiatuba, a Capital e ao Brasil. Vale observar que todos apresentam índices que os classificam em médio desenvolvimento humano.

Tabela 38 - VALORES IDH-M – RENDA - CIDADES FORDISTAS

	Índice em 1970	Índice em 1991	Índice em 2000	Resultado	Indaiatuba	Sumaré
Indaiatuba	0,627	0,734	0,791	+ 26,16 %	-	- 8,97 %
Sumaré	0,643	0,689	0,720	+ 11,98 %	+ 9,86 %	-
Est S. Paulo	0,834	0,766	0,790	- 5,27 %	+ 0,12 %	- 8,86 %
Brasil	0,444	0,681	0,723	+ 62,84 %	+ 9,41 %	- 0,41 %

Fonte: IPEA

Gráfico 14 – ÍNDICE IDH-M - RENDA





Capítulo VI

Análise comparativa final

Considerando as cidades fordistas (São Bernardo do Campo e São Caetano do Sul, inseridas na Região Metropolitana de São Paulo) e as cidades toyotistas (Indaiatuba e Sumaré, na Região Metropolitana de Campinas) serão aqui analisadas as cidades no seu conjunto considerando a questão dos valores econômicos encontrados nos resultados do Valor Adicionado a preços correntes, no período 2002 a 2005, e os valores do IDH.

A Fundação SEADE faz as seguintes definições para Valor Adicionado:

- Valor Adicionado do setor agropecuário é o valor que a atividade agropecuária agrega aos bens e serviços consumidos no seu processo produtivo;

- Valor Adicionado do setor industrial é o valor que a atividade das indústrias agrega aos bens e serviços consumidos no seu processo produtivo.

- Valor Adicionado do setor serviços é o valor que a atividade das empresas de serviços agregam aos bens e serviços consumidos no seu processo produtivo.

- Participação no PIB no estado é o percentual com que a agregação geográfica participa no PIB do Estado.

- PIB (Produto Interno Bruto) é o total dos bens e serviços produzidos pelas unidades produtoras, ou seja, a soma dos valores adicionados acrescida dos impostos.

- PIB Percapita é o total dos bens e serviços produzidos pelas unidades produtoras, ou seja, a soma dos valores adicionados acrescida dos impostos, dividido pela população da respectiva agregação geográfica.

6.1 – Valor Adicionado – VA

Tabela 39 – VALOR ADICIONADO A PREÇOS CORRENTES

(milhões de reais)

Cidade	Ano	Agropecuária	Indústria	Adm Pública	Total Serviços	Total
SBC	2002	2,95	4.145,71	872,85	5.727,79	9.876,44
	2003	3,00	5.049,22	952,29	6.776,92	11.829,14
	2004	3,36	6.256,80	1.005,27	7.226,90	13.487,06
	2005	3,46	6.397,35	1.151,76	8.411,21	14.812,03
SCS	2002	0,00	972,97	228,23	1.910,73	2.883,69
	2003	0,00	1.228,79	255,41	2.152,13	3.380,92
	2004	0,00	1.847,40	264,35	2.498,70	4.346,11
	2005	0,00	2.789,24	316,86	3.215,03	6.004,27
Indaiatuba	2002	13,59	529,94	148,11	821,37	1.364,89
	2003	16,14	959,37	173,17	1.000,77	1.976,28
	2004	12,86	1.337,18	186,44	1.136,25	2.486,29
	2005	14,06	1.318,48	220,70	1.345,83	2.678,37
Sumaré	2002	9,68	761,55	203,49	894,88	1.666,11
	2003	11,04	951,03	223,17	1.082,77	2.044,84
	2004	9,52	1.380,10	240,64	1.495,90	2.885,52
	2005	8,15	1.863,83	299,80	1.782,01	3.653,98

Fonte: IBGE/SEADE

A tabela 39 apresenta os valores em milhões de reais apresentados pelas cidades quanto aos resultados de Valor Adicionado. O crescimento do VA para o período está representado na tabela – 40, e a representatividade de cada setor é mostrada na tabela 41.

6.1.1 – VA – Setor Agropecuário

No setor Agropecuário São Caetano do Sul não apresenta atividades nesta área e São Bernardo do Campo apresenta valores de produção agropecuária, na ordem de 0,03% do total do Valor Adicionado com crescimento médio no período em torno de 17,29%. Indaiatuba e Sumaré também apresentam valores pequenos neste setor produtivo, na ordem de 0,66% e 0,37% respectivamente. O crescimento no período para Indaiatuba foi de 3,46%, já Sumaré apresentou crescimento negativo para o mesmo período por volta de -15,8%.

6.1.2 – VA – Setor Industrial

No setor Industrial os valores encontrados apontam crescimento das atividades industriais em todas as cidades analisadas. As cidades fordistas mostram o menor e o maior crescimento. São Bernardo do Campo teve um crescimento no período de 54,31% e São Caetano do Sul um crescimento de 186,67%. Do total do Valor Adicionado, o setor industrial representa para SBC valores correspondente a 43,69% e SCS com valores de 41,16%.

Nas cidades toyotistas o crescimento deste setor apresentam resultados na ordem de 148,79% e 144,74% para Indaiatuba e Sumaré respectivamente. Do total do Valor Adicionado, o setor industrial apresenta participação de 48,7% para Indaiatuba e 48,35% para Sumaré.

6.1.3 – VA – Setor Serviços

O setor Serviços é o mais representativo para as quatro cidades analisadas. Este setor representa 56,28% e 58,84% para as cidades fordistas, SBC e SCS respectivamente. Para as cidades toyotistas estes valores são: 50,6% para Indaiatuba e 51,27% para Sumaré.

As cidades fordistas apresentam crescimento na ordem de 46,85% para São Bernardo do Campo e 68,26% para São Caetano do Sul. Já as cidades toyotistas mostram crescimento de 63,85% para Indaiatuba e 99,13% para Sumaré.

Tabela 40 – **VALOR ADICIONADO – CRESCIMENTO NO PERÍODO 2002 – 2005**

Cidade	Agropecuária	Indústria	Serviços	População
SBC	17,29 %	54,31 %	46,85 %	6,23 %
SCS	0	186,67%	68,26 %	- 2,31 %
Indaiatuba	3,46%	148,79 %	63,85 %	9,76 %
Sumaré	- 15,80 %	144,74 %	99,13 %	8,89 %

Fonte: IBGE/SEADE

Ressalta-se que ao analisarmos no período a variação da população, São Caetano do Sul apresenta crescimento negativo na ordem de – 2,31%. São Bernardo do Campo tem um acréscimo de 6,23% na sua

população. Este acréscimo é de 9,76% para Indaiatuba e 8,89% para Sumaré.

Tabela 41 – VALOR ADICIONADO – COMPARATIVO ENTRE SETORES NO PERÍODO 2002 – 2005

Cidade	Agropecuária	Indústria	Serviços	Total
SBC	0,03%	43,69%	56,28%	100%
SCS	0	41,16%	58,84%	100%
Indaiatuba	0,70%	48,70%	50,60%	100%
Sumaré	0,38%	48,35%	51,27%	100%

Fonte: IBGE/SEADE

6.2 – PIB e PIB Percapita

A evolução do PIB no período 2002 – 2005 apresenta resultado interessante. São Caetano do Sul é a única cidade no período que apresenta evolução positiva, chegando a um crescimento de 32,06% para o ano de 2005. São Bernardo do Campo apesar de mostrar crescimento, este aponta para declínio quando analisado o período. O mesmo ocorre com Indaiatuba. Sumaré oscilou entre crescimento e queda porem ainda em curva ascendente. Ver tabela 42.

Quando se compara as cidades fordistas com as toyotistas e calculando-se as médias do período, as cidades fordistas apresentam um PIB no valor de R\$ 11.117,93 milhões e as cidades toyotistas um PIB no valor de R\$ 3.052,92 milhões. Estes valores mostram que as cidades fordistas tem um PIB 264,17% maior.

Ao se analisar o PIB Percapita a situação praticamente se mostra a mesma. São Caetano do Sul apresenta crescimento chegando a um crescimento de 32,06% para o ano 2005 e com um PIB Percapita médio de R\$ 42.756,72. São Bernardo do Campo, Indaiatuba e Sumaré mostram queda no período porém, com curva ascendente de crescimento. É importante destacar que SCS tem uma renda percapita quase o dobro de SBC e três vezes as rendas percapita de Indaiatuba e Sumaré.

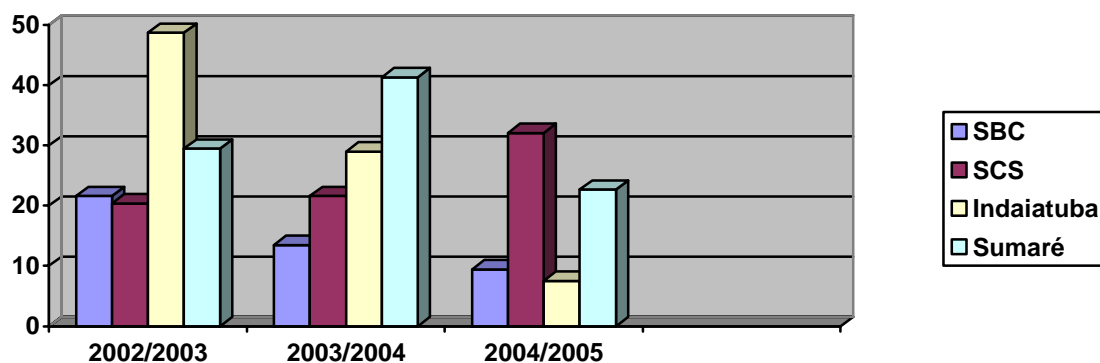
Tabela 42 – EVOLUÇÃO DO PIB MUNICIPAL E PIB PERCAPITA

Cidade	Ano	PIB (milhões de reais)	Crescimento %	PIB Per capita (reais)	Crescimento %
SBC	2002	12.877,75	-	17.348,00	-
	2003	15.660,02	21,61	20.667,50	19,13
	2004	17.769,21	13,47	22.984,40	11,21
	2005	19.448,02	9,45	24.662,70	7,30
SCS	2002	4.140,99	-	30.116,10	-
	2003	4.984,41	20,37	36.538,86	21,33
	2004	6.060,69	21,59	44.775,58	22,54
	2005	8.003,49	32,06	59.596,34	33,10
Indaiatuba	2002	1.656,11	-	10.331,89	-
	2003	2.462,61	48,70	14.879,99	44,02
	2004	3.176,15	28,97	18.606,31	25,04
	2005	3.414,34	7,50	19.407,06	4,30
Sumaré	2002	2.153,65	-	10.124,13	-
	2003	2.788,20	29,46	12.730,50	25,74
	2004	3.939,90	41,31	17.486,82	37,36
	2005	4.832,40	22,65	20.862,87	19,31

Fonte: IBGE/SEADE

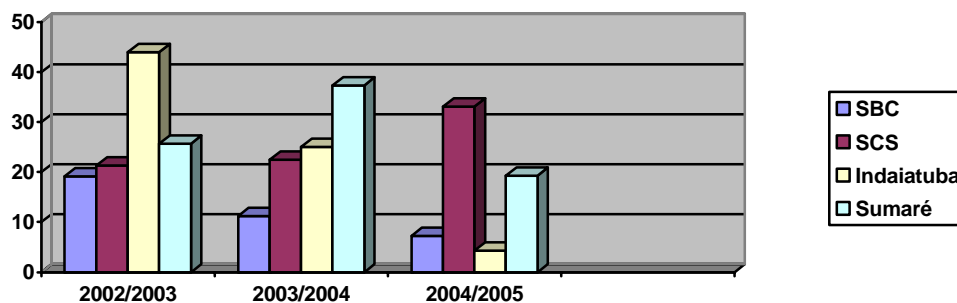
Comparativamente, as cidades fordistas tem um PIB Percapita médio de R\$ 32.086,18 ou seja, 106,29% maior do que as cidades toyotistas, que tem um PIB Percapita de R\$ 15.553,69. ver tabela 43.

Gráfico 15 – CRESCIMENTO DO PIB MUNICIPAL EM %



Fonte: IBGE/SEADE

Gráfico 16 – CRESCIMENTO DO PIB PERCAPITA EM %.



Fonte:

IBGE/SEADE

Tabela 43 – PIB E PIB PERCAPITA MÉDIO ENTRE CIDADES

Cidades	PIB médio (em milhões de reais)	Diferença em %	PIB Percapita (reais)	Diferença em %
Fordistas	11.117,93	+ 264,17	32.086,18	+ 106,29
Toyotistas	3.052,92	-	15.553,69	-

6.3 – Indicadores sociais – IDH-M

As tabelas 44, 45, 46 e 47 mostram os valores do IDH-M para os anos de 1970, 1980, 1991 e 2000. Visualmente pode-se avaliar pelos gráficos 17, 18, 19 e 20.

Tabela 44 – IDH-M – ÍNDICE DE DESENVOLVIMENTO HUMANO – 1970

	IDH-M	IDH-M Renda	IDH-M Longevidade	IDH-M Educação
SBC	0,683	0,944	0,456	0,648
SCS	0,723	0,952	0,539	0,677
Indaiatuba	0,592	0,627	0,529	0,619
Sumaré	0,539	0,643	0,407	0,574
Est.S. Paulo	0,643	0,834	0,480	0,615
Brasil	0,462	0,444	0,440	0,501

Fonte: IPEA

Gráfico 17 – IDH-M – ÍNDICE DE DESENVOLVIMENTO HUMANO – 1970

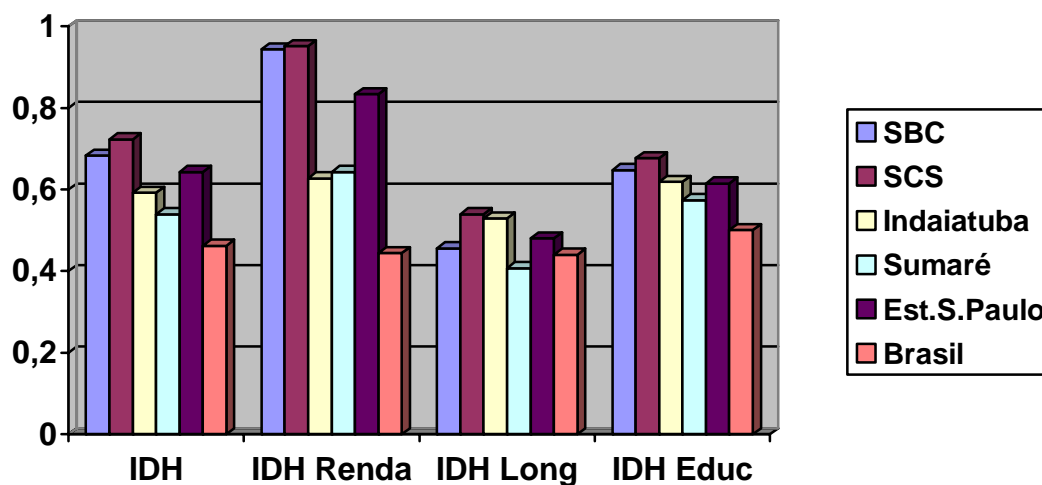


Tabela 45 – IDH-M – ÍNDICE DE DESENVOLVIMENTO HUMANO – 1980

	IDH	IDH Renda	IDH Longevidade	IDH Educação
SBC	0,741	0,971	0,539	0,714
SCS	0,761	0,973	0,581	0,728
Indaiatuba	0,728	0,957	0,573	0,655
Sumaré	0,715	0,946	0,584	0,615
Est.S. Paulo	0,728	0,962	0,547	0,674
Brasil	0,685	0,947	0,531	0,577

Fonte: IPEA

Gráfico 18 – IDH-M – ÍNDICE DE DESENVOLVIMENTO HUMANO – 1980

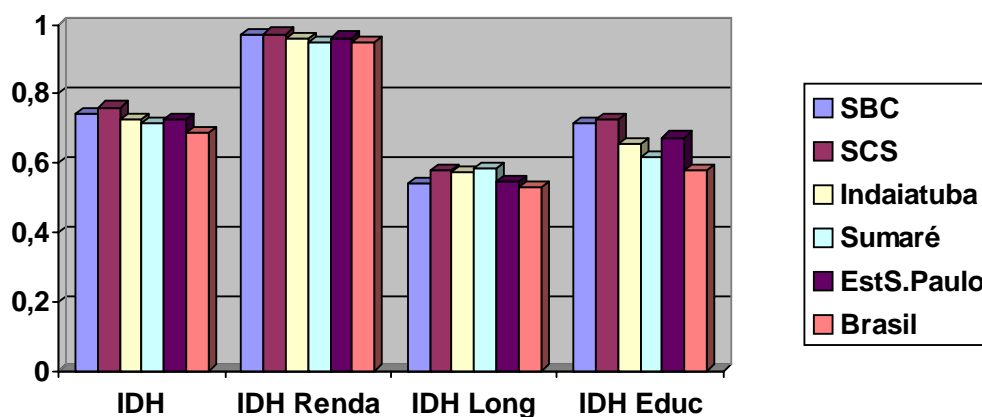


Tabela 46 – IDH-M – ÍNDICE DE DESENVOLVIMENTO HUMANO-1991

	IDH	IDH Renda	IDH Longevidade	IDH Educação
SBC	0,806	0,805	0,732	0,882
SCS	0,842	0,832	0,782	0,913
Indaiatuba	0,765	0,734	0,747	0,815
Sumaré	0,751	0,689	0,759	0,806
Est.S. Paulo	0,778	0,766	0,730	0,837
Brasil	0,696	0,681	0,662	0,745

Fonte: IPEA

Gráfico 19 – IDH-M – ÍNDICE DE DESENVOLVIMENTO HUMANO – 1991

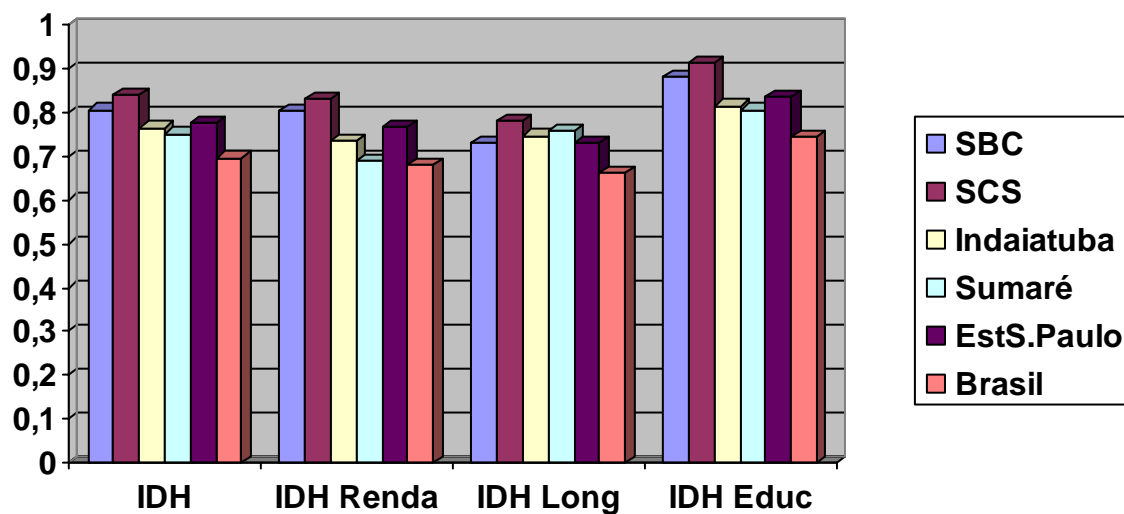
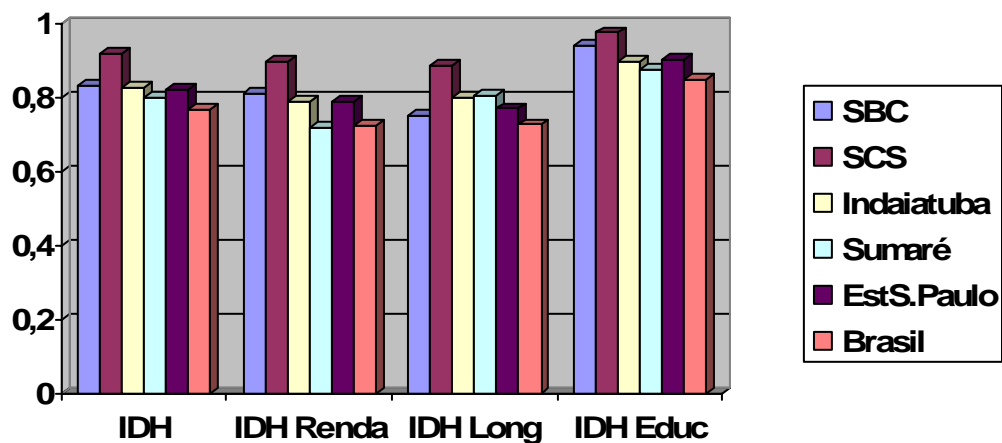


Tabela 47 - IDH – ÍNDICE DE DESENVOLVIMENTO HUMANO – 2000

	IDH	IDH Renda	IDH Longevidade	IDH Educação
SBC	0,834	0,812	0,749	0,940
SCS	0,919	0,896	0,886	0,975
Indaiatuba	0,829	0,791	0,798	0,898
Sumaré	0,800	0,720	0,805	0,874
Est.S. Paulo	0,820	0,790	0,770	0,901
Brasil	0,766	0,723	0,727	0,849

Fonte: IPEA

Gráfico 20 – IDH – ÍNDICE DE DESENVOLVIMENTO HUMANO – 2000



6.3.1 – IDH-M - Análise comparativa período 1970 – 2000

A análise do IDH-M das quatro cidades neste período apresentam uma evolução diferenciada. Enquanto as cidades fordistas melhoraram seus índices por volta de 22,11% e 27,11%, SBC e SCS respectivamente, as cidades toyotistas melhoraram seus índices em 40,03% para Indaiatuba e 48,42% para Sumaré. O Estado de São Paulo acompanha as cidades fordistas com melhora de 27,53% e o Brasil já acompanha as cidades toyotistas com valores na ordem de 65,80%.

Quanto a análise do IDH-M – Renda, as cidades fordistas apresentaram valores negativos, sendo que SBC apresentou uma queda de -13,98% e SCS com queda de -5,88%. Já as cidades toyotistas estes valores evoluíram 26,26% para Indaiatuba e 11,98% para Sumaré, afirmando aqui que quanto a renda as cidades toyotistas são consideradas de médio desenvolvimento humano. De novo, o estado de São Paulo acompanha as cidades fordistas com queda de -5,27%. O Brasil aponta crescimento na ordem de 62,84%.

Para os outros valores de IDH-M – longevidade e educação os valores cresceram com índices superiores a 50% conforme demonstra a tabela 48.

Tabela – 48 – IDH-M – EVOLUÇÃO PARA O PERÍODO 1970 – 2000

valores em %

	IDH	IDH Renda	IDH Longevidade	IDH Educação
SBC	+ 22,11	- 13,98	+ 64,25	+ 45,06
SCS	+ 27,11	- 5,88	+ 64,38	+ 44,06
Indaiatuba	+ 40,03	+ 26,16	+ 50,85	+ 45,07
Sumaré	+ 48,42	+ 11,98	+ 97,79	+ 52,26
Est.S. Paulo	+ 27,53	- 5,27	+ 60,42	+ 46,50
Brasil	+ 65,80	+ 62,84	+ 65,23	+ 69,46



Considerações finais

O automóvel já foi de tudo na história do Brasil. Nos anos 50, quando Juscelino Kubitschek, embalado pelos sonhos de Vargas, anunciava mais uma revolução em nossa indústria, era o motor do progresso nacional. E a sua produção em terras brasileiras, uma espécie de passaporte para a modernidade.

Se os carros transpiravam força, poder e riqueza, o que dizer então dos complexos engenhos dedicados à sua produção?

No pós-guerra, poucas foram as visões de desenvolvimento que prescindiram da indústria de automóveis. Não foi à toa que o automóvel circulou por todas as alamedas do imaginário nacional. Freqüentou o imaginário de ricos e pobres, de governantes e governados. Foi sinônimo de progresso. Sua locomotiva. E, literalmente, o carro-chefe da nação.

O surpreendente é que quarenta anos depois, apesar de todas as metamorfoses da economia brasileira e mundial neste final do século, a indústria de automóveis continua destilando seus encantos. O estado brasileiro, agora mutilado e corroído em seu poder estruturante, não consegue mais agir como antes, mesmo assim, manquitola, não deixa de traçar planos para absorver a sofisticada energia ainda concentrada na indústria de automóveis em todo o planeta. Desta vez, porém, as razões do Estado aceitariam uma concentração inédita de poder nas mãos das montadoras, desequilibrando as autopeças, distanciando-se dos trabalhadores e desmontando malhas de cooperação e de relacionamento que demoraram décadas para florescer.

Arbix, G. e outros. De JK a FHC, 1997

As cidades consideradas aqui como fordistas, São Bernardo do Campo e São Caetano do Sul, chegaram a abrigar quase 80% da

produção de veículos na década de 70. A extensão territorial das indústrias chegou a significar aproximadamente 6% da área urbanizada do município de São Bernardo do Campo e 7% da de São Caetano do Sul.

A força econômica de uma produção assim tão concentrada é visível em diversos indicadores. Isto foi possível sem que os dois municípios precisassem conceder grandes benefícios fiscais. Os dividendos desta pujança econômica se manifestam em alguns indicadores sociais e de qualidade de vida. Menos do que se poderia esperar ou imaginar a princípio, quando a comparação é feita com outros municípios do Estado de São Paulo, que não abrigaram um parque industrial tão grande, tão complexo, tão significativo.

Tem-se hoje uma realidade, muito diferente daquela dos anos 70. A indústria é outra: menor número de trabalhadores, estoques feitos na "rua", abrigados nos caminhões "just-in-time". A guerra fiscal, municípios e estados desdobram-se em benefícios, cujas conseqüências é muito difícil medir. Busca-se qualidade de vida, boas condições urbanas, que já não mais se encontra nas cidades que justamente a "pujança industrial" se encarregou de comprometer.

As cidades de São Bernardo e São Caetano foram gradativamente perdendo espaço na produção automotiva. Abriga hoje não mais que 30 % do total produzido no Brasil. Os impactos são evidentemente fortes. Quando se analisa um dos indicadores de qualidade de vida, o Índice Municipal de Desenvolvimento Humano - IDH-M, verifica-se porém que os

impactos não são dramáticos e as cidades, embora já não se diferencie tanto do restante do Estado, ainda tem uma situação superior à média estadual. O que preocupa todavia, é que as condições competitivas destes dois municípios para continuar abrigando novas instalações industriais é crítica, e existe uma tendência de gradativo esvaziamento. O completo abandono do parque industrial automobilístico de São Bernardo do Campo e São Caetano do Sul, algumas vezes sinalizado pelas montadoras, pode ter conseqüências bastante graves.

Já para as cidades toyotistas aqui estudadas, Indaiatuba e Sumaré, que receberam instalações industriais automotivas no mesmo período, ou seja, entre 1995 e 1998, contando com incentivos fiscais de grande porte resta-nos algumas incertezas aqui constatadas. Os indicadores de qualidade de vida podem até, e esperamos que sim, atingir os mesmos níveis das cidades fordistas porem um item, e este prioritário, dificilmente será atingido que é a renda da população destas cidades em comparação as cidades do ABC.

É certo que apesar da produção fabril de tipo taylorista-fordiana intervir na estrutura urbana, tal ocorria sem nenhum de tipo planejamento público ou mesmo privado, era um ônus inevitável provocado pela força da produção industrializada. nas cidades, hoje, ainda é inevitável a influência da fábrica (limpa ou suja, modular ou não) no tecido urbano.

Somente após a Constituição de 1988 e com advento do Estatuto da Cidade é que os governos municipais pretendem alicerçar políticas

preventivas de planejamento público. Planejamentos que procuram discutir e implantar pelo menos uma discussão com a sociedade civil e um chamado empreendedorismo urbano, de tal modo que se permanece o ônus do modelo de desenvolvimento produtivista, estas políticas visam o consenso, embora sem conseguir resolver os conflitos provocados pelo choque entre uma infra-estrutura arcaica e as exigências da moderna produção flexível.

A produção flexível provocam uma remodelação em proporções inéditas da espacialidade e da temporalidade urbanas como, por exemplo: a) as fábricas tornaram-se mais enxutas; b) os fornecedores alugam galpões próximos à empresa-mãe para atenderem às entregas hora-a-hora; c) há uma reavaliação do mercado imobiliário; d) novas vias de acesso têm de ser construídas; e) antigas fábricas tornaram-se centros de compras; f) configura-se uma realidade de parcial desindustrialização; g) o tráfego assume nova feição nestas regiões; h) há um tráfego intenso de caminhões; i) a poluição e o barulho aumentam; j) há maior desgaste do solo urbano; k) surgem novos usuários da malha urbana: os moto-boys, por exemplo; l) propostas de consolidação de novos pólos universitários e tecnológicos; m) o poder público municipal tem de criar novas estratégias de enfrentamento para arcar com novos custos de planejamento. (Ferrari, 2002).

Do ponto de vista do restante da cidade toyotista e para que esta sincronia ocorra, fora dos muros da fábrica, é acionada a infra-estrutura

urbana para que os contratos de entregas hora-a-hora sejam cumpridos. Este é o aspecto estrutural que queremos indicar como o que dá à lógica do “just in time” uma dimensão que extrapola a sua aplicação no interior da fábrica. impera uma logística urbana nestes anos de reestruturação produtiva que deve evitar a vulnerabilidade geral do ritmo normal dos fluxos reais de mercadorias.

As cidades da Região Metropolitana de São Paulo são cidades tayloristas-fordianas que têm de readaptarem-se just in time ao novo ritmo da circulação das mercadorias.

Além deste impacto da atual reestruturação produtiva sobre a infraestrutura urbana, ocorre uma difusão de um tempo médio de trabalho a todos. As atuais tecnologias, centradas no processamento instantâneo das informações, base tecnológica e comercial do “just in time”, vêm se caracterizando por uma transmissão veloz de informações provedoras de inovações que modificam não só o ritmo do trabalho, o ritmo da circulação das mercadorias, e das decisões, como também o ritmo da vida pública e privada.

Diante disto tudo, o resultado atual é a infra-estrutura urbana acompanhando desequilibradamente o novo padrão de exigências. A racionalização dos espaços, colocada pela nova base tecnológica gerou um sistema produtivo diferenciado daquele taylorista-fordiano baseado em grandes estoques que ocupavam largos espaços e redundavam em altos custos de manutenção para as empresas, hoje, estes estoques, expulsos

do interior das plantas industriais, estão em trânsito pelas vias urbanas e os custos deste trânsito são suportados pelos vários segmentos sociais.

O problema está em que a infra-estrutura urbana construída lentamente ao longo de décadas para atender ao padrão taylorista-fordiano, rapidamente está tendo de atender a um novo padrão tecnológico de produção baseada na interação maior da cadeia produtiva o que exige investimentos e estratégias capazes de suportar e efetivar a integração da informação que não pode ser só "on-line".

Se o modelo produtivo no interior das fábricas mudou, as cidades tradicionais ainda não mudaram. se a produção e a linha de montagem são flexíveis devido à introdução da micro-informática, nas cidades não é possível encontrar esta flexibilização. trata-se de estruturas que mudam muito mais lentamente. o paradoxo está em que, impositivamente, ocorre no interior das unidades produtivas um modus operandi que não acompanha a construção de uma infra-estrutura que sustente um correspondente modus vivendi societário. as cidades na região metropolitana de São Paulo são ainda de tipo taylorista-fordiano, enquanto as unidades fabris modificam-se para atendimento das imposições do mercado mundializado. (Ferrari, 2002)

Existe na realidade um esgotamento da malha viária cuja crise atinge também a circulação de mercadorias, que se agrava ainda mais, em decorrência da adoção pelas empresas do sistema "just in time", que representa uma nova logística para o armazenamento e distribuição de mercadorias. Está criada, portanto, uma situação de difícil equacionamento, pois todo mundo briga pelo mesmo espaço viário para ter funcionamento mínimo. O planejamento da circulação pouco tem

levado em conta os impactos da logística de circulação de cargas, assim como tem ignorado as demandas de circulação de pessoas através do sistema de transporte coletivo – que acaba sendo a vítima maior de tal modelo.



BIBLIOGRAFIA

ALVA, Eduardo Neira. *Metrópoles In(sustentáveis)*. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 1997.

ANFAVEA. *Anuário Estatístico da Anfavea, 1999*. São Paulo: Anfavea, 2000.

_____. *Anuário Estatístico da Anfavea, 2006*. São Paulo: Anfavea, 2007.

_____. *Anuário Estatístico da Anfavea*, disponível em www.anfevea.com.br/capoo.pdf . Acesso em 10/11/2007.

ANGEOLETTO, F e PINHEIRO, P. *O Automóvel e o Meio Ambiente*. Anotações Universidade Autônoma de Madri. Madri, 2005.

ANTP – Associação Nacional dos Transportes Públicos. *Transporte Humano*. São Paulo: ANTP, 2000

ARANTES, O. VAINER, C. e MARICATO, E. *A Cidade do Pensamento Único*. Petrópolis: Vozes, 2000.

ARBIX, Glauco e **ZILBOVICIUS**, Mauro (org.). *De JK a FHC. A reinvenção dos carros*. São Paulo: Scritta, 1997.

ARBIX, Glauco. "Guerra fiscal e competição intermunicipal por novos investimentos no setor automotivo brasileiro". In *Dados – Revista de Ciências Sociais*. Rio de Janeiro: Vol. 43, n. 1, 2000.

_____. *Uma aposta no futuro. Os primeiros anos da Câmara Setorial da Indústria Automobilística*. São Paulo: Scritta, 1996.

AZZONI, Carlos Roberto. *Incentivos Municipais e Localização Industrial no Estado de São Paulo*. São Paulo: IPE/USP, 1981.

_____. *Teoria da Localização: uma análise crítica*. São Paulo: IPEA/USP, 1982.

BAENINGER, R. *Região Metropolitana de Campinas: expansão e consolidação do urbano paulista*, in Daniel Hogan (org.). *Migração e ambiente nas aglomerações urbanas*. Campinas: NEPO-UNICAMP, 2001.

BECKER, Bertha. *Modernidade e gestão do território no Brasil: da Integração Nacional à Integração Competitiva*. São Paulo: Revista Espaço e Debates N.32. 1991.

BEDÊ, M. A. *A Política Automotiva nos Anos 90*. in Arbix, G. e Zilbovicius, M. *De JK a FHC – A Reinvenção dos Carros*. São Paulo: Scritta, 1997. pg 357 a 388.

BRANCO, Adriano Murgel. *Os custos sociais do transporte urbano brasileiro*. In *Revista de Transportes Públicos*, Ano 21, 1º trimestre, 1999.

BRASIL. GEIPOT. *Anuário Estatístico dos Transportes: 1993-97*, Brasília: GEIPOT/MT, 1998.

CAMERA DI COMERCIO, INDUSTRIA, ARTIGIANATO E AGRICOLTURA DE TORINO. *Torino Incontra*. Congresso Internazionale. Torino, 1994.

CAMPOS, Pablo. *Valor Económico Total de un Espacio de Interés Natural*. In: *Arqueta, Diego. Gestion de los Espacios Naturales*. Madrid: Mc Grawhill. 1996.

CANO, Wilson. *Raizes da Concentração Industrial em São Paulo*. São Paulo: T.A.Q. 1981.

_____. *Desequilíbrios Regionais e Concentração Industrial no Brasil (1930-1970/1970-1995)*. Campinas: UNICAMP, 1998.

_____. e **BRANDÃO**. (coords) C.A, *A Região Metropolitana de Campinas. Urbanização, Economia, Finanças e Meio Ambiente*. Volume I e II. Campinas: Editora da UNICAMP, 2002

CARDOSO, A. M. *Trabalhar, verbo transitivo. Destinos profissionais dos deserdados da indústria automobilística*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2000.

CASTRO, N. A. (org.). *A máquina e o equilibrista. Inovações na indústria automobilística brasileira*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1995.

CONCEIÇÃO, Jefferson José. *As Fábricas do ABC no Olho do Furacão*. Dissertação (Mestrado em Administração) – IMES – Centro Universitário Municipal de São Caetano do Sul, 2001

CONSÓRCIO INTERMUNICIPAL DAS BACIAS DO ALTO TAMANDUATEÍ E BILLINGS. *Fórum ABC Ano 2000*. Santo André: CIBATB, 1992.

CORRÊA, M. L. *Paisagem Urbano Industrial - São Bernardo do Campo*. Dissertação (Mestrado em Geografia) – FFLCH/USP, 2000

CORREIA, J. C. *As Indústrias Automobilísticas e as Cidades – o caso de São Bernardo do Campo – SP*. Dissertação de Mestrado. PUC Campinas, 2002

DEÁK, C. e **SCHIFFER**, S. R. *O Processo de Urbanização no Brasil*. S. Paulo: EDUSP, 1999.

DER. Departamento de Estrada de Rodagem. Mapas regionais e municipais. Disponível em www.der.sp.gov.br/mapas . Acesso em 15/12/2007.

EMPLASA. - Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo S.A. *Por dentro da Região Metropolitana de Campinas: São Paulo*, CD-ROM, 2002.

EMPLASA – Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo S.A. *Memória Urbana – A Grande São Paulo até 1940*. Vol. I, II e III. São Paulo: Imprensa Oficial, 2001.

ESPAÇOS e DEBATES, Revista. *Nova Dimensão Regional*. S. Paulo: NERU, 1994. Ano XIV, N° 38.

FERRARI, T. *Na Cidade Just-in-time: uma forma do estar urbano*. Santo André: C.U.F.Santo André, 2002.

FIRMINO, Antônio Carlos. *Financiamento do Setor de Transporte no Brasil – Relatório Final*. Brasília: BID, 2000.

FUNDAÇÃO IBGE. *Geografia do Brasil – Região Sudeste*. Rio de Janeiro: IBGE, 1977.

FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO. *Desenvolvimento Humano e Condições de Vida: Indicadores Brasileiros*. Brasília: JP/IPEA/IBGE, 1998.

FUNDAÇÃO SEADE. *São Paulo em Perspectiva*. Volume 9 N.1. A Indústria Automobilística Brasileira no Mercosul. São Paulo: Revista SEADE Jan-Mar 1995.

FURTADO, C. *Formação Econômica do Brasil*. São Paulo: Cia Editora Nacional, 1974

GATTÁS, Ramiz. *A Indústria Automobilística e a Segunda Revolução Industrial no Brasil*. São Paulo: Prelo Editora, 1981.

GONÇALVES, Maria Flora. org. *O Novo Brasil Urbano*. São Paulo: Editora Mercado Aberto, 1995.

GOTTDIENER, Mark. *A Produção Social do Espaço Urbano*. São Paulo: EDUSP. 1993.

GOUNET, Thomas. *Fordismo e toyotismo na civilização do automóvel*. São Paulo: Boitempo Editorial, 1999.

HARVEY, David. *Condição Pós - Moderna*. São Paulo: Editora Loyola. 1992.

_____. *Do gerenciamento ao empresariamento*. São Paulo: Revista Espaço e Debates N. 39. 1996.

HOLLANDA F., Sérgio Buarque. *Os Desafios da Indústria Automobilística. A crise da modernização*. São Paulo: IPE/USP. 1996.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas. *População Municipal*. Disponível em www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/default/tab_indicadores.shtm . Acesso em 01/12/2007.

INDICADORES IESP. *Aspectos da Guerra Fiscal no Brasil*. São Paulo: IESP, Vol.6 N.63, Nov/Dez 97.

_____. *A hora da verdade para a indústria de autopeças*. São Paulo: IESP, Vol.5 N.56, Out 96.

JACOBS, J. *Morte e Vida de Grandes Cidades*. S. Paulo: Martins Fontes, 2000.

LANGENBUCH, J . R. *A Estruturação da Grande São Paulo*. Rio de Janeiro: IBGE, 1971.

LATINI, Sidney. *Súmula automobilística*. Rio de Janeiro: Editora Tama, 1984.

_____. *A implantação da indústria automobilística no Brasil. Balanço de 3 anos de atividade do GEIA. Depoimento prestado à Comissão de Economia da Câmara dos Deputados pelo economista Sydney Latini, Secretário Geral do Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA), em 16 de junho de 1959*. Rio de Janeiro: 1959, p. 11.

JANNUZZI, P. M. *Indicadores Sociais no Brasil*. Campinas: Editora Alínea, 2001.

LEME, R.A.S. *Contribuições à teoria da localização*. São Paulo: Edusp, 1971.

LEIS ORGÂNICAS. *Dos municípios de estudo*.

LENCIONI, Sandra. *Reestruturação urbano-industrial no Estado de São Paulo: a Região da Metrópole desconcentrada*. São Paulo: Revista Espaço e Debates N. 38. 1994.

LIMA, D. *Quem Desativa Esta Bomba*. Santo André: Revista Livre Mercado, agosto 1998.

LIMONCIC, F. *A insustentável civilização do automóvel. A indústria automotiva brasileira em tempos de reestruturação produtiva*. R. Janeiro: IFCS-URFJ, sd.

LIPIETZ, Alain. *Miragens e milagres: problemas da industrialização no Terceiro Mundo*. São Paulo: Nobel, 1988.

LOJKINE, Jean. *O Estado Capitalista e a Questão Urbana*. São Paulo: Ed. Martins Fontes, 1997.

MARICATO, E. T. M. *A Proletarização do Espaço Sob a Grande Indústria*. Dissertação de Mestrado apresentada a FAU/USP, 1977.

MARTINS, J. S. *Subúrbio*. São Paulo: Edit. Hucitec/Unesp, 2002

MARTINS, Maria Lúcia Refinetti. *Economia Urbana e Ambiente Construído*. Texto apresentado no 49º Congresso de Americanistas. Quito, Equador, Julho 1997.

_____. *Reflexos no Espaço Urbano - Quadro Resumo*, baseado in Harvey: 1992 - Teorizando a Transição. 1998.

MASCARÓ, Juan Luis. *Desenho Urbano e Custos de Urbanização*. Brasília: Ministério da Habitação, Urbanismo e Meio Ambiente. 1987.

MEIRA, Lúcio. *Discurso do Almirante Lúcio Meira, Ministro da Viação e Obras Públicas, como patrono da turma de engenheiros especializados em automóvel, de 1958, da Escola Nacional de Engenharia da Universidade do Brasil*. Rio de Janeiro: 1959.

MEINERS, W. E. M. A. *Implantação da Indústria Automobilística e Novos Contornos da Região de Curitiba*. Dissertação de Mestrado. Curso de Pós Graduação em Economia, Mestrado em Desenvolvimento Econômico, Setor de Ciências Sociais Aplicadas, Universidade Federal do Paraná. Curitiba, 1999

MUSA, Edson Vaz e Outros. *Alicerces do Desenvolvimento - Ciência e Tecnologia*. Brasília: CNPQ, 1994.

NASCIMENTO, Benedicto Heloiz. *Formação da Indústria Automobilística Brasileira*. São Paulo: IGEOG/USP N.24, 1976.

NEIRA ALVA, E. *Metrópoles (In)Sustentáveis*. S. Paulo: Nobel, 1998

NEGRO, António Luigi. *Ford Willys anos 60. Sistema auto de dominação e matalúrgicos do ABC*. Dissertação de mestrado apresentada ao Departamento de História do IFCH da Unicamp. Campinas: mimeo, 1994.

NEGRI, B. *Concentração e desconcentração industrial em São Paulo (1880-1990)*. Campinas: Editora da UNICAMP, 1996.

OLIVEIRA, Francisco de. "A economia brasileira: crítica à razão dualista". In *Seleções Cebrap*, n. 1. São Paulo: Cebrap/Brasiliense, 1975, p. 5-78.

OKUBARO, J. J. *O Automóvel, Um Condenado ?*. São Paulo: Editora SENAC, 2001.

PENTEADO, A. R. *Os Subúrbios Industriais da Região do ABC* in Azevedo Aroldo "A Cidade de São Paulo" – vol IV. São Paulo: 1958.

PIANCASTELLI, M e PEROBELLI, F. *ICMS: Evolução Recente e Guerra Fiscal*. Brasília: Texto para Discussão N. 402 – IPEA. 1996.

PLANOS DIRETORES MUNICIPAIS. *Dos municípios de Estudo*.

POLIS, REVISTA N. 27. *Políticas Públicas e Manejo para o Solo Urbano: Experiências e Possibilidades*. São Paulo: Polis, 1997.

_____ **N. 21.** *Como reconhecer um bom governo*. São Paulo: Polis, 1995.

PRADO, S. e CAVALCANTI, C. E. G. *Aspectos da guerra fiscal no Brasil*. São Paulo: IPEA, FUNDAP, 1998.

PREFEITURA MUNICIPAL DE INDAIATUBA. *Indaiatuba, ontem, hoje e sempre*, 1980 e 1997, mimeo.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SUMARÉ. *Informativo Municipal*, 2001, mimeo.

PROUD'HOME, Remy. *Les Competes Economiques de Ville*. Paris, Cujas. 1976.

PNUD/IPEA. *Relatório sobre o desenvolvimento humano no Brasil.* IPEA. Brasília. 2003.

_____. *Índice de Desenvolvimento Humano.* Disponível em www.ipea.gov.br/pnud/idh . Acesso em 01/12/2007.

REIS, Ciro Dias. *Salão do automóvel: trinta anos de história.* São Paulo: Anfavea, 1990.

RIBEIRO, A. C. T. e **MACHADO,** D. B. P. (org). *Metropolização e Rede Urbana.* R. Janeiro: UFRJ, 1990.

RICHARDSON, H. W. *Economia Regional – teoria da localização, estrutura urbana e crescimento regional.* Rio de Janeiro: Ed. Zahar.. 1975.

SALES, A.S.F. *Logística na Cadeia de Suprimentos da Indústria Automobilística.* Belo Horizonte: Univ. FUMEC/Edit. C/Arte, 2005.

SANTOS, Angela Maria e **PINHÃO,** Caio Márcio. *Pólos automotivos.* BNDES Setorial, n. 10. BNDES: Rio de Janeiro, setembro de 1999.

SANTOS, Angela Maria Medeiros, **PINHÃO,** Caio Márcio e **MATOS,** Carolina Barbosa. *Panorama da indústria automobilística na América do Sul.* Rio de Janeiro: BNDES, AO2/Gerência Setorial 2.

SANTOS, Milton. *Por Uma Economia Política da Cidade.* São Paulo: Hucitec/Educ., 1994.

_____. *Pensando o Espaço do Homem.* São Paulo: Ed. Hucitec, 1997.

SÃO BERNARDO DO CAMPO. História de São Bernardo do Campo. Disponível em www.saobernardo.sp.gov.br. Acesso em 02/08/2007.

SCARLATO, Francisco Capuano. *Metropolização de São Paulo e o Terceiro Mundo*. São Paulo: Editora Iglu. 2ª Edição, 1989.

_____. *A indústria automobilística no capitalismo brasileiro e suas articulações com o crescimento espacial na metrópole paulista*, Dissertação de mestrado apresentada a FFLCH-USP, 1981.

SEADE. FUNDAÇÃO SISTEMA ESTADUAL DE ANÁLISES DE DADOS. *Pesquisa de condições de vida – PCV*. Fund.SEADE, 1998.

_____. *Perfil Municipal*. Disponível em www.seade.sp.gov.br/produtos/perfil/ . Acesso em 12/08/2007.

_____. *PIB Municipal*. Disponível em www.seade.sp.gov.br/produtos/pibmuni/index.php . Acesso em 15/08/2007.

Secretaria do Estado do Meio Ambiente - S.P. *Contabilização Econômica do Meio Ambiente*. São Paulo: Serie Seminários e Debates. 1992.

Secretaria de Estado de Economia e Planejamento – S.P. *A Industrialização e os Incentivos Municipais*. São Paulo: Monografia, 197X.

SÃO PAULO (Estado)/EMPLASA. *Plano Metropolitano da Grande São Paulo – 1994/2010*. S. Paulo: EEMPLASA, 1994.

SHAPIRO, Helen. *Engines of growth: the state and transnational auto companies in Brazil*. Cambridge: Cambridge Univesity Press, 1994.

SINGER, Paul Israel. *O Capitalismo. Sua Evolução, Sua Lógica e Sua Dinâmica*. São Paulo: Editora Moderna, 1995.

_____. *Economia Política da Urbanização*. São Paulo: Ed. Brasiliense, 1977.

_____. *Desenvolvimento econômico e evolução urbana*. São Paulo: Nacional, 1968.

SOJA, Edward W. *Geografias Pós-Modernas*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor. 1994.

SOUZA, M. L. *O Desafio Metropolitano*. R. Janeiro: Bertrand, 1999.

SUZIGAN, W. e **VILLELA**, A. *Política Industrial no Brasil*. Campinas: UNICAMP, 1997.

SUZIGAN, W. *Indústria Brasileira: Origem e Destino*. S. Paulo: Hucitec/Unicamp, 2000.

THUROW, Lester C. *O futuro do Capitalismo*. Rio de Janeiro: Editora Rocco, 1997

VARSANO, R. *A Guerra Fiscal do ICMS: Quem Ganha e Quem Perde*. Rio de Janeiro: IPEA, 1997.

VILLAÇA, Flávio. *Espaço Intra-Urbano no Brasil*. São Paulo: Nobel – FAPESP/Lincoln Institute, 2001.

WHITAKER, J. S. *Globalização e urbanização subdesenvolvida*. São Paulo em perspectiva, vol. 14, nº4, pp. 3-9, 2000.

WOMACK, James; **JONES**, Daniel; **ROOS**, Daniel. *A máquina que mudou o mundo*. Rio de Janeiro, Editora Campus, 1992.

BOLETINS, PERIÓDICOS e REVISTAS:

BRASIL TRANSPORTE. Revista nº 351. *Os quarentões nacionais.* 1996.

BREDARIOLI, Cláudia. *Volks está pronta para fabricar no Polo*, O Estado de São Paulo, 13/01;2002.

CÂMARA DO GRANDE ABC. *Planejamento Regional Estratégico.* Santo André: Consórcio Intermunicipal do Alto Tamanduateí e Billings, 1999.

DIÁRIO DO GRANDE ABC. *Grande ABC em Busca de Soluções.* Suplemento Especial. Seminário Internacional de Desenvolvimento Econômico e Social do grande ABC. Publicado em 11/05/1997.

DIEESE, Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Sócio Econômicos, Subseção Sindicatos dos Metalúrgicos do ABC:

- Trocando em miúdos / Informativo Sócio-Econômico nº 11
- Os trabalhadores e a terceirização; fevereiro/ 1993.
- Modernização industrial: os rumos recentes e alternativos da Indústria automobilística; outubro/ 1989.
- A categoria em números; dezembro/ 1994.
- Desemprego; maio/1994.
- Comparação das indústrias automotivas de São Bernardo do Campo e Betim; julho/ 1994.
- Indústria automobilística brasileira: informações gerais; junho/1994 e fevereiro/ 1995.
- Globalização e Setor Automotivo: A Visão dos Trabalhadores. agosto/ 1996.
- Indústria Automobilística Brasileira: Principais Transformações, outubro/ 1997.
- Região do ABC: indicadores relevantes; junho/ 1999.
- Os Tributos na Carona; setembro/ 1999.
- Painel da política industrial e da reestruturação produtiva; outubro/ 1999.

- Flexibilização da Produção e das Relações de Trabalho no Setor Automotivo; outubro/ 1999.
- Indicadores da indústria automobilística brasileira; março/ 2000.
- Guerra Fiscal; abril/ 2000.

EXAME, Revista nº 09 - 24. *As melhores cidades para fazer negócios, Remédio amargo*. 2000 - 2001.

LIVRE MERCADO, Revista nº 149 – 150. *Por que a Grande São Paulo sofre? : Fomos barrados nos investimentos*. 2002.

LIVRE MERCADO, Revista. *O Futuro À Sociedade Pertence*. Março 1997.

_____. *Corrida Contra o Relógio*. Maio 1997.

_____. *Quem Desativa Esta Bomba ?*. Agosto 1998.

NOGUEIRA, Evando. *GM atrai empresa ao pólo de Sertãozinho* Diário do Grande ABC, 20/01/1998.

PAMPLONA, J. B. e **MIADAIRA**. P. L. *A Atividade Econômica do Grande ABC*. Santo André: Caderno de Pesquisa n.4 – Agencia de Desenvolvimento Econômico do Grande ABC, 2002.

QUATRO RODAS, Revista. *O Carro no Brasil*. Edição Especial. São Paulo: Editora Abril, 2002.

SATONI, Lílian. *O futuro das montadoras*, Gazeta Mercantil – Latino Americana, 12/11/2000.

SILVA, Cleide. *Setor automobilístico busca saídas para a crise*, O Estado de São Paulo, 18/10/1998.

_____. Volkswagen leva 57 fornecedores para dentro da fábrica de Taubaté, O Estado de São Paulo, 15/07/2001.

Livros Grátis

(<http://www.livrosgratis.com.br>)

Milhares de Livros para Download:

[Baixar livros de Administração](#)

[Baixar livros de Agronomia](#)

[Baixar livros de Arquitetura](#)

[Baixar livros de Artes](#)

[Baixar livros de Astronomia](#)

[Baixar livros de Biologia Geral](#)

[Baixar livros de Ciência da Computação](#)

[Baixar livros de Ciência da Informação](#)

[Baixar livros de Ciência Política](#)

[Baixar livros de Ciências da Saúde](#)

[Baixar livros de Comunicação](#)

[Baixar livros do Conselho Nacional de Educação - CNE](#)

[Baixar livros de Defesa civil](#)

[Baixar livros de Direito](#)

[Baixar livros de Direitos humanos](#)

[Baixar livros de Economia](#)

[Baixar livros de Economia Doméstica](#)

[Baixar livros de Educação](#)

[Baixar livros de Educação - Trânsito](#)

[Baixar livros de Educação Física](#)

[Baixar livros de Engenharia Aeroespacial](#)

[Baixar livros de Farmácia](#)

[Baixar livros de Filosofia](#)

[Baixar livros de Física](#)

[Baixar livros de Geociências](#)

[Baixar livros de Geografia](#)

[Baixar livros de História](#)

[Baixar livros de Línguas](#)

[Baixar livros de Literatura](#)
[Baixar livros de Literatura de Cordel](#)
[Baixar livros de Literatura Infantil](#)
[Baixar livros de Matemática](#)
[Baixar livros de Medicina](#)
[Baixar livros de Medicina Veterinária](#)
[Baixar livros de Meio Ambiente](#)
[Baixar livros de Meteorologia](#)
[Baixar Monografias e TCC](#)
[Baixar livros Multidisciplinar](#)
[Baixar livros de Música](#)
[Baixar livros de Psicologia](#)
[Baixar livros de Química](#)
[Baixar livros de Saúde Coletiva](#)
[Baixar livros de Serviço Social](#)
[Baixar livros de Sociologia](#)
[Baixar livros de Teologia](#)
[Baixar livros de Trabalho](#)
[Baixar livros de Turismo](#)