

ESTADO E DINÂMICA ECONÔMICA E LOCACIONAL DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA BRASILEIRA NO SÉCULO XXI¹

CLARO JUNIOR, José Augusto²
SANTOS, Leandro Bruno³

Recebido (Received): 2018-02-21 Aceito (Accepted): 2018-07-21

DOI:

Resumo

Neste trabalho, nossa análise recai sobre os investimentos realizados pelas empresas e as políticas estatais e seus impactos na dinâmica econômica e locacional da indústria automobilística brasileira no século XXI. Para tanto, selecionamos algumas variáveis, tais como investimentos anunciados pelos grupos e a sua distribuição pelo território, a produção e as exportações de autoveículos, os estabelecimentos e os empregos, entre outros. Os procedimentos metodológicos abrangeram levantamento bibliográfico, levantamento de dados secundários em instituições públicas e privadas, sistematização e análise dos dados. Os resultados alcançados mostram que o Estado teve papel decisivo na tomada de decisões dos grupos do setor automobilístico, por meio de políticas públicas de indução e atração, alterando as dinâmicas de produção, exportação, empregos gerados e de estabelecimentos produtivos do setor pelo território. No bojo desse processo de desconcentração espacial da indústria automobilística, São Paulo perdeu importância e outros Estados (Pernambuco, Bahia, Rio Grande do Sul etc.) aumentaram sua relevância.

Palavras-chave: Internacionalização. Indústria automobilística. Políticas públicas. Multinacionais. Brasil.

STATE AND ECONOMIC AND LOCATIONAL DYNAMICS OF BRAZILIAN AUTOMOBILISM INDUSTRY IN THE 21st CENTURY

Abstract

This paper analyzes the investments made by companies, the state policies, and their impacts on the economic and locational dynamics of the automobile industry in Brazil in the 21st century. Among the selected variables, we have chosen the investments announced by these groups and their territorial distribution, production and exports of automobiles, establishments and jobs, among others. The methodological procedures have included a bibliographical survey, collection of secondary data in public and private institutions, data systematization and analysis. The results show that the State have played a decisive role in the decision making of the automotive sector, through public policies of induction and attraction, changing the dynamics of production, exports, jobs generator and productive establishments across the territory. Within this process of spatial deconcentration of the automobile industry, São Paulo lost importance while other states such as Pernambuco, Bahia, Rio Grande do Sul, and so on increased their relevance.

Keywords: Internationalization. Automobile industry. Public policies. Multinational. Brazil.

ESTADO Y DINÁMICA ECONÓMICA Y SOBRE LA LOCALIZACIÓN DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ BRASILEÑA EN EL SIGLO XXI

Resumen

En este trabajo, se busca analizar las inversiones realizadas por empresas y las políticas estatales y sus impactos en la dinámica económica y sobre la localización de la industria automotriz brasileña en el siglo XXI. Las variables elegidas incluyen las inversiones anunciadas por los grupos y su distribución por el territorio, producción y exportaciones de vehículos, establecimientos y empleos etc. Los procedimientos metodológicos abarcaron levantamiento bibliográfico, levantamiento de datos secundarios en instituciones públicas y privadas,

¹ O trabalho foi apresentado no II SEMDE – II Seminário Dinâmica Econômica e Desenvolvimento Regional, em dezembro de 2017, realizado na Universidade Estadual Paulista (UNESP), Presidente Prudente (SP).

² Mestrando em Geografia pelo Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal Fluminense (UFF).

³ Docente do Programa de Pós-Graduação em Geografia e do Departamento de Geografia de Campos, Universidade Federal Fluminense (UFF).

sistematización y análisis de los datos. Los resultados muestran que el Estado ha tenido un rol importante en la toma de decisiones de los grupos del sector automotriz, a través de políticas de estímulo y atracción, cambiando las dinámicas de producción, exportación, empleos generados y establecimientos productivos del sector por el territorio. A lo largo de este proceso de desconcentración espacial de la industria automotriz, São Paulo ha perdido importancia, mientras que otros estados (Pernambuco, Bahia, Rio Grande do Sul etc.) han incrementado sus participaciones.

Palabras clave: Internacionalización. Industria automotriz. Políticas públicas. Multinacionales. Brasil.

1 Introdução

No início deste século, a indústria automobilística no Brasil tem sido marcada pela entrada de novos grupos econômicos e pela retomada dos investimentos de empresas já presentes no mercado local. Esse processo ganhou impulso por conta de alguns fatores, entre eles destaca-se a presença do Estado com políticas públicas indutoras, que tiveram considerável impacto nas decisões sobre as estratégias de investimentos das empresas multinacionais do ramo automobilístico. Essas políticas podem ser fiscal - isenções adotadas pelos entes federados - e tarifária, por meio da redução de impostos (IPI, por exemplo) e estímulos financeiros. Outro fator que exerceu efeitos de atração sobre as novas montadoras e o fortalecimento das já instaladas é a retomada do crescimento econômico e da renda, com repercussões positivas no consumo de automóveis leves e comerciais.

