



A DESCONCENTRAÇÃO DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA NO BRASIL

José Augusto Claro Junior
Universidade Federal Fluminense
jaclarojunior@gmail.com

Leandro Bruno Santos
Universidade Federal Fluminense
leandrobrun@id.uff.br

1 – INTRODUÇÃO

A indústria automobilística é um dos principais ramos da indústria no mundo, e sua análise seja em âmbito local, regional, nacional ou global é importante. A atualização e renovação de pesquisas referentes a este tema é importante para termos uma real caracterização de diversas temáticas, como a economia, a tecnologia, os padrões de consumo, o meio ambiente, entre outros. A indústria automobilística tem enorme relevância na economia mundial, pois movimenta valores superiores a US\$ 2,5 trilhões por ano. Em função desses valores e do seu efeito multiplicador, responde por algo em torno de 10% do PIB dos países desenvolvidos. No Brasil, essa atividade industrial responde por quase $\frac{1}{4}$ do Produto Interno Bruto (PIB) Industrial do país. Dados indicam que ao redor de 50% da borracha, 25% do vidro e 15% do aço plano produzidos mundo são destinados ao abastecimento da indústria automobilística. Há, portanto, um forte encadeamento setorial e territorial dessa atividade sobre o conjunto das economias onde está instalada. Soma-se a essa importância econômica o desenvolvimento de novas tecnologias e novas formas de organização e gestão da produção (CASOTTI; GOLDENSTEIN, 2008).

A indústria automobilística brasileira, que ganhou muita força com no decorrer das últimas décadas, sendo inclusa em planos de desenvolvimento econômico como uma das indústrias com maior potencial financeiro, de promessas de uma alta geração de empregos, exibiu um espacialidade concentrada em alguns polos. Podemos dizer que, até a entrada do século XXI, as montadoras se localizavam quase que



exclusivamente na região metropolitana de São Paulo e algumas unidades esparsas no Paraná e Minas Gerais, em seus principais centros urbanos.

Recentemente, políticas anticíclicas, programa Inovar Auto e políticas estaduais (incentivos fiscais) desencadearam mudanças nos circuitos espaciais de produção e cooperação da indústria automobilística. Há uma coincidência, no Brasil, de mudanças estratégicas na organização e lógica de localização dos investimentos da indústria automobilística e de políticas de atração de capitais produtivos (guerra de lugares), com impactos na topologia espacial dessa indústria pelo território e nas interações espaciais.

No entanto, com a chegada do século XXI, a indústria automobilística passou por novos desafios, entre eles, um dos mais significativos e que esse presente estudo pretende discutir, é a espacialização das montadoras, melhor dizendo, a sua desconcentração produtiva, rumando a novas localidades no território brasileiro impulsionada por políticas públicas e diversos fatores caracterizados pela *guerra de lugares* (SANTOS; SILVEIRA, 2001).

2 – OBJETIVOS

Esse trabalho se objetiva em:

Objetivo Geral:

- Analisar o processo de desconcentração produtiva da indústria automobilística no Brasil nos primeiros anos do século XXI.

Objetivos Específicos:

- Analisar o efeito da chamada *guerra de lugares* como fator primordial na re-espacialização da indústria automobilística no território brasileiro;
- Compreender o impacto que as montadoras levam aos municípios e as suas respectivas regiões onde são instaladas;



- Relacionar essa reterritorialização da indústria automobilística brasileira à lógica das proximidades em pontos de escoamento produtivo sob a ótica da logística.

3 – METODOLOGIA

Para a realização deste trabalho, primeiramente realizamos uma compilação bibliográfica pertinente à pesquisa, com materiais extraídos de livros, artigos, matérias de jornais, material midiático e revistas especializadas na temática central do presente trabalho. Em seguida, procedemos à leitura desta bibliografia e posterior levantamento de dados referentes à pesquisa, por meio de acesso a estatísticas elaboradas por organizações privadas (website das próprias montadoras, sites especializados em economia industrial, setor automotivo etc.) e/ou públicas (organizações governamentais com estatísticas referentes a produções industriais como o Instituto de Pesquisa Econômica e Aplicada - IPEA).

Além disso, utilizamos diversas mídias eletrônicas como jornais digitais, sites específicos da área da indústria automobilística e da indústria em geral, nas quais encontramos referenciais importantes para o trabalho em sites como a ANFAVEA (Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores), Automotive Business, Automotive World, Fenabrave e OICA. Quanto aos jornais eletrônicos, consultaremos as notícias disponibilizadas no Valor Econômico e na Revista Exame.

