

18° Congresso Brasileiro de Sociologia, 26 a 29 de Julho de 2017, Brasília (DF). Grupo De Trabalho 15: Sociologia Econômica – Pluralismo de enfoques e inovação metodológica.

Configurações do desenvolvimento em duas novas regiões automobilísticas: Sul Fluminense e Camaçari (BA)

João Assis Dulci

(Universidade do Estado de Minas Gerais - UEMG)

Configurações do desenvolvimento em duas novas regiões automobilísticas: Sul Fluminense e Camaçari (BA)¹

Resumo

A partir da década de 1990, o Brasil assistiu a uma nova onda de instalações industriais estrangeiras em seu território. A partir de protocolos de atração, isenções e demais incentivos fiscais e locacionais, uma nova geografia do setor automotivo se desenhou no Brasil. Se num primeiro momento percebeu-se uma desconcentração industrial, no médio prazo, quando estados e municípios esgotaram suas capacidades de renúncia, e os benefícios infraestruturais voltaram a ter relevância na escolha das montadoras, as opções pela localização final de novas indústrias passaram a se repetir. No entanto, algumas das regiões beneficiadas pelo aporte de novas indústrias já abrigavam importantes parques industriais, o que nos leva a refletir sobre a real participação da indústria automotiva no desenvolvimento regional.

Este trabalho visa, portanto, compreender o papel que a indústria automotiva passou a ter no desenvolvimento de duas regiões que, até a década de 1990, não abrigavam plantas automobilísticas: o Sul Fluminense e Camaçari, na Região Metropolitana de Salvador. A partir de dados do Ministério do Trabalho e Emprego e do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio, busca-se mensurar a parcela de investimentos, renda e empregos que a referida matriz produtiva carregou para cada região, de modo a responder à questão sobre sua importância como vetor de desenvolvimento regional, jogando luz sobre os desdobramentos desse processo.

Introdução

A indústria automotiva brasileira data de meados do século XX, tendo gozado de um período de reserva de mercado, com parcas interrupções, até o processo de abertura do mercado brasileiro nas décadas de 1980 e 1990. A partir dos anos 1990, em razão de um combinado de processos políticos e e-

¹ Trabalho apresentado no 18º Congresso Brasileiro de Sociologia, 26 a 29 de Julho de 2017, Brasília (DF) Grupo De Trabalho 15: Sociologia Econômica – Pluralismo de enfoques e inovação metodológica.

conômicos, o Brasil recebeu uma onda de novos investimentos automobilísticos. As condições básicas para o aporte das mesmas foram a reestruturação produtiva e a reespecialização industrial de países do centro para os países semi-periféricos, que ocupam as funções de novos mercados consumidores potenciais, plataformas exportadoras e *greenfields* em suas várias configurações (RADOSEVIC; ROZEIK, 2005). A expansão industrial em direção ao leste europeu, ao México e à América do Sul fez com que se exportassem milhares de empregos para “novas” regiões automotivas (VAN TULDER; RUIGROK, 1998; COVARRUBIAS, 1998; DRUCK, 1999; GUADARRAMA; OLIVEIRA, 2001; VEGA, 2004; RADOSEVIC; ROZEIK, 2005).

A consolidação do Mercosul, as Câmaras Setoriais, o Novo Regime Automotivo e a abertura dos mercados, bem como o aumento do crédito, a flexibilização das leis trabalhistas e os salários mais baixos, se comparados aos países centrais, foram motivos básicos para que o Brasil conseguisse atrair indústrias em competição com seus vizinhos (ARBIX, 2006; CARDOSO, 2006). Depois da década de 1990, de fraco crescimento econômico e persistência do desemprego em patamares elevados, observou-se nos anos 2000 uma retomada do desenvolvimento, com estabilidade monetária e aumento do número de pessoas ocupadas (tanto nos mercados formal, quanto informal) e de renda. Diante do maior poder aquisitivo e da elevação do bem-estar geral da população, e alimentado por inúmeros incentivos fiscais, o setor automotivo foi um dos mais beneficiados pela conjuntura favorável. Porém, nos últimos anos, a trajetória ascendente da economia brasileira refreou, e os mais recentes dados sobre Produto Interno Bruto e dívida pública mostram uma situação crítica.

Busca-se neste trabalho, portanto, responder se a indústria automotiva, mesmo diante de suas reconfigurações e reestruturações, e a despeito dos incentivos recebidos, ainda é vetor relevante para as regiões e estados que as abrigam, e tentar mensurar o tamanho de sua importância a partir de dados relacionados ao mercado de trabalho, ao desenvolvimento e aos investimentos proporcionados por tal matriz produtiva. Para tanto, elegemos duas regiões (o município de Camaçari, na Bahia, e a microrregião do Vale do Paraíba Fluminense, VPF) que representam bem os momentos de abertura do mercado brasileiro, tendo atraído plantas automobilísticas na conjuntura do fim do século

XX, de transformação do regime de acumulação do país, em consonância com as transformações da regulação capitalista levadas a cabo pelos países centrais. Adiantamos que, como num efeito de ondas², a sua relevância é, obviamente, mais importante para seu entorno e para municípios e microrregiões contíguas do que para escalas maiores, em função da razoável diversidade produtiva dos estados em estudo e do Brasil. Além disso, a relevância da produção de veículos e seus componentes tende a “carrear” maior proporção de desenvolvimento em proporção inversa à diversidade produtiva regional. Por fim, o formato do regime de acumulação e das relações de trabalho em uma dada região se mostra conectado à configuração do desenvolvimento regional no momento da atração das indústrias, sendo seu desdobramento uma consequência dessa configuração³.

A trajetória recente da indústria automotiva

As indústrias automobilísticas brasileiras derivam de duas conjunturas, que compreendem dois arranjos institucionais e regulatórios distintos. O primeiro reflete a forma de inserção do Brasil, com base em um modelo desenvolvimentista, no compromisso fordista internacional, bem como na montagem de um compromisso fordista incompleto (“fordismo periférico”, conforme nomenclatura de Lipietz (1989)). A atuação do Governo Federal brasileiro na arbitragem dos investimentos se deu em situação de pouca autonomia, o que resultou em concentrações industriais regionais e aguçamento das desigualdades inter-federativas (FURTADO, 1973).

O segundo arranjo, ou segunda conjuntura, se marca pelo avanço liberal e desmanche do “compromisso”, num movimento de intensificação da transnacionalização de empregos e plantas automotivas. Países outrora semi-periféricos (casos de Japão, Coréia do Sul e os “Tigres Asiáticos”), países centrais reconstruídos no pós-Guerra e casos bem sucedidos de social-democracia, como Alemanha, França e Suécia, avançaram sobre mercados tradicionais do setor, principalmente a partir de processos bem sucedidos de reestruturação produtiva em suas plantas automobilísticas (BOYER; FREYS-

² Sobre o tema e a analogia aqui adotada, ver Myrdal (1960).

³ Fizemos o esforço de demonstrar essa hipótese em Dulci, 2015.

SENET, 2003). Os Estados Unidos foram, provavelmente, o país mais atingido por esse processo, a partir da década de 1970. A gradual perda de competitividade dos automóveis norte-americanos acelerou-se com os dois choques do petróleo, que elevaram os preços dos combustíveis fósseis (BOYER, 1990), tornando os veículos caracteristicamente de alto consumo de gasolina e diesel daquele país extremamente custosos para seus donos. Além disso, a evolução tecnológica em termos de competitividade industrial e as inovações com relação a métodos e organização fabril impuseram uma posição defensiva às tradicionais montadoras de Michigan (BOYER; FREYSSENET, 2003). A gradual inserção de montadoras estrangeiras em solo norte-americano impeliu a competição por novas regiões do globo. A esse processo soma-se o fim da cortina de ferro (VAN TULDER; RUIGROK, 1998; RADOSEVIC; ROZEIK, 2005), questões de política imigratória e de reestruturação produtiva nas plantas centro e norte-mexicanas (COVARRUBIAS, 1998; DRUCK, 1999; GUADARRAMA; OLIVEIRA, 2001; VEGA, 2004) e a exploração de mercado consumidor potencialmente expansível para o continente sul-americano, como o caso brasileiro, o que gerou uma concentração subcontinental de plantas no Brasil, também associada a mudanças corporativas das multinacionais abrigadas nos países do cone sul (CICCOLELLA, 1992; NOVIK, 2001; CARDOSO, 2006). Em todos esses processos, no entanto, buscava-se o aumento dos lucros através de redução de gastos e aumento da eficiência produtiva, configuração facilitada pelo desenvolvimento de tecnologias informacionais, em processos de compressão de tempo e espaço (CASTELLS, 2007; HARVEY, 2008), instrumentos fundamentais para as transformações do regime de acumulação global (HARVEY, 2011)⁴.

A partir dos processos de reestruturação, as multinacionais do setor automotivo gestaram configurações produtivas que foram exportadas para diversos países, no espírito de ocupação de novos espaços de produção, os chamados *greenfields* (VAN TULDER; RUIGROK, 1998; RADOSEVIC; ROZEIK, 2005) e de redução de mão de obra, ou dos custos das mesmas. Se no Leste-

⁴ Não se pretende aqui um esforço no sentido de esgotar o desmanche do compromisso fordista. Para entender tanto o desmanche nos termos regulacionistas, ou pela via marxista, ver Sassen (1988); Lipietz (1989); Boyer (1990; 1994); Harvey (1992; 2007; 2008; 2011); Dreifuss (1996); Boltanski e Chiapello (2009), dentre outros.

Europeu e no norte do México configuram-se mais claramente casos de *greenfields stricto sensu*, o Brasil constitui-se num modelo híbrido, em que internamente se reproduz a dualidade *brownfield* x *greenfield*, embora não fique evidente que algumas das regiões escolhidas pelas multinacionais do setor sejam exatamente *greenfields*⁵. É preciso descer mais um degrau na escala, mirando as dimensões meso e microrregional, para demonstrar, como no caso do Vale do Paraíba Fluminense, que o município de Volta Redonda representa um *brownfield* diante de Resende e Porto Real, *greenfields*. Por isso, adotamos a noção de *greenfield* em termos setoriais de produção, denominando tanto o Sul do estado do Rio de Janeiro, quanto Camaçari, na Bahia, “*greenfields* setoriais” (DULCI, 2015), uma vez que a tradição industrial de ambas as regiões data das décadas de 1940 e 1970, respectivamente. Esse ponto é relevante por se relacionar com a terceira conclusão apontada aqui.

Podemos afirmar que a década de 1990 representou uma nova onda de investimentos estrangeiros no Brasil. Isso se deu basicamente pela conjunção de fatores relevantes, já fartamente apontados pela literatura especializada. As Câmaras Setoriais (mormente a Câmara Setorial da Indústria Automotiva⁶), a consolidação do Mercosul como mercado consumidor ampliado, a infraestrutura industrial, viária e portuária brasileira, superior em comparação àquelas de nossos vizinhos sul-americanos e as medidas de internalização dos investimentos especificamente automotivos representada pelo Novo Regime Automotivo (CARDOSO, 2006) foram as grandes motivações para novos investimentos. A “guerra fiscal”⁷, definidora de uma postura do Governo Federal distante das disputas e reificadora de desigualdades, e os inúmeros incentivos diretos e

⁵ Trata-se de uma questão escalar, combinada a uma questão conceitual (DULCI, 2015). Friedman, em texto de 1967, definia *greenfield* a partir de um prisma de planejamento regional, como um ponto ótimo locacional para instalação de uma empresa. Scott Martin e João Paulo Veiga (2002) definem como “[...] regiões, em geral interioranas, sem (ou com pouca) tradição na indústria manufatureira, em especial na indústria automobilística” (p.19); para Olga Firkowski, seriam regiões cujas características principais são “inexistência de tradição industrial; fraca atuação sindical; baixos salários e governos interessados em atrair investimentos estrangeiros, o que, no Brasil, se manifestou no intenso processo de concessão de incentivos fiscais e financeiros, denominados ‘guerra fiscal’” (FIRKOWSKI, 2010, p. 76); Marco Aurélio Santana aponta a pouca tradição industrial e “baixa ou nenhuma densidade sindical” (SANTANA, 2010); e Kulfas et al. definem *greenfields* como o processo de implantação de uma fábrica, totalmente nova, com a tecnologia mais atual possível, em detrimento da estratégia de reestruturação produtiva de uma planta já existente (KULFAS et al., 2002).

⁶ Sobre o tema, ver: Martin (1996); Oliveira; Comin (1999); Arbix (2000); Leite (2000), dentre vários outros.

⁷ Para uma discussão mais aprofundada sobre o tema, ver Dulci, 2002.

indiretos, públicos e privados, foram os elementos que deram destino final à instalação das plantas industriais (COMIN, 2001; NABUCO et alli., 2002; ARBIX, 2006, etc.).

Os casos e o método de análise comparativa

Os casos aqui estudados inserem-se na expansão da esteira produtiva global, em fins de século XX. A comparação se justifica por se tratar de duas regiões com um passado industrial em matrizes diferentes da automobilística, o que permite “isolar”, em boa medida, os investimentos automotivos dos demais setores produtivos. Como apontado acima, trata-se de dois *greenfields* setoriais. Buscamos aqui analisar duas trajetórias, tendo como parâmetros, quando possível, o comportamento do emprego, dos investimentos e a trajetória recente dos estados nos quais as regiões se inserem, bem como do Brasil. O marco temporal inicial retrocede dez anos (2007), terminando com os dados mais recentes disponíveis. É importante ainda ressaltar os efeitos que a grave crise econômica internacional de 2008 teve sobre diversos setores produtivos no Brasil, o que se percebe em alguns dos dados aqui levantados.