O mercado brasileiro de automóveis é um dos maiores do mundo e, se considerarmos os acordos automotivos feitos no Mercado Comum do Sul (MERCOSUL) e com países como México e Colômbia, notamos que ele apresenta um enorme potencial. Isso explica retomada de investimentos na montagem de autoveículos e os investimentos nos segmentos correlatos, como a produção de autopeças, componentes elétricos, entre outros. No Brasil, essa atividade responde por quase $\frac{1}{4}$ do Produto Interno Bruto (PIB) da indústria. Além disso, a indústria automobilística exibe forte encadeamento setorial e territorial sobre o conjunto das economias onde está instalada e contribui com o desenvolvimento de novas tecnologias e novas formas de organização e gestão da produção (CASOTTI; GOLDENSTEIN, 2008).

A indústria automobilística brasileira tornou-se muito importante no aparelho produtivo nacional desde sua implantação, nas primeiras décadas do século XX, sendo incluída nos sucessivos planos de desenvolvimento nacional como uma das indústrias com maior potencial de dinamização econômica. Do ponto de vista territorial, os investimentos foram marcados, até os anos 1980, por uma forte concentração espacial na Região Sudeste do país (São Paulo e Minas Gerais). Posteriormente, houve uma tendência de desconcentração em outros estados, no bojo da guerra fiscal e de mudanças nas lógicas locacionais e concorrenciais das empresas.

Neste texto, nosso objetivo é entender a dinâmica econômica e locacional da indústria automobilística no século XXI, à luz da recuperação da atividade econômica e da adoção de políticas públicas de apoio.

Pretende-se analisar o impacto ocasionado pelas empresas multinacionais automobilísticas, isso se dará através do levantamento e sistematização de números relacionados aos empregos gerados, estabelecimentos produtivos, produção e exportação de autoveículos. Entrar-se-á, também, no mérito de compreender como as políticas públicas, em diferentes níveis de governo (federal e estadual), influenciaram na atração e localização desses capitais sobre o território.

Os procedimentos metodológicos incluíram levantamento e seleção bibliográficos pertinentes à pesquisa, levantamento de dados secundários em sites de organizações privadas (produção de automóveis, investimentos) e públicas (estabelecimentos e empregos, exportações). Os dados secundários levantados foram, inicialmente, sistematizados sob a forma de figuras, mapas e tabelas para, posteriormente, serem analisados à luz das referências consultadas.

Além desta introdução, o artigo está estruturado em outras cinco seções, incluindo as considerações finais e as referências. Na próxima seção, delineamos o processo de internacionalização produtiva e as tendências apresentadas pela indústria automobilística. Em seguida, analisamos a indústria automobilística no Brasil e o papel do Estado nas últimas décadas. Em seguida, reunimos elementos sobre os investimentos anunciados e a entrada de novos *players*. Nas considerações finais, apresentamos as principais conclusões deste trabalho. Ao final, constam as referências utilizadas.

2 Internacionalização e indústria automotiva

Qualquer análise que aborde o surgimento e as estratégias de uma empresa multinacional requer, primeiramente, a compreensão de seu significado. Chesnais (1996, p. 72) lembra que “a primeira definição amplamente utilizada foi a de R. Vernon, para quem uma multinacional seria uma grande companhia com filiais industriais em, pelo menos, seis países”. As empresas se expandem até tornarem-se grupos econômicos por meio de processos de concentração e centralização do capital, sempre com apoio direto ou indireto do Estado, aumentando a participação na produção da riqueza social, concentrando meios de produção, trabalho e excedente econômico (SPOSITO; SANTOS, 2011). Geralmente, as empresas se

internacionalizam depois de se tornarem campeãs nacionais ou controlarem parcelas significativas do mercado interno.

Outro ponto de partida é compreender *por que as empresas se transnacionalizam*. Grosso modo, a orientação principal para uma empresa transnacional (ETN) se “*transnacionalizar*” é, segundo Dicken (2010, p. 126), por se tratarem de empreendimentos capitalistas. Como tal, devem seguir as ‘regras’ básicas do capitalismo, sendo a mais fundamental delas a orientação para o *lucro*. É evidente que as empresas comerciais devem ter diversos outros motivos diferentes, como aumentar sua fatia no mercado, tornar-se uma líder do setor, fazer a empresa crescer do ponto de vista das receitas, seguir o líder em mercados estratégicos etc. Contudo, a longo prazo, nenhuma dessas estratégias tem mais importância que o aumento do lucro.

Inicialmente, é preciso abordar a questão da internacionalização da produção das empresas, processo que ganha magnitude a partir de 1950, mas que se incrementa substancialmente a partir das últimas décadas do século XX, por meio do incremento dos fluxos de Investimentos Estrangeiros Diretos (IED). Esse processo de internacionalização se acelerou nos anos 1990, com as políticas de liberalização e desregulamentação econômica e maior integração dos principais mercados. A internacionalização da produção conheceu três processos inter-relacionados: primeiro, o papel e aumento dos fluxos de IED; segundo, o papel das empresas multinacionais (ou grupos) como produtoras na economia global e principais definidoras da divisão internacional do trabalho, responsáveis por grande parte dos fluxos materiais e imateriais; e, por último, a formação de redes internacionais de produção (CASTELLS, 1999).