Os dados levantados foram sistematizados na forma de tabelas e mapas, pois, assim, se tem uma melhor visualização dos dados obtidos para a pesquisa, de maneira quantitativa, apresentando diferenciações ao longo de décadas, com índices recordes e também apresentando quedas em períodos de recessão. Nossa análise se concentrou na sistematização de dados referentes aos últimos 16 anos, construindo um panorama geral da indústria automobilística brasileira para o mundo, seja em sua configuração concentradora ou desconcentradora. O papel do Estado nas dinâmicas econômica e espacial é determinante para uma reconfiguração desta indústria.

4 - RESULTADOS PRELIMINARES



A indústria automobilística brasileira conhece um processo de desconcentração nos primeiros anos deste século, em função, entre outros fatores, da *guerra de lugares*. Essa noção ganha visibilidade neste trabalho por ser uma importante ferramenta analítica para analisar a disputa entre Estados e municípios pela instalação de novas plantas industriais (SANTOS; SILVEIRA, 2001).

No Brasil, há uma clara guerra de lugares, onde se vê uma disputa entre os entes federados, levando os governos a promover modificações em tributações, cessões de terrenos etc. visando à geração de empregos e à atração de investimentos. Assim, a indústria automobilística tem muito no que ganhar na sua mobilidade, pois, aquele que melhor lhe ofertar benefícios para sua instalação e aumento da produtividade (na forma de oferta de infraestrutura), será considerado no plano de investimentos das montadoras automobilísticas.

Segundo Alves (2014), o Estado de São Paulo começa a perder representatividade nacional na indústria automobilística, principalmente em relação aos novos investimentos realizados e anunciados. Se analisarmos a partir da entrada do século XXI, notaremos uma reconfiguração territorial das montadoras no Brasil, com a emergência de novos espaços ganhadores. Porém, conforme podemos observar e analisar, a distribuição territorial da indústria automobilística no Brasil (figura 1), por mais que tenha se expandido territorialmente, ainda apresenta uma forte concentração na região Sudeste, sobretudo no estado de São Paulo.

A entrada de diversas montadoras acirrou a concorrência no país, dinâmica que tinha menor intensidade nas décadas anteriores. Podemos observar, nos últimos anos, o crescimento e desenvolvimento das montadoras de automóveis ditos menores em relação às gigantes de mercado no Brasil (Toyota, Volkswagen, Ford, General Motors, Fiat). O mercado tem sido disputado com a entrada de novos produtores, como as chinesas JAC e Chery, a indiana Mahindra, além de outras marcas já conhecidas do público brasileiro como a Renault, a Peugeot, a Citroën, a BMW, a Nissan, a Hyundai, a Honda, a Mitsubishi e a Suzuki. Algumas delas já muito tradicionais e conhecidas, outras nem tanto, mas que vem com uma nova maneira de pensar a produção dos automóveis, com alta tecnologia (high-technology), para romper conceitos de modernidade eletrônica na indústria automobilística.



Figura 1: Distribuição territorial das unidades das montadoras no Brasil.
Org: CLARO JUNIOR, 2015.

Assim, se pensarmos décadas atrás, até o início dos anos 1990, os estudos estavam concentrados nas mudanças do sistema produtivo e nas estratégias corporativas associadas. Desde então, muitos trabalhos têm destacado o processo de mundialização dessa indústria e as mudanças nos âmbitos dos fatores de produção, o acirramento da competição, a formação de redes e coordenação das atividades dispersas, as mudanças tecnológicas etc. A mundialização tem sido resultado, de um lado, da intensificação da concorrência e necessidade de maior grau de coordenação e/ou integração das atividades dispersas e, por outro lado, das possibilidades abertas pelas tecnologias da informação e de transporte (CARVALHO, 2005).



Entendemos que é necessário compreender os papéis dos agentes econômicos por trás dessa nova lógica locacional das montadoras no território brasileiro. Para entender essa lógica, Santos e Silveira (2001) mostram que a indústria automobilística é um exemplo que comprova a *guerra de lugares*. Uma vez que Estados e municípios disputam acirradamente o ganho da instalação de novas fábricas ou transferências das unidades já instaladas, faz com que as montadoras realizem mudanças de localização de suas atividades para novos locais. Quando o espaço se adapta ao recebimento das corporações automobilísticas, esta deixa de lado suas instalações majoritariamente localizadas em regiões metropolitanas por conta dos ganhos locacionais em um primeiro momento, e passa a se desconcentrar buscando novas porções do território.

Com essa desconcentração produtiva e territorial por parte da indústria automobilística, vemos um novo cenário que esta atingiu todas as regiões brasileiras com sua desconcentração industrial. Se observarmos detalhadamente, vemos que na região Sudeste, o estado de Minas Gerais conta com a Fiat, Iveco e a Mercedes-Benz. O estado do Rio de Janeiro também se apresenta como um novo ganhador nesse cenário, com Nissan, Land Rover, Volkswagen Ônibus (MAN) e PSA Peugeot-Citröen. Já o estado de São Paulo perdeu importância nos novos investimentos, mas ainda detém grande parte das montadoras instaladas no país (Chery, Ford, General Motors, Honda, Hyundai, Mercedes-Benz, Nissan, Scania, Toyota e Volkswagen).

Na região Sul, o estado do Paraná conta com Renault-Nissan, DAF, Volvo, FCA Fiat e Volkswagen-Audi, sendo considerado também um grande vencedor nesta disputa. No estado do Rio Grande do Sul estão presentes General Motors, International e Agrale. Já o estado de Santa Catarina recebeu, recentemente, a instalação da BMW também da GM. Na região Nordeste, o estado de Pernambuco conta com a planta da Fiat/Jeep. No estado do Ceará está a Troller/Ford. O estado da Bahia recebeu a Ford e, mais recentemente, o anúncio da instalação da JAC. Já a região Centro-Oeste, apresenta apenas o estado de Goiás, que conta com a CAO Hyundai e a Mitsubishi. E na região Norte, no Estado do Amazonas, está a Mahindra.

A entrada do século XXI mudou a configuração territorial da indústria automobilística no Brasil, pois estados como São Paulo e Minas Gerais, que monopolizavam a produção, perderam parte de sua importância para outras regiões. Isto

também se mostra claro quando sistematizamos alguns investimentos recentes da indústria automobilística no Brasil (tabela 1).

Tabela 1: Recentes investimentos das montadoras no Brasil

Grupo/Empresa	Ano	Valor	Destinação
<i>General Motors</i>	2014/2019	US\$ 4 bi	US\$ 2 bilhões para a nova “família” de autoveículos para os mercados emergentes e mais US\$ 2 bilhões para manutenção da estrutura existente, melhoria dos produtos e aumento da nacionalização.
<i>Jaguar Land Rover</i>	2013/2020	US\$ 227,97 mi	Construção de Fábrica em Itatiaia-RJ.
<i>Toyota</i>	2012/2016	US\$ 350 mi	Construção de planta de motores e transmissões de Porto Feliz-SP, Ampliação da Capacidade Produtiva da fábrica de Sorocaba-SP, Implantação do centro de distribuição em Porto de Suape-PE, e adaptação da linha de Sorocaba para a fabricação do modelo Corolla.
<i>Hyundai</i>	2014/2016	US\$ 30,4 mi	Criação do Centro de P&D em Piracicaba-SP.
<i>Volkswagen</i>	2014/2018	US\$ 3,04 bi	Propulsores com tecnologia TSI, Recuperação das Vendas e Produção do modelo Golf VII em São José dos Pinhais - PR.
<i>Mercedes-Benz</i>	2014/2016	US\$ 152,3 mi	Construção da fábrica de automóveis em Iracemápolis-SP.
<i>Nissan</i>	2016/2018	US\$ 228,3 mi	Ampliação da capacidade industrial de Resende-RJ e introdução de nova linha de montagem do SUV Kicks.
<i>Renault</i>	2014/2024	US\$ 255,75 mi	Construção de centro de distribuição de peças em Quatro Barras-PR e Desenvolvimento e Produção de dois novos veículos em São José dos Pinhais-PR.

Fonte: REIS (2016).

5 - CONSIDERAÇÕES FINAIS

A indústria automobilística e seus principais fornecedores são um dos principais segmentos do setor industrial no mundo, e sua análise seja em âmbito local, regional, nacional ou global sempre é necessária, e a atualização de pesquisas referentes a este tema é importante para termos uma real caracterização de diversas temáticas, como a



economia, a tecnologia, os padrões de consumo, o meio ambiente, as lógicas de localização espacial, os fluxos e interações espaciais, entre outros. A importância deste tipo de indústria no Brasil é de fato notória desde sua implantação, desfrutando de diversas políticas estatais de apoio à sua consolidação e atuando na produção e organização de espaços industriais.

Quando pensamos na desconcentração produtiva da indústria automobilística no Brasil, temos que levar em conta dois momentos essenciais nessa dinâmica. O primeiro é o de concentração produtiva das montadoras no estado de São Paulo. Aliás, em um primeiro momento, São Paulo se apresentava como o estado com maior suporte territorial-logístico (com extensa malha rodoviária, notórias por serem consideradas as melhores do país, com um grande porto de escoamento - Porto de Santos), além desta particularidade, se via uma região bem dotada de insumos (indústrias fornecedoras de componentes para a montagem dos autoveículos, como a indústria de materiais plásticos, de borracha, vidro, etc) para as montadoras além de contar com uma população vista como mão-de-obra abundante (Região Metropolitana de São Paulo, além das regiões de Campinas, Sorocaba e São José dos Campos).

Assim, tivemos todas as condições propícias para que a indústria automobilística se instalasse nas cidades paulistas por todo esse suporte oferecido em seus territórios. São Paulo foi por muito tempo o alvo das montadoras e, de fato, tiveram muitos ganhos. E, em um segundo momento, quando houve um avanço das condições infraestruturais por parte dos demais estados brasileiros, bem como a inserção de muitos deles na disputa pela recepção de investimentos (guerra de lugares), a indústria automobilística brasileira passou por uma reconfiguração territorial.

Deste modo, o que se viu, sobretudo a partir dos primeiros anos do século XXI, foi a emergência de um novo cenário da indústria automobilística no Brasil. Se, até o início dos anos 1990, essa indústria era quase que totalmente concentrada em São Paulo, principalmente nos municípios localizados na Região Metropolitana e no Vale do Paraíba, os primeiros anos deste século mostram a configuração de outra topologia espacial, uma vez que surgiram novos espaços ganhadores desta indústria, por conta da *guerra dos lugares de lugares*. Todas as grandes regiões contam, atualmente, com



plantas de montagem, onde existem, em diferentes graus, arranjos produtivos situados próximos para o fornecimentos de peças e componentes.

Atualmente, o estado de São Paulo já não está sendo tão visado pelos novos investimentos das montadoras como anteriormente, muito devido a alguns fatores, entre os quais: primeiro, com a mão-de-obra qualificada e especializada, o custo do trabalhador se elevou, salários aumentaram e isso diminuiu relativamente o retorno do capital investido (lucro) das montadoras; os estados cada vez mais oferecem terrenos, seja por cessão ou de parcelamentos a longuíssimos prazos e juros minúsculos, e a disputa tem sido acirrada seja no tributário, financeiro ou no físico, territorial. Trata-se de um uso corporativo do território, com a transferência de recursos ou fundos públicos para empresas sob diferentes formas (infraestrutura, isenções fiscais etc.)

6 – REFERÊNCIAS

- ALVES, A. R. A localização das unidades industriais das montadoras de autoveículos no MERCOSUL. **Revista GeoUECE**, Fortaleza, v. 3, n. 4, p. 34-59, jan./jun. 2014b.
- ARROYO, M. Circuitos espaciais de produção industrial e fluxos internacionais de mercadorias na dinâmica territorial do estado de São Paulo. **Boletim Campineiro de Geografia**, v. 2, n. 1, p. 7-26, 2012.
- CARVALHO, E. G de. Uma contribuição para o debate sobre a globalização na indústria automobilística internacional. **Economia e Sociedade**, Campinas, v.14, n. 2 (25), p.287-317, jul./dez. 2005.
- CASOTTI, B. P.; GOLDENSTEIN, M. Panorama do setor automotivo: as mudanças estruturais da indústria e as perspectivas para o Brasil. **BNDES Setorial**, Rio de Janeiro, n. 28, p. 147-188, 2008.
- LENCIONI, S. Cisão territorial da indústria e integração regional no Estado de São Paulo. In. GONÇALVES, M. F., BRANDÃO, C.A. e GALVÃO, A.C. (Org.). **Regiões e cidades, cidades nas regiões**. O desafio urbano-regional, São Paulo: Editora UNESP/ANPUR, 2003, p. 465-475.



REIS, S. **Automotive Business**, 2016. Disponível em: <

<http://www.automotivebusiness.com.br/noticia/23261/investimentos-de-montadoras-somam-r-36-bi-no-brasil>>. Acesso em 06 mai. 2017.

SANTOS, M; SILVEIRA, M. L. Os atuais círculos de cooperação, consequência dos circuitos espaciais da produção. In: **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. São Paulo: Record, 2001.