O Polo Industrial de Camaçari é resultado dos esforços para a redução da desigualdade de desenvolvimento regional no Brasil, a partir da Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE), do Plano de Desenvolvimento da Bahia (PLANDEB) e de financiamento do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), a partir do II Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND) (MENDES, 2006; ANDRADE, 2009). Inicialmente pensado como um polo petroquímico de refino de petróleo da Petrobras (à época chamava-se Complexo Petroquímico de Camaçari – COPEC), o polo iniciou suas operações, paulatinamente atraindo indústrias do setor químico (como borrachas e plásticos). Mais recentemente, iniciativas do setor farmacêutico e de química avançada foram observadas no polo, que acabou por receber, na virada do século, a planta da Ford Motors do Brasil (DULCI, 2015).

A trajetória do desenvolvimento, fortemente concentrado na Região Metropolitana de Salvador, se deu com surtos de desarranjo urbano e crescente hiato na estratificação social. A estratificação urbana da região reforça esse ponto. Altos funcionários das indústrias do Polo Petroquímico de Camaçari ha-

bitam em Salvador, enquanto os operários do chão das fábricas residem em Camaçari, Lauro de Freitas, Dias D'Ávila e Candeias, mais fortemente. O município de Camaçari divide-se em três grandes regiões: o centro, onde se concentram os camaçarienses, o Polo Industrial e o litoral, onde situam-se condomínios de luxo (CASTRO, 1988; PESSOTTI; PESSOTTI, 2010; DULCI, 2015).

A história da instalação da planta referente ao Projeto Amazon, da Ford Motors iniciou-se com o debate sobre o volume dito excessivo de incentivos oferecidos à montadora pelo, à época, governador do Rio Grande do Sul, Antônio Britto, que havia sido sucedido pelo então governador eleito, Olívio Dutra. A Ford desistiu da construção da fábrica naquele estado depois de questionamentos feitos pelo novo governador, recebendo a oferta de incentivos, financiamentos, isenções e doação de terreno por parte do governo da Bahia, em debates capitaneados por proeminentes políticos locais, que asseguraram a aprovação da emenda ao Novo Regime Automotivo especial para o Norte, Nordeste e Centro-oeste, no Congresso. A Ford de Camaçari tem capacidade de produção de 250 mil veículos/ano, e já foi identificada como a fábrica de maior produtividade da montadora no mundo.

Já o Vale do Paraíba Fluminense, microrregião composta pelos municípios de Barra Mansa, Itatiaia, Pinheiral, Piraí, Porto Real, Resende, Quatis, Rio Claro e Volta Redonda, abriga disparidades de desenvolvimento entre os municípios. Apesar disso, percebe-se um enorme fluxo de pessoas e relações que permitem identificar a região como um corpo integrado (IBGE, 2008). Apoian-do-nos na tipologia proposta por Anssi Paasi (2000), afirmamos que o Vale do Paraíba Fluminense é uma região resultante de um processo de acumulação de capital, em decorrência da produção desigual dos lugares, mas sem uma prévia demarcação de fronteiras, o que se mostra muito claro pelos processos históricos que têm a implantação da Companhia Siderúrgica Nacional como propulsora. Também pode ser dita como uma região “historicamente construída” por inúmeros tipos de relações e um espaço de conformação de práticas sociais, institucionalizadas através de um processo pelo qual uma unidade territorial se torna uma entidade estabelecida na estrutura espacial e pode, portanto, ser identificada em termos de práticas institucionalizadas e consciência so-

cial nas esferas política, econômica, cultural e administrativa, sendo continuamente reproduzidas nessas práticas (PAASI, 2000).

A história produtiva do Vale do Paraíba Fluminense foi muito marcada pela Companhia Siderúrgica Nacional (CSN). Sua instalação, na década de 1940, resultou na emancipação do distrito de Volta Redonda. Em 1993, com a privatização da CSN, profundas transformações ocorreram na região. A inserção regional na esteira automobilística mundial se deu num dos primeiros esforços do que ficou consagrado como “guerra fiscal”, em meados dos anos 1990, quando do anúncio das intenções da Volkswagen de implantar uma fábrica de ônibus e caminhões no Brasil. O Estado do Rio de Janeiro, através de uma força tarefa, e a prefeitura de Resende empenharam-se em protocolos de atração industrial, incentivos, isenções, construção de subestações de energia e infraestrutura viária para consolidar seus esforços (LIMA, 2005, RAMALHO, 2005, SANTANA, 2010, dentre outros). Pouco depois de iniciadas as operações no formato de consórcio modular da Volks Caminhões e Ônibus, em Resende, o Rio de Janeiro lançou-se na disputa por mais uma planta para a região: a PSA Peugeot-Citroën, que seria sediada pelo distrito industrial de Porto Real (SANTANA, 2010)⁸. Depois de algumas rodadas de negociações políticas, lideradas por empresários locais, Porto Real emancipou-se, tornando-se o município de maior PIB per capita do estado fluminense⁹.

As duas fábricas possuem trajetórias desiguais em relação ao seu potencial sucesso na região. Em função de políticas públicas voltadas para desenvolvimento tecnológico do óleo diesel brasileiro, a Volks Caminhões e Ônibus observou queda acentuada em sua produção e seu número de vendas por alguns anos ao longo da primeira década deste século. A PSA, também em função de oscilações estratégicas, anunciou e adiou por algumas vezes a am-

⁸ Identificamos em outro trabalho que, no caso do Vale do Paraíba Fluminense, percebe-se uma transposição da dualidade *greenfield* x *brownfield* para o nível microrregional, uma vez que as duas montadoras pioneiras do sul do estado recusavam quase explicitamente a contratação de mão de obra oriunda ou relacionada à CSN e seu passado sindical, ainda muito recente na região (DULCI, 2015). Ao longo da década de 2000 e 2010, mais duas montadoras instalaram-se na região, atraindo também fábricas de pneumáticos, produtos químicos, bem como fomentando a integração com um dos braços siderúrgicos da CSN, em Barra Mansa, o que fortalece nossa convicção quanto à forte integração produtiva, material e social do Vale do Paraíba Fluminense e de grande parte do Sul Fluminense.

⁹ Sobre o processo de negociações para emancipação do município, ver Lima, 2005.

pliação de sua produção. No entanto, no cômputo geral, pode-se dizer não só que são fábricas consolidadas, como que tiveram efeito na geração de externalidades positivas para o Vale do Paraíba Fluminense, o que se materializa na atração de outras três novas montadoras (DULCI, 2015; 2016). Apesar do sucesso corporativo, os números em relação à realidade recente dos trabalhadores não demonstram a mesma sintonia, como veremos mais adiante.

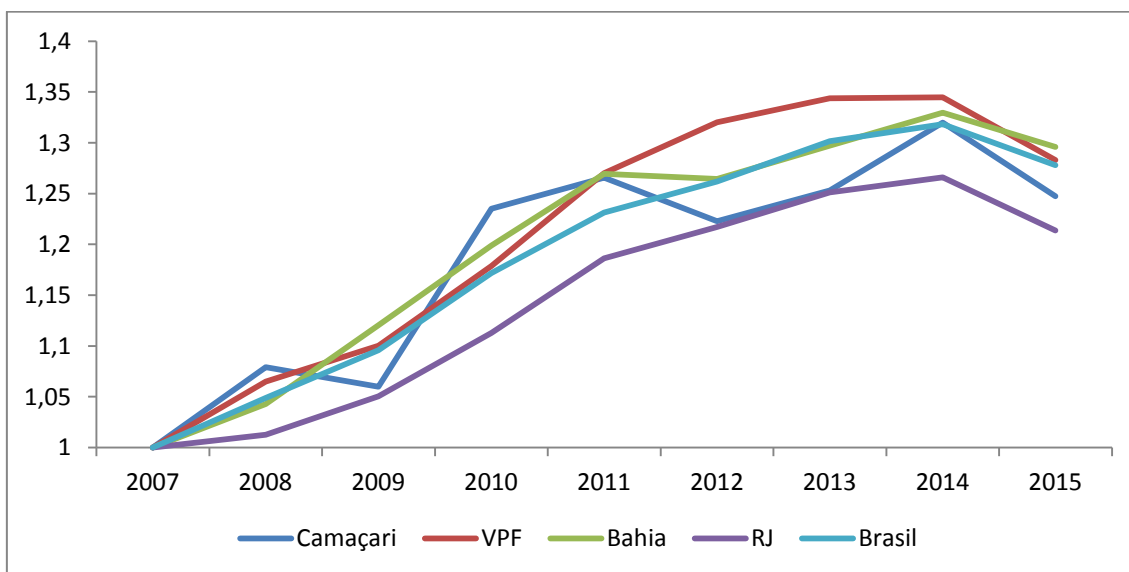
Os dados

Para dar conta dos objetivos aqui propostos, sendo o principal o de mensurar a importância regional da indústria automotiva em regiões de tradição industrial pregressa, propomos alguns indicadores de emprego e de investimentos para mensurar o desenvolvimento de cada caso. A comparação das duas regiões selecionadas se justifica pela sua trajetória produtiva distinta, que se encontra na conjuntura da guerra fiscal, tendo desdobramentos também diferentes. O estudo comparativo de casos aqui adotado é um esforço exploratório de construção de hipótese (LIJPHART, 1971) e insumo para novos estudos

Quando observamos a variação geral do emprego formal no Brasil, nos estados da Bahia e do Rio de Janeiro, no Vale do Paraíba Fluminense e em Camaçari, podemos perceber que as curvas apresentam comportamento semelhante (gráfico 1). A trajetória é crescente até os anos de 2013 e 2014, quando inicia, então uma tendência de queda (RAIS/MTE, 2007-2015). Se observarmos as linhas do VPF e do estado do Rio de Janeiro, podemos afirmar que o acréscimo de empregos formais no estado fluminense é menos intenso do que na microrregião. Fenômeno diverso ocorre quando comparamos a Bahia a Camaçari. As oscilações são mais frequentes no município, ao passo que o estado apresenta uma trajetória relativamente mais robusta no sentido de incremento de empregos formais, tomando o ano de 2007 como base¹⁰. A média nacional apresenta aumento relativo de empregos formais maior do que o estado do Rio de Janeiro, mas menor que a microrregião do Vale do Paraíba Fluminense e o estado da Bahia e de Camaçari (até 2012). A partir de 2012, a tendência de incrementos menores acomete os casos baianos em análise.

¹⁰ É preciso considerar aqui o efeito da elasticidade de um estado em relação ao município, o que não invalida as análises propostas.

Gráfico 1: Variação percentual do número de empregos formais, Vale do Paraíba Fluminense, Camaçari, Bahia, Rio de Janeiro e Brasil, 2007-2015, (2007=100).



Fonte: RAIS/MTE, 2007-2015.

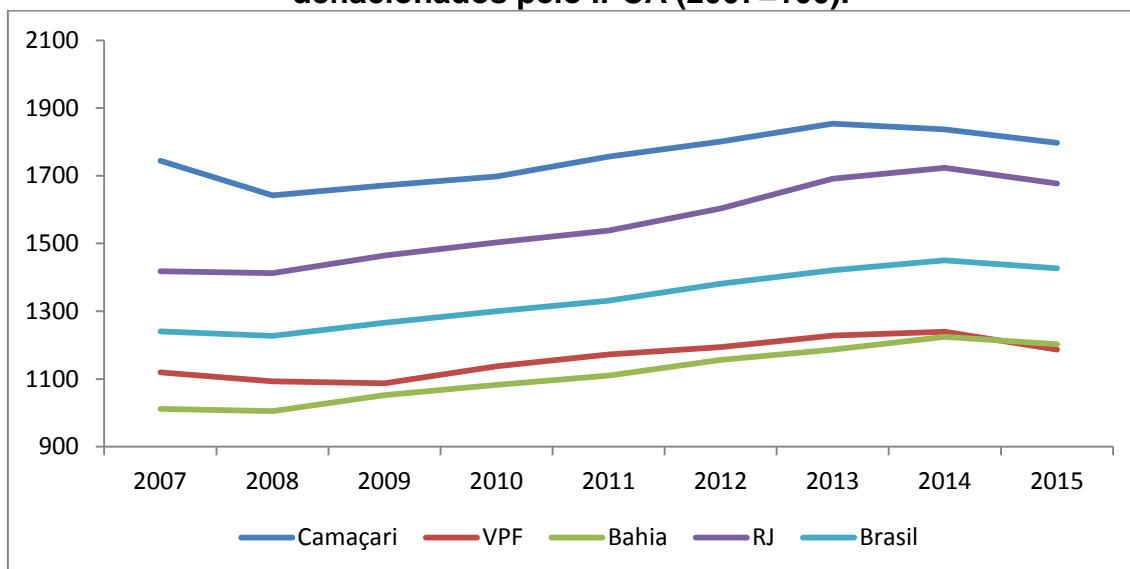
Ao mirarmos os rendimentos médios mensais de cada caso, temos que os ingressos de Camaçari são maiores do que nas demais comparações (gráfico 2). Os rendimentos do estado da Bahia e do Vale do Paraíba Fluminense são menores. Já havíamos percebido esse mesmo fenômeno em outro trabalho. Ele se explica em muito pela presença das indústrias químicas e petroquímicas no Polo Industrial de Camaçari, que levaram, inclusive, a Ford Motors do Brasil a uma tentativa de equiparar seus salários, num esforço de atração de mão de obra. Já no Vale do Paraíba Fluminense, a trajetória dos rendimentos acompanha o contexto negativo dos anos 1990, tendo-se “fixado” em patamares menores (DULCI, 2015; 2016).

Apresentamos aqui as médias regionais dos rendimentos médios mensais de todos os vínculos formais das regiões selecionadas de modo a termos um parâmetro para analisarmos a indústria automobilística¹¹. Isso porque a realidade das indústrias automotivas é um tanto distinta do restante das regiões em análise. Se a microrregião do Vale do Paraíba Fluminense observa rendimentos médios mensais que variam de R\$1.100,00 a R\$1.330,00, aproxima-

¹¹ Excluem-se os estados da Bahia e do Rio de Janeiro desta análise, uma vez que os empregos relacionados à indústria automotiva concentram-se majoritariamente nas regiões de Camaçari (Bahia) e do Vale do Paraíba Fluminense (Rio de Janeiro).

damente, os empregos relacionados à matriz automobilística variam de R\$2.080,00 (2007) a R\$2.188,00 (2014).

Gráfico 2: Rendimentos médios mensais dos empregos formais, Vale do Paraíba Fluminense, Camaçari, Bahia, Rio de Janeiro e Brasil, 2007-2015, deflacionados pelo IPCA (2007=100).

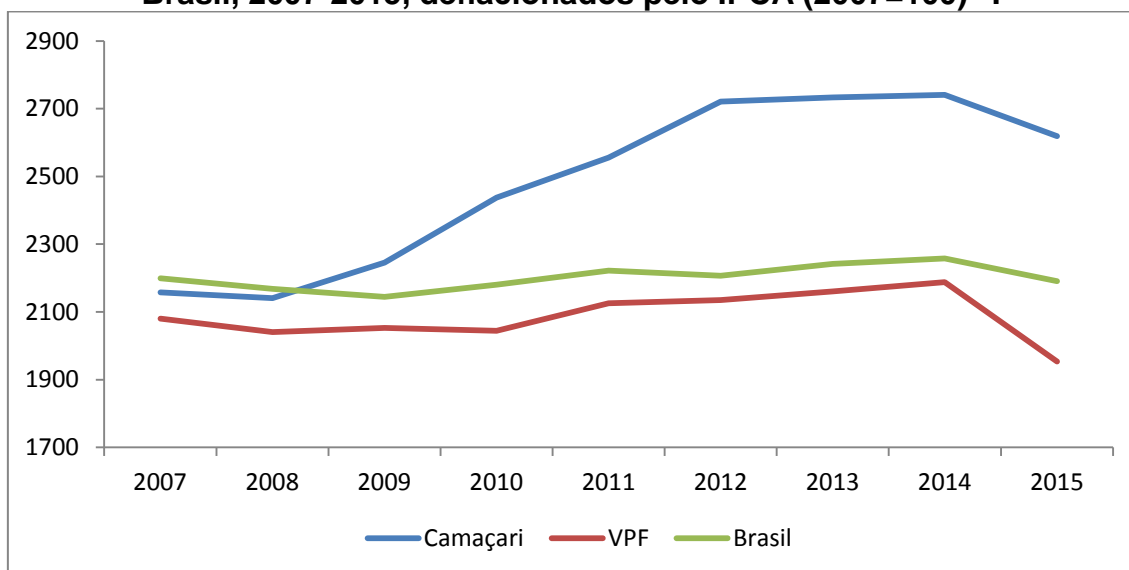


Fonte: RAIS/MTE, 2007-2015.

Chama atenção, no entanto, a queda em 2015 para os menores patamares do período observado, o que se deve ao agudo período crítico da economia brasileira¹². A queda dos rendimentos, na verdade, foi a última a ser observada no período crítico por que passamos. Isso se deve, mormente, ao elevado grau de formalização do setor industrial automotivo, bem como da capacidade de negociação sindical sobre a reposição inflacionária nos rendimentos. Aparentemente, essa capacidade se esgota com o risco iminente do desemprego. Em Camaçari, a ascensão da curva de rendimentos médios nos setores ligados à matriz automobilística refreou-se nos anos de 2013 e 2014, apresentando também queda em 2015. Fenômeno semelhante ocorre com a média nacional dos rendimentos automotivos. A média camaçariense ainda é maior em quase R\$500,00 do que a nacional, e em quase R\$700,00, se comparada ao caso fluminense.

¹² Em outro trabalho, observamos que os sinais mais da crise econômica e de emprego no Brasil haviam se apresentado nos anos de 2012 e 2013, quando houve uma tendência de reversão da trajetória ascendente na indústria automotiva. As razões incluem não somente a conjuntura, mas um aparente esgotamento da capacidade de expansão de emprego e de crédito no país àquela altura (DULCI, 2016).

Gráfico 3: Rendimentos médios mensais dos empregos formais relacionados à produção automotiva, Vale do Paraíba Fluminense, Camaçari e Brasil, 2007-2015, deflacionados pelo IPCA (2007=100)¹³.



Fonte: RAIS/MTE, 2007-2015.

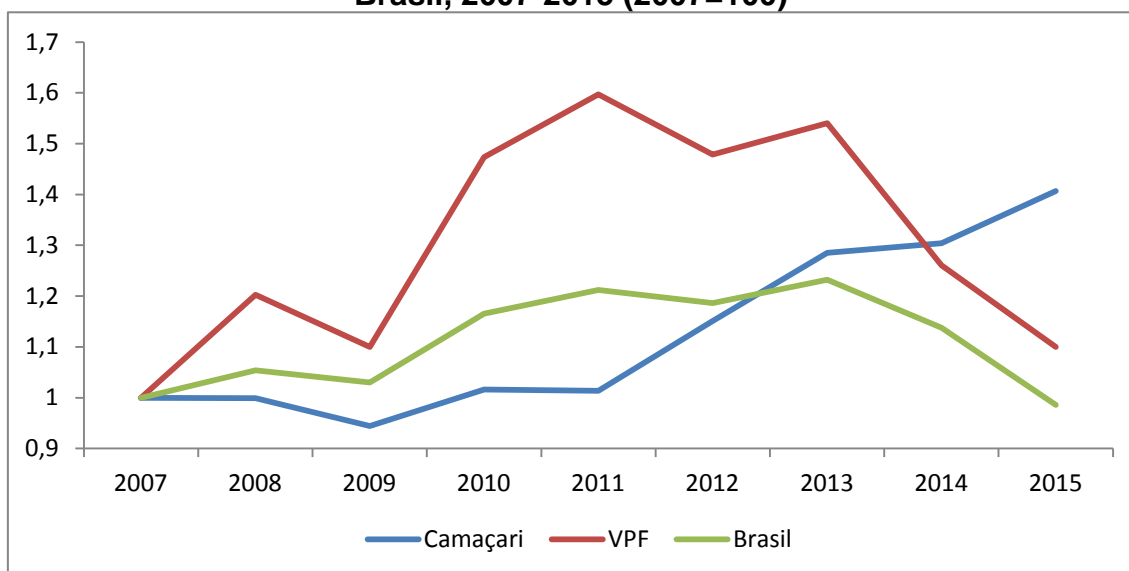
Com relação à criação de empregos, tomando 2007 como referência, os incrementos são extremamente oscilantes na microrregião do Vale do Paraíba Fluminense. Isso se deve em parte às alterações tecnológicas na produção de caminhões, com alterações nas linhas de crédito para seus compradores, bem como para a relutância da PSA Peugeot-Citroën em ampliar sua capacidade produtiva (DULCI, 2015). Ao mesmo tempo, os aumentos numéricos de empregos acompanham as instalações de novas plantas de automóveis e de pneumáticos na região.

É importante ressaltar que o incremento de praticamente 60% nos empregos ligados à matriz automobilística no VPF em 2011, em relação à 2007,

¹³ Para o mapeamento da cadeia automotiva brasileira, elegemos as seguintes classes de produção: Fabricação de pneumáticos e de câmaras-de-ar; Fabricação de automóveis, camionetas e utilitários; Fabricação de caminhões e ônibus; Fabricação de cabines, carrocerias e reboques para veículos automotores; Fabricação de peças e acessórios para o sistema motor de veículos automotores; Fabricação de peças e acessórios para os sistemas de marcha e transmissão de veículos automotores; Fabricação de peças e acessórios para o sistema de freios de veículos automotores; Fabricação de peças e acessórios para o sistema de direção e suspensão de veículos automotores; Fabricação de material elétrico e eletrônico para veículos automotores, exceto baterias; Fabricação de peças e acessórios para veículos automotores não especificados anteriormente (Classificação Nacional de Atividades Econômicas 2.0). Não estão contemplados os setores de vendas, ou recondicionamento, embora, cremos, estejam inseridos na análise os grupos da indústria autopartista. A opção se deve pelo primeiro grupo fazer parte da cadeia de comércio, ao passo que o segundo contemplar negócios muito pequenos e pouco elásticos às vendas de automóveis novos. Por lidarmos com regiões cujos números agregados são muito distintos, optamos pela análise de dados proporcionais. Em alguns momentos, trataremos dos números absolutos. O mapeamento segue modelo de Torres e Cário, 2013.

segue a tendência do aumento na produção de automóveis no Brasil, bem como da expansão das iniciativas de fomento levadas a cabo pelo Governo Federal e pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social¹⁴. No entanto, nem a extensão dos incentivos por mais tempo parece ter sido suficientes para a solução de problemas mais duradouros na produção de automóveis no Brasil. No Vale do Paraíba Fluminense, o nível de empregos formais aproxima-se do patamar de 2007, ao passo que na média nacional ele também retraiu. Só Camaçari apresenta ainda uma trajetória ascendente. Isso se deve a investimentos de fábricas de pneumáticos no Polo Industrial, bem como a transferência de setores das plantas da Ford de São Paulo para a Bahia.

Gráfico 4: Variação percentual do número de empregos formais relacionados à produção automotiva, Vale do Paraíba Fluminense, Camaçari e Brasil, 2007-2015 (2007=100)



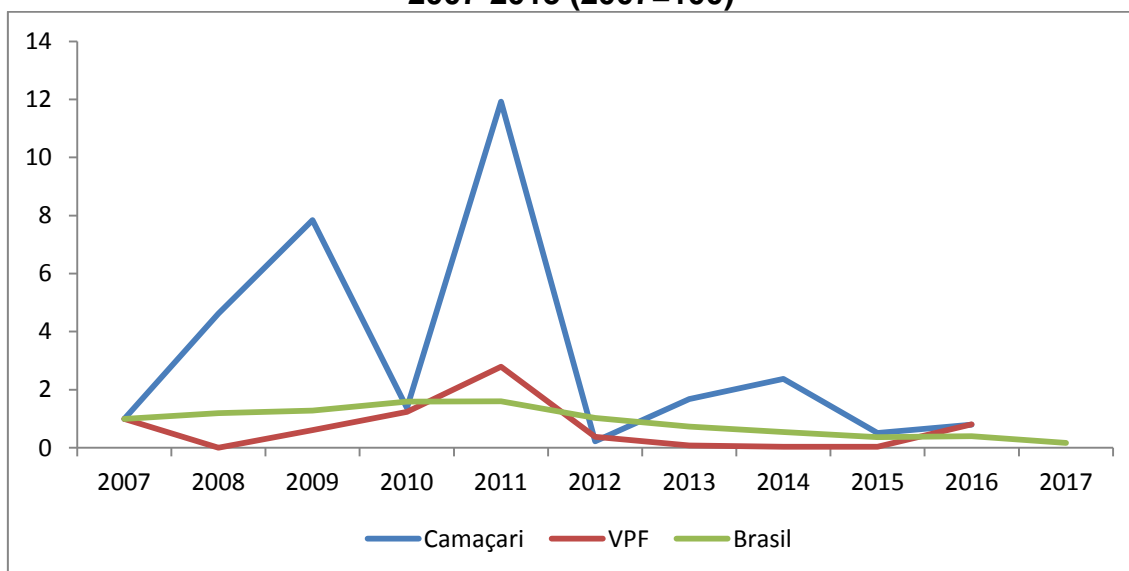
Fonte: RAIS/MTE, 2007-2015.

De modo a tentarmos avançar nas respostas à pergunta que se pôs neste trabalho, investigamos os investimentos anunciados por indústrias ligadas à matriz automotiva, compilados pelo Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio, desde 2004 até o presente. Foram 23 iniciativas na Bahia e 12 no Rio de Janeiro. Elas totalizam US\$2,5 bilhões em Camaçari e US\$6,9 bilhões no Vale do Paraíba Fluminense. No entanto, como se percebe no gráfico 5, em relação ao ano de 2007, Camaçari teve grandes saltos nos anos de 2009 e

¹⁴ Em 2013, 3,7 milhões de veículos foram produzidos ante 3,1 milhões em 2014 e 2,4 milhões em 2015. Os licenciamentos seguem a mesma tendência.

2011¹⁵, ao passo que VPF teve uma trajetória mais suave e constante de investimentos. A média nacional de investimentos relacionados ao setor automobilístico vem declinando, a despeito dos incentivos governamentais.

Gráfico 5: Variação percentual do volume de investimentos anunciados na produção automotiva, Vale do Paraíba Fluminense, Camaçari e Brasil, 2007-2015 (2007=100)



Fonte: RENAI/MDIC, 2007-2017.

Na tabela 1, apresentamos, na primeira coluna, a proporção dos investimentos do setor automobilístico de cada região em relação aos investimentos de mesma natureza em todo estado, e desses em relação ao total do país. Na segunda coluna, o percentual de investimentos automotivos em relação ao total de investimentos de cada região. Na terceira coluna, por fim, o percentual de investimentos em cada região comparado ao total dos estados, e desses com relação ao Brasil. Os investimentos automotivos em Camaçari e no Vale do Paraíba Fluminense representam quase a totalidade da matriz produtiva em seus estados. Os investimentos automotivos em VPF representam 86,5% do total de investimentos na região, o que reforça a importância da matriz produtiva ali. Totalizam também 5% do total de investimentos no estado¹⁶. Já em Camaçari, as indústrias ligadas ao setor automobilístico foram responsáveis por 34,3% do total de investimentos. Embora seja um percentual bastante menor

¹⁵ Os “saltos” geralmente referem-se à instalação de novas plantas industriais, que mobilizam mais recursos, embora nem sempre seja esse o caso.

¹⁶ É fundamental ressaltar aqui que, com os grandes eventos esportivos que o estado do Rio de Janeiro cedeu, ele foi a unidade da federação que mais recebeu novos investimentos, mesmo se comparado a São Paulo (RENAI/MDIC, 2004-2017).

do que o do Vale do Paraíba Fluminense, o Polo Industrial de Camaçari é bastante mais diversificado do que no sul do estado do Rio de Janeiro, abrigando mais de 50 indústrias, dentre elas uma refinaria da Petrobras e empresas a ela relacionadas. Por fim, os investimentos automotivos em Camaçari representam 5,9% do total de investimentos anunciados para o estado da Bahia.

Tabela 1: Percentual de investimentos automotivos comparados por escala territorial e por total de investimentos, Vale do Paraíba Fluminense, Camaçari, Bahia, Rio de Janeiro e Brasil, 2007-2017.

	Percentual de investimentos automotivos em comparação com os investimentos automotivos da escala territorial superior	Percentual de investimentos automotivos em comparação com o total de investimentos na região	Percentual de investimentos automotivos em comparação com o total de investimentos automotivos da escala territorial superior
VPF	92,3%	86,3%	5,0%
Camaçari	96,4%	34,3%	5,9%
Bahia	3,2%	6,1%	0,1%
Rio de Janeiro	9,3%	5,4%	0,4%
Brasil	100,0%	4,7%	-

Fonte: RENAI/MDIC, 2007-2017.

Na tabela 2, temos os dados fornecidos pela Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores para os anos em análise. Em termos de número de empregos, nota-se uma redução até os patamares do ano de 2007, tendo o pico sido atingido em 2013, com 156.970 empregados. Os dados de produção e vendas seguem a mesma trajetória (ANFAVEA, 2017).

Tabela 2. Número de empregos das indústrias automobilísticas brasileiras, 2007-2016.

Ano	Autoveículos	Máquinas agrícolas e rodoviárias	Total
2007	104.274	16.064	120.338
2008	109.848	16.929	126.777
2009	109.043	15.435	124.478
2010	117.654	18.470	136.124
2011	124.647	19.987	144.634
2012	132.096	19.560	151.656
2013	135.343	21.627	156.970
2014	125.977	18.531	144.508
2015	114.336	15.440	129.776
2016	104.412	16.766	121.178

Fonte: ANFAVEA, 2017.

Considerações finais

Com este trabalho, propusemos responder à pergunta sobre a relevância da indústria automobilística nas economias regionais nas quais se insere, diante de um cenário de transformação do regime de acumulação e da própria configuração espacial e configuracional das indústrias. Com os dados levantados, demonstramos que as médias salariais do setor automotivo são maiores do que as médias salariais regionais. Ainda, que o volume de investimentos anunciados pelas indústrias relacionadas à produção de veículos, instaladas e ainda por se instalar, representa uma grande fatia dos investimentos em cada região, e mesmo um percentual relevante dos investimentos de cada estado em análise. Mesmo passados vinte anos da liberação da guerra fiscal, ainda há espaço para a expansão dessa matriz produtiva no Brasil. Naturalmente, a conjuntura atual não permite afirmações definitivas. A bem da verdade, a indústria automotiva nacional, que parecia ter passada ilesa pela grave crise internacional iniciada em 2008, apresenta indicadores críticos nos últimos anos. Sua reação é a usual: demissão de funcionários e redução de produção em função do decréscimo das vendas.

A despeito dos grandes incentivos fiscais recebidos pelas produtoras de autoveículos, a rotina de retração do chão de fábrica segue seu curso, principalmente em regiões tradicionais, como o Grande ABC Paulista, e mesmo em “novas” regiões automotivas, como o Vale do Paraíba Fluminense. Em Camacari, os efeitos nocivos da atual conjuntura parecem não ter tido tanto impacto ainda, embora os últimos dados não sejam conclusivos sobre uma eventual inversão de trajetória. Assim como se demonstra a ampla relevância da indústria automobilística no cenário produtivo regional, compreende-se que os impactos de uma crise no setor tendem a reverberar com maior força. A aparente “dependência” do setor em regiões como o Vale do Paraíba Fluminense (um misto de desenvolvimento “ancorado pelo Estado” com desenvolvimento privado de formato “plataforma-satélite” (MARKUSEN, 1995)), tende a resultar em períodos críticos e em esvaziamentos de tipo vicioso (MYRDAL, 1960). Uma

maior diversidade produtiva, como a observada em Camaçari, pode resultar em processos crises menos agudas.

Dada a importância da indústria automotiva em economias microrregionais, apontamos para suas consequências em termos salariais e de desenvolvimento, alterando, inclusive, perfis produtivos regionais. O esforço analítico segue, naturalmente, no sentido de reanalisar os dados aqui apresentados num futuro próximo, a saber se o país conseguirá sair da presente crise econômico-política, ou se submergirá nela, abrindo espaço para a opção de saída (HIRSCHMAN, 1973) das corporações para países vizinhos em situações mais estáveis, anulando, portanto, vantagens comparativas das quais o Brasil se valeu para a atração industrial nos últimos vinte anos.

Referências bibliográficas

- ANFAVEA, Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores. **Anuário 2017**. São Paulo, 2017.
- ARBIX, Glauco. **Guerra fiscal e competição intermunicipal por novos investimentos no setor automotivo brasileiro**. Instituto Universitário de Pesquisas do Rio de Janeiro, 2000.
- _____. Guerra fiscal, espaço público e indústria automobilística no Brasil. In: CARDOSO, A.; COVARRUBIAS, A. **A indústria automobilística nas Américas**. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2006.
- BRASIL. Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio. **Rede Nacional de Informações sobre o Investimento: RENAI**, vários anos.
- _____. Ministério do Trabalho e Emprego. **Registros Administrativos**. RAIS, vários anos.
- BOLTANSKI, L.; CHIAPELLO, È. **O novo espírito do capitalismo**. WMF Martins Fontes, 2009.
- BOYER, R. **A teoria da regulação – uma análise crítica**. São Paulo: Nobel, 1990.
- _____. As alternativas ao fordismo – dos anos 80 ao século XXI. In: BENKO, G.; LIPIETZ, A. **As regiões ganhadoras – distritos e redes: os novos paradigmas da geografia econômica**. Oeiras, Ed. Celta, 1994.
- _____; FREYSSINET, M. **Los modelos productivos**. Editorial Fundamentos, Madrid, 2003.
- CARDOSO, Adalberto. A nova face da indústria automobilística brasileira ou a tese da convergência revisitada. In: CARDOSO, A.; COVARRUBIAS, A. **A indústria automobilística nas Américas**. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2006.
- CASTELLS, M. **A sociedade em rede**. São Paulo: Paz e Terra, v.1, 2007.
- CASTRO, N. A. Novo operariado, novas condições de vida e trabalho nas fronteiras do moderno capitalismo industrial brasileiro. In: Encontro Nacional de Estudos Populacionais, 6, Olinda, *Anais do VI Encontro Nacional de Estudos Populacionais*. Belo Horizonte: ABEP, v.2. p. 437-482, 1988.
- CICCOLELLA, Pablo José: Reestructuración Industrial y Transformaciones Territoriales: Consideraciones teóricas y aproximaciones generales a la experiencia argentina. In: **Territorio**. n° 4, 1992.
- COMIN, Alexandre. "Reestruturação do Complexo Automotivo Brasileiro (Das câmaras setoriais ao novo regime automotivo)." In: OLIVEIRA, Francisco de & COMIN, Alvaro A., **Os Cavalei-**

ros do Anti-Apocalipse (Trabalho e política na indústria automobilística). São Paulo, Cebrap/Entrelinhas 243, 1999.

_____. "Verdades e mentiras sobre a onda recente de penetração estrangeira no Brasil." **Indicadores Econômicos FEE** 28, no. 4, 161-182, 2001.

COVARRUBIAS, Alex: Divergências convergentes na transformação das práticas de emprego – Estudos de caso da indústria automobilística no México e no Brasil. In: CARDOSO, Adalberto; COVARRUBIAS, Alex: **A indústria automobilística nas Américas – a reconfiguração estratégica e social dos atores produtivos.** Belo Horizonte, Ed. UFMG, 2006.

DULCI, J.A. **Desenvolvimento regional e mercado de trabalho em perspectiva comparada: Vale do Paraíba Fluminense e Camaçari (BA).** 2015. 332 fl. Tese (Doutorado em Sociologia), IESP/UERJ, Rio de Janeiro: 2015.

_____. Novas e antigas regiões automotivas em tempos de crise: Sul Fluminense, Camaçari e Grande ABC Paulista. In: 40º Encontro Anual da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Ciências Sociais, 2016, Caxambu. Anais do 40º Encontro Anual da Anpocs, 2016. p. 1-27.

DULCI, O. S. Guerra fiscal, desenvolvimento desigual e relações federativas no Brasil. **Revista de Sociologia e Política.** no.18, p.95-107. ISSN 0104-4478, Curitiba: 2002.

FIRKOWSKI, Olga Lúcia. Considerações sobre as escalas espaciais de análise da indústria no Brasil. **Revista da ANPEGE,** vol. 2, no. 2, 2010.

FURTADO, Celso: **Raízes do subdesenvolvimento.** Editora Record, [1973] 2003.

HIRSCHMAN, Albert O. **Saída, voz e lealdade: reações ao declínio de firmas, organizações e estados.** Editora Perspectiva, 1973.

HARVEY, David. **Neoliberalismo – história e implicações.** São Paulo: Loyola, 2008.

_____. **O enigma do capital.** São Paulo: Boitempo, 2011.

IBGE. **Regiões de influência das cidades.** 2007, Rio de Janeiro: 2008.

KULFAS, M.; PORTA, F.; RAMOS, A. **Inversión extranjera y empresas transnacionales en la economía argentina,** Buenos Aires, Serie Estudios y Perspectivas, No. 10, ECLAC, 2002.

LEITE, Márcia. P. **Desenvolvimento econômico local e descentralização na América Latina: A experiência da Câmara regional do Grande ABC no Brasil.** Santiago de Chile: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), 2000.

LIJPHART, Arend. Comparative politics and the comparative method. **American political science review.** v. 65, n. 03, p. 682-693, (s/l) 1971.

LIMA, R. *Açúcar, Coca-Cola e automóveis: ação político-empresarial na construção de um "município modelo" em Porto Real (RJ).* 181 f. Dissertação (Mestrado em Sociologia e Antropologia), Universidade Federal do Rio de Janeiro: Rio de Janeiro: 2005.

LIPIETZ, Alain. O fordismo periférico. **Ensaio FEE.** Porto Alegre, nº10, v. 2, 1989.

MARKUSEN, Ann. Áreas de atração de investimentos em um espaço econômico cambiante: uma tipologia de distritos industriais. **Nova economia.** v. 5, n. 2, p. 9-44, 1995.

MARTIN, Scott. As câmaras setoriais e o meso-corporativismo. **Lua Nova,** v. 37, p. 139-170, 1996.

MYRDAL, Gunnar. **Teoria econômica e regiões subdesenvolvidas.** Editora Saga, 1960.

NABUCO, M.; NEVES, M.; CARVALHO NETO, A. **Indústria automotiva: a nova geografia do setor produtivo.** Rio de Janeiro: DP&A, 2002.

NOVICK, Marta. Nuevas reglas de juego en la Argentina, competitividad y actores sindicales. **Enrique de la Garza Toledo,** 2001.

OLIVEIRA, Francisco de; COMIN, Alvaro. Apocalypse Now: o 'Coração das Trevas' do neoliberalismo. **Os Cavaleiros do Anti-Apocalipse. Trabalho e Política na Indústria Automobilística.** São Paulo, Entrelivros/Cebrap, 1999.

- OLIVERA, Guillermo. Implicaciones económico-territoriales del auge exportador mexicano. **Estudios Demográficos y urbanos**, p. 375-413, 2001.
- PAASI, Anssi: Re-constructing regions and regional identity. In: **Nethur Lecture**, Nijmegen, 2000.
- PESSOTI, B. C.; PESSOTI, G. C. A economia baiana e o desenvolvimento industrial: uma análise do período 1978-2010. In: *Revista de Desenvolvimento Econômico*. Salvador, v. 28, nº 22, dez. 2010.
- RADOSEVIC, S.; ROZEIK, A. Foreign direct investment and restructuring in the automotive industry in Central and East Europe. **Working Paper n. 53**. Londres: University College London, 2005.
- RAMALHO, J. R. Novas conjunturas industriais e participação local em estratégias de desenvolvimento. *Revista Dados*. Rio de Janeiro, v. 48, n. 3, 2005.
- SANTANA, Marco Aurélio. Ruptura geracional induzida e estratégias de gestão: a experiência nas montadoras do sul fluminense. **Revista Educação e Sociedade**. Campinas, v. 31, n. 111, 2010.
- VAN TULDER, R.; RUIGROK, W. European cross-national production networks in the auto industry: Eastern Europe as the low end of European car complex. **Berkeley roundtable on the international economy**. 1998.
- VEGA, MA CARMEN. El desarrollo de la industria de la maquila en México. **Problemas del Desarrollo. Revista Latinoamericana de Economía**. v. 35, n. 138, 2004.