Os fluxos de IED desempenham papel importante no processo de internacionalização produtiva. Esses fluxos têm ocorrido sob diferentes formas (investimentos novos, franquias, *joint ventures* etc.), mas as predominantes têm sido as fusões e aquisições de empresas, com centralização de capital em escala mundial em setores caracterizados por intensidade de capital e tecnologia (SANTOS, 2009). A indústria automobilística se insere nesse movimento, marcada por fusões e aquisições, alianças estratégicas, oligopolização e barreiras à entrada de concorrentes.

As aquisições, fusões, participações e *joint-ventures* estreitam cada vez mais os laços entre as empresas, constituindo um bloco de grandes empresas ou grupos, conforme aponta Benko (1996, p. 119),

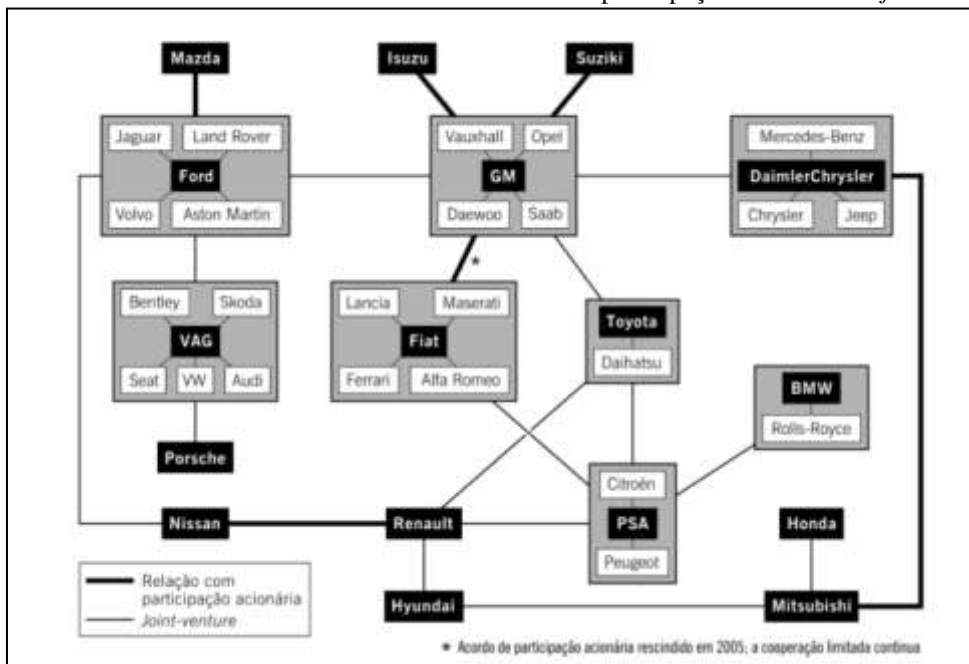
Um grupo é um conjunto de empresas reunidas em *holdings* financeiras hierarquizadas e submetidas a um centro de decisões, uma sociedade-máter. É esta

última que, de um lado, desenvolve as estratégias econômicas globais, tanto produtivas quanto comerciais e, de outro, as estratégias financeiras, incluindo as fusões, as aquisições, as tomadas e abandonos de participação (BENKO, 1996, p. 119).

Assim, observa-se que as tomadas de decisões passam, primeiramente, por um centro de decisões, por um núcleo em que a empresa se estabelece, geralmente o seu local de origem. Isso demonstra que, por mais que uma empresa se internacionalize, ela ainda tem suas raízes fixadas. Nas últimas décadas, a indústria automobilística passou por uma onda de aquisições e fusões: como a aquisição da norte-americana Chrysler pela alemã Daimler-Benz, em 1998; compra da sueca Volvo, em 1999, pela Ford; aquisição de 44% da japonesa Nissan pela francesa Renault (DICKEN, 2010).

Recentemente, em 2010, a Volvo foi adquirida pela chinesa Geely, que comprou a marca sueca da Ford pelo valor de US\$ 1,8 bilhões (YAN; LEUNG, 2010). Geely anunciou, ainda, a aquisição de 49,9% da malaia Proton, pela qual se tornou proprietária de 51% da marca britânica Lotus (FRANCE PRESSE, 2017). O grupo italiano Fiat, em 2014, incorporou a Chrysler numa transação que envolveu US\$ 3,65 bilhões. No ano de 2017, a Opel, pertencente à GM, foi comprada pelo grupo PSA por € 2,2 bilhões. A Figura 1 traz os grupos de empresas formados por participações acionárias cruzadas e *joint-ventures*.

Figura 1 - Os relacionamentos na indústria automobilística: participações acionárias e *joint-ventures*.



Fonte: DICKEN (2010).

Além da centralização de capitais, a indústria automobilística tem passado por mudanças no sistema produtivo e nas estratégias corporativas. Diversos trabalhos têm mostrado não só a mundialização dessa indústria, senão ainda o acirramento da concorrência monopólica, as mudanças tecnológicas com a chegada *high-tech* decorrente de demandas por um futuro sustentável e a formação de redes internas e externas de produção. Esses processos têm a ver, de um lado, com a concorrência plenamente intensificada e necessidade de maior grau de coordenação e/ou integração das atividades dispersas e, de outro lado, com as possibilidades abertas pelas tecnologias da informação, visando práticas menos agressivas e de transporte (CARVALHO, 2005).

Botelho (2008, p. 97) evidencia as mudanças do setor automobilístico no seguinte trecho:

[...] nota-se uma modernização no núcleo da cadeia produtiva, com a introdução de novos equipamentos e métodos organizacionais, uma externalização das atividades consideradas secundárias pelas empresas, uma focalização das empresas contratadas pelas multinacionais como fornecedoras de peças e componentes, além de uma significativa importação de bens intermediários de alto valor agregado, em especial daqueles com algum conteúdo eletrônico (BOTELHO, 2008, p. 97).

Conforme aponta Dicken (2010, p. 302),

[...] a indústria mundial de automóveis é predominantemente um setor de grandes corporações, que organizam cada vez mais suas atividades em linhas de integração transnacional. Com isso, a indústria se aproxima muito – às vezes para colaborar, outras vezes de modo conflitante – dos governos nacionais, eles mesmos ansiosos por estabelecer, orientar ou otimizar a produção de automóveis em seus territórios. Portanto, não surpreende descobrir que predominam nesse setor propostas competitivas para investimentos (DICKEN, 2010, p. 302).

A respeito do acesso e facilitações de custos oferecidos pelos Estados, Costa (2005, p. 114) afirma que:

Estas corporações, com suas redes de filiais espalhadas pelo mundo, têm a possibilidade, especialmente na periferia, de se aproveitar das melhores disponibilidades de cada país, em termos de matérias-primas, mão-de-obra barata, concessões fiscais e creditícias e podem ainda articular a produção em escala global, rompendo assim os estreitos limites da produção nacional e eventual escassez de matérias-primas ou mão-de-obra (COSTA, 2005, p. 114).

Os excertos citados mostram, de um lado, as possibilidades abertas às empresas multinacionais, inclusive as montadoras de automóveis, decorrentes das mudanças técnicas e organizacionais e da centralização de capitais nas últimas décadas e, de outro lado, o papel do Estado no estímulo à internacionalização produtiva, por meio de políticas abrangentes – abertura e desregulamentação econômicas – e restritas – isenções fiscais, principalmente -.

3 Instalação de montadoras no Brasil e o papel do Estado

O Brasil tem sido, historicamente, um importante mercado para a indústria automobilística. A instalação dessa indústria contou com apoio do Estado, sendo inserida em diversos planos de desenvolvimento. Mesmo com a crise do Estado desenvolvimentista, a partir dos anos 1980, essa indústria desfrutou de apoios e políticas setoriais, por conta do *lobby* dos produtores e do apelo à sua importância na geração de empregos e encadeamentos setoriais. O mercado brasileiro, por ser considerado importante para os principais *players* mundiais, tem recebido investimentos de novos entrantes (chineses, principalmente) e de produtores já instalados.

A partir dos anos 1990, num cenário de redução do papel do Estado e maior abertura econômica, os investimentos novos anunciados na indústria automobilística foram disputados por vários estados, que ofereceram uma série de benefícios fiscais e reforçaram a guerra de lugares (SANTOS; SILVEIRA, 2001). As isenções fiscais visando à atração de capitais são um processo antigo, datando dos anos 1960, mas com aumento de importância nos anos 1990, no bojo da abertura e desregulamentação econômica e da perda de capacidade de planejamento estatal.

A guerra de lugares é caracterizada pela disputa de investimentos e por discursos de prováveis efeitos sobre geração de empregos na indústria de transformação e serviços a ela vinculados, aumento do valor adicionado industrial, incremento da renda *per capita* etc. Entre os incentivos oferecidos pelos entes federados, temos a cessão de terrenos para instalação de plantas industriais, a isenção de impostos por longos períodos, a estruturação viária e logística (construção de ligações rodoviárias, ferroviárias e desenvolvimento de terminais portuários), a concessões de empréstimos, entre outros (ARBIX, 2002).

A Tabela 1 traz dados sobre o número de empregados na fabricação de automóveis, camionetas e utilitários, entre os anos de 2006 a 2016. Podemos notar, apesar das oscilações, uma variação positiva do emprego total na indústria automobilística brasileira, atingindo o ponto máximo em 2013 (101.690 postos de trabalho).

Tabela 1 - Número de empregados na fabricação de automóveis, camionetas e utilitários por unidade da federação (2006-2016).

Estados	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
RO	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0
AM	68	84	70	65	120	53	112	128	60	4	5
MA	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
CE	470	465	472	515	480	484	604	537	503	482	483
RN	15	17	26	21	21	18	21	18	15	16	14
PE	53	63	64	57	60	501	661	1.061	1.508	3.824	4.674
SE	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0
BA	3.603	3.684	3.634	3.308	3.535	3.600	3.866	4.395	4.359	5.329	4.881
MG	12.535	16.059	17.196	16.707	18.147	16.209	19.049	18.804	18.406	18.860	16.400
RJ	2.358	3.238	3.459	3.303	4.169	4.449	4.492	4.278	3.191	2.415	2.529
SP	42.065	45.317	48.921	46.615	50.107	51.985	43.108	52.189	49.091	45.846	43.056
PR	7.386	8.712	8.610	8.722	8.932	9.887	10.089	10.003	8.993	8.729	8.337
SC	23	1	5	10	20	27	81	142	756	936	1.170
RS	2.827	3.076	3.163	3.201	3.685	3.967	4.339	5.309	4.570	3.427	2.260
MS	0	0	30	79	91	114	114	33	16	13	11
GO	1.216	2.010	2.049	2.485	3.743	4.233	4.140	4.740	3.992	3.110	2.902
DF	61	66	65	67	72	84	78	53	55	39	49
Total	72.680	82.792	87.766	85.155	93.182	95.616	90.758	101.690	95.515	93.030	86.771

Fonte: RAIS/CAGED, 2017. Organizado pelos autores.

O Estado de São Paulo perdeu participação relativa no número de empregados em comparação a outros estados (57,8%, em 2006, para 49,6%, em 2016). Contudo, ainda responde por metade do número de empregados na produção nacional. Nos últimos 10 anos, o estado que mais avançou foi Pernambuco, onde os empregos na fabricação de automóveis, camionetas e utilitários eram irrelevantes em 2006 e, em 2016, representaram 5% do total do país. Esse avanço está diretamente relacionado aos investimentos do grupo FCA (Fiat Chrysler Automobiles). Outro Estado com aumento na geração de empregos é Santa Catarina, por conta dos investimentos da alemã BMW. Minas Gerais, apesar de oscilar todo o período, aumentou sua participação de 17 para 19% entre 2006 e 2016, sendo o que mais cresceu, junto com Pernambuco, em números de empregados.

Entretanto, o discurso propalado pelas multinacionais montadoras de automóveis é muitas vezes falacioso (IBAÑEZ, 2005), pois as promessas de grandes investimentos e inúmeros benefícios às populações locais passam por alterações no decorrer do projeto. Segundo o autor, os números finais não condizem com os anúncios oficiais divulgados pelas empresas beneficiárias com isenções fiscais e infraestruturas. No caso da geração de empregos, por exemplo, notamos que ele sofre uma queda vertiginosa mesmo com a divulgação de investimentos por parte das empresas em períodos regulares, como resposta a crises econômicas ou câmbio desfavorável.

A mão de obra humana torna-se cada vez mais substituível no processo de produção fabril. Botelho (2008, p. 115) também questiona essa falsa-ideia que a indústria automobilística é a solução na questão do aumento de empregos, ao afirmar que

O volume de empregos diretos e indiretos gerados pelas empresas do setor automobilístico em sua expansão no mercado brasileiro é muito baixo. A fábrica da Volkswagen em Resende, operando com apenas um turno, gera cerca de 1000 empregos diretos (294 da própria Volkswagen, 562 das empresas parceiras e 125 “terceiros”). E como um número muito pequeno de fornecedores se instalou no município, o número de empregos indiretos gerados na localidade também é muito pequeno (BOTELHO, 2008, p. 115).

A guerra de lugares, aliada às próprias mudanças nas lógicas locacionais das empresas, exerce um efeito sobre a configuração inicial da indústria automobilística, antes concentrada na Região Sudeste. Por conta das disputas locacionais, temos a formação de novos espaços industriais ganhadores. Com a entrada de novas multinacionais montadoras e a reorientação locacional dos investimentos das empresas já instaladas, notamos uma reconfiguração espacial da indústria automobilística no Brasil. Segundo Alves (2014), o estado de São Paulo perdeu representatividade nacional na indústria automobilística, principalmente em relação aos novos investimentos realizados e anunciados.

Confirmando essa tendência, é possível observar que São Paulo realmente perde representatividade nacional, pois os dados de produção e exportação de autoveículos corroboram tal afirmativa, conforme pode ser observado nas tabelas 2 e 3. Quanto à produção de autoveículos é importante destacar a perda que sofrem São Paulo e Minas Gerais, que são historicamente polarizadores deste setor, e que contribuem significativamente (juntamente com a Bahia) para a queda da produção brasileira nesse período. Há também a emergência de novos produtores, como os estados de Pernambuco e Santa Catarina. Paraná, Rio Grande do Sul, Rio de Janeiro e Goiás apresentam oscilações durante o período.

Tabela 2 - Produção de autoveículos (automóveis, comerciais leves, caminhões e ônibus) por Unidades da Federação (2006-2016).

Anos	Unidades da Federação										Total Anual
	SP	MG	PR	BA	RS	RJ	GO	AM	PE	SC	
2006	1.237.630	566.594	266.326	242.827	146.218	130.551	20.888	X	X	X	2.611.034
2007	1.299.327	733.106	324.832	223.508	202.648	166.886	29.801	X	X	X	2.980.108
2008	1.472.917	765.403	340.893	199.390	202.607	186.527	48.239	X	X	X	3.215.976
2009	1.445.047	763.902	346.939	206.889	219.622	162.329	38.195	X	X	X	3.182.923
2010	1.743.051	787.654	422.999	207.853	204.207	218.792	61.991	X	X	X	3.646.548
2011	1.458.284	791.049	457.434	192.604	233.875	230.437	79.104	X	X	X	3.442.787
2012	1.416.010	859.842	525.459	191.077	208.137	150.132	64.829	X	X	X	3.415.486
2013	1.597.679	795.107	511.406	227.707	317.297	205.309	78.391	3.733	X	X	3.736.629
2014	1.435.819	697.308	367.672	107.766	326.467	155.309	82.409	X	X	X	3.172.750
2015	1.062.802	447.110	280.971	178.355	224.776	134.377	63.524	X	51.307	X	2.443.222
2016	1.003.667	336.020	278.918	173.500	149.342	147.146	39.532	X	52.709	15.373	2.196.207

Fonte: ANFAVEA, Anuário Estatístico, 2018. Organizado pelos autores.

Tabela 3 - Exportação de autoveículos (automóveis, comerciais leves, caminhões e ônibus) por Unidades da Federação (2006-2016) em US\$.

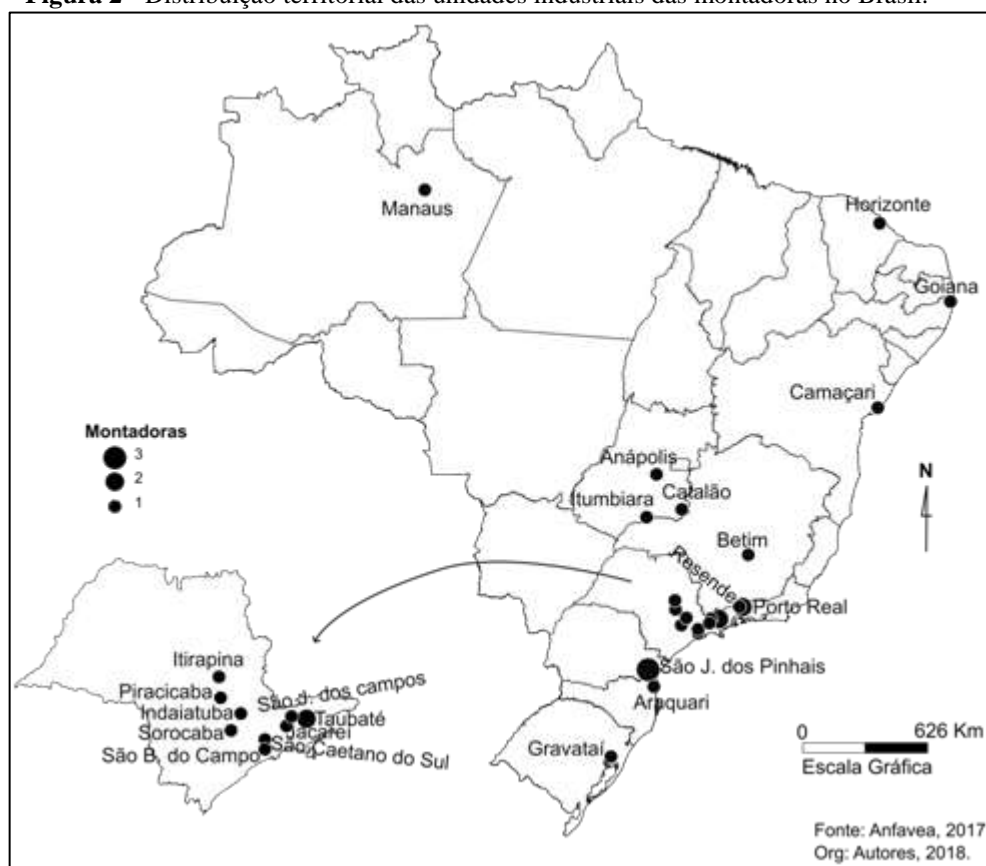
Anos	Unidades da Federação								Total Anual
	BA	MG	PR	PE	RJ	RS	SC	SP	
2006	872.931.938	977.998.975	1.077.005.256	335.570	355.518.046	38.786.908	6.725.902	4.100.699.319	7.446.024.224
2007	710.245.245	1.171.369.230	1.398.624.072	62.300	417.751.097	76.356.123	28.695.844	4.123.979.331	7.962.431.300
2008	600.255.493	1.565.522.266	1.552.241.582	3.021.284	434.757.176	57.466.224	5.450.993	4.297.336.049	8.543.778.199
2009	360.148.504	886.171.382	887.034.723	272.939	301.909.763	21.490.619	1.209.217	2.162.009.300	4.629.947.749
2010	480.037.361	1.070.026.094	1.417.868.224	0	516.023.425	35.537.246	49.256	3.375.809.833	6.928.416.453
2011	430.105.416	1.040.950.023	1.350.357.102	0	686.120.427	285.564.364	2.702.465	3.864.902.132	7.689.127.458
2012	376.246.195	677.335.627	1.347.685.798	0	620.524.449	325.329.721	168.824	3.503.574.286	6.856.926.023
2013	715.695.432	946.811.982	1.457.750.531	0	999.049.711	563.380.496	4.649.013	4.103.753.312	8.800.434.439
2014	407.997.512	575.545.740	774.899.922	324.970	667.550.933	260.842.381	5.207.856	2.865.310.022	5.575.994.457
2015	377.929.388	616.100.837	698.252.804	6.032.811	464.722.762	371.853.398	680.082	3.307.222.370	5.867.789.365
2016	451.763.848	764.351.073	1.184.304.729	303.334.786	712.510.389	468.319.805	241.943.496	3.483.401.824	7.627.379.114

Fonte: SECEX, 2018. Organizado pelos autores.

A tabela 3 ilustra a questão das exportações de autoveículos no mesmo período relatado para os dados de produção. Não é demais salientar que há uma queda na produção nacional, sobretudo durante os anos finais do recorte analisado. O estado de São Paulo, apesar de se estabilizar em números absolutos, perde em termos percentuais. Os estados que receberam investimentos na presente década, como Pernambuco, Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul, aumentaram sua participação nas exportações de automóveis. Por mais que estejamos passando por uma distribuição territorial e reconfiguração espacial, não é demais chamar a atenção para o fato que o estado de São Paulo ainda tem grande importância no total da produção, na geração de empregos e no número de estabelecimentos.

Apesar da reconfiguração espacial da indústria automobilística, por meio da instalação de plantas em outros estados, como Amazonas, Ceará, Pernambuco, Santa Catarina, entre outros, ainda há uma concentração industrial fortemente instalada na região Sudeste, mais precisamente no estado de São Paulo (figura 2).

Figura 2 - Distribuição territorial das unidades industriais das montadoras no Brasil.



Fonte: ANFAVEA (2017). Organização dos autores, 2018.

As empresas montadoras atuam numa lógica em rede, com subcontratação de partes e componentes que podem ser *just in time* (pequenos volumes, inserção imediata no processo produtivo, pouca estocagem) ou *just in case* - grandes volumes, inserção mais lenta na produção e maiores estoques (DICKEN, 2010) -. A desconcentração da montagem atrai geralmente os fornecedores globais *just in time*, ao passo que os *just in case* tendem a se desconcentrar em menor proporção. Isso quer dizer que, no bojo da desconcentração das montadoras automobilísticas, São Paulo e Região do ABC paulista ainda mantiveram sua importância no fornecimento de peças e componentes para todo o território nacional.

As montadoras menores e com entrada mais recente aumentam sua participação no *market share* (parcela de mercado) em relação às empresas tradicionais já presentes no mercado brasileiro (Toyota, Volkswagen, Ford, General Motors e Fiat). A distribuição territorial da indústria automobilística brasileira passou por mudanças, principalmente com a entrada de novos grupos - chinesas JAC e Chery, a indiana Mahindra -, além de outras marcas já conhecidas do público, entre elas as francesas Renault, Peugeot e Citroën, a alemã BMW, as japonesas Nissan, Honda, Mitsubishi e Suzuki e a sul-coreana Hyundai.

É importante salientar que o Estado brasileiro, além de provedor de facilidades às empresas multinacionais, também promoveu ações voltadas exclusivas ao setor automobilístico. Trata-se da criação e da execução do Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores ou, como é comumente conhecido, Inovar-Auto. O Inovar-Auto foi criado em 2012 (Lei nº 12.715/2002), com um prazo de vigência entre os anos de 2013 a 2017, visando: criação de condições para o aumento da competitividade no setor automotivo; produção de veículos mais econômicos e seguros; investimento na cadeia de fornecedores, bem como na engenharia, na tecnologia industrial básica, na pesquisa e desenvolvimento (P&D) e na capacitação de fornecedores (MDIC, 2012).

Entre as metas estabelecidas do Inovar-Auto, podemos listar as seguintes: Investimentos mínimos em P&D (inovação); Aumento do volume de gastos em engenharia, tecnologia industrial básica (TIB) e capacitação de fornecedores; Produção de veículos mais econômicos; Aumento da segurança dos veículos produzidos. Já em relação aos benefícios garantidos pelo governo federal, listam-se os seguintes: Crédito presumido de IPI de até 30 pontos percentuais; Crédito presumido de IPI referente a gastos em pesquisa e desenvolvimento e a investimentos em tecnologia industrial básica, engenharia de produção e capacitação de fornecedores.

Além disso, o Inovar-Auto incluiu artifícios fiscais:

O Inovar-Auto inclui a majoração do IPI (imposto sobre produtos industrializados) para 30% e prevê descontos progressivos sobre esta alíquota que são dados à medida que os requisitos do programa são atendidos. Com os descontos, a alíquota antiga de IPI permanece inalterada se atendidos todos os requisitos, basicamente é isso que ocorre com as montadoras já instaladas no país e com alto índice de conteúdo local. (FERREIRA FILHO *et al.*, 2013, p. 2).

Com o Inovar Auto, novas empresas multinacionais do ramo automobilístico se instalaram no Brasil, entre elas Audi, BMW, Jaguar Land-Rover, Mercedes-Benz e Chery. Audi e Mercedes-Benz já atuaram em outros momentos no país, mas os intentos fracassaram e levaram ao fechamento das plantas produtivas. Com o Inovar-Auto, essas empresas retomaram a produção de carros *premium* no país. Leão e Goulart (2012) destacam que o Inovar-Auto se diferenciou dos demais programas públicos que já existiram no Brasil, principalmente porque um de seus principais objetivos consistiu no papel da inovação tecnológica e da produção. O Inovar-Auto repercutiu no aumento dos investimentos, que superaram US\$ 10 bilhões, não apenas na fabricação de novos modelos para atender as especificações de segurança, senão também de motores mais eficientes.

4 Investimentos anunciados no início do século XXI

Nos primeiros anos deste século, os investimentos anunciados pelas montadoras têm mostrado a importância das demais regiões e a perda da relevância dos centros tradicionais de produção (tabela 4). Há a emergência de novas regiões e estados no quadro geral locacional da indústria automobilística no Brasil. O estado de São Paulo, antes principal lócus dos investimentos, tem perdido importância desde os anos 1990.

Tabela 4 - Investimentos recentes das montadoras no Brasil.

Grupo/Empresa	Ano	Valor	Destinação
<i>General Motors</i>	2014/2020	R\$ 13 bi	Novos veículos e motores, modernização das fábricas de Gravataí – RS e São Caetano do Sul – SP.
<i>Jaguar Land Rover</i>	2013/2020	R\$ 750 mi	Construção de Fábrica em Itatiaia-RJ.
<i>Toyota</i>	2018/2019	R\$ 1,6 bi	Produção do Yaris na fábrica em Sorocaba – SP e aumento da capacidade da fábrica de motores em Porto Feliz – SP.
<i>Hyundai</i>	2014/2016	US\$ 30,4 mi	Criação do Centro de P&D em Piracicaba-SP.
<i>Volkswagen/Audi</i>	2016/2020	R\$ 7 bi	Desenvolvimento da nova família de veículos com a plataforma MQB e produção em São Paulo e no Paraná.
<i>Mercedes-Benz</i>	2018/2022	R\$ 2,4 bi	Modernização das fábricas de veículos comerciais em São Bernardo do Campo – SP e Juiz de Fora – MG – Novos produtos, tecnologias e conectividade.
<i>Nissan</i>	2016/2018	R\$ 750 mi	Ampliação da capacidade industrial de Resende-RJ e introdução de nova linha de montagem do SUV Kicks.
<i>Renault</i>	2014/2024	R\$ 740 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.
<i>MAN Latin America</i>	2016	R\$ 1 bi	Diversificação de portfólio, modernização e ampliação da unidade de Resende – RJ.
<i>CAOA/Chery</i>	2018/2022	US\$ 2 bi	Desenvolvimento comum de automóveis e das linhas de produção em Jacareí – SP e Anápolis – GO.
<i>JAC Motors</i>	2014/2017	US\$ 1 bi	Construção da fábrica no pólo de Camaçari, Bahia e Investimento adicional para implementação de uma linha de veículos comerciais.
<i>Iveco</i>	2017/2019	US\$ 120 mi	Desenvolvimento de novos produtos na fábrica em Sete Lagoas – MG.
<i>Scania</i>	2016/2020	R\$ 2,6 bi	Novos produtos, modernização da fábrica em São Bernardo do Campo – SP e da rede de concessionárias.
<i>Volvo</i>	2017/2019	R\$ 1 bi	Melhoria da fábrica em Curitiba – PR, Desenvolvimento de produtos e ampliação das concessionárias na América Latina.

Fonte: REIS (2016); EXAME (2014); G1 (2014); SARAIVA (2017). Organizado pelos autores.

Esse processo se intensificou nos primeiros anos do século XXI, pois podemos notar um rearranjo territorial produtivo de unidades já instaladas no país e também das que anunciaram novos investimentos e primeiras instalações em território nacional. Como grande destaque, temos os estados do Paraná, Santa Catarina, Minas Gerais, Rio de Janeiro, Bahia, Pernambuco, Goiás, que incrementaram sua importância dentro do cenário automobilístico brasileiro.

A Tabela 5 retrata o número de estabelecimentos industriais fabricantes de automóveis, camionetas e utilitários entre os anos de 2006-2016. Notamos mudanças nas lógicas de localização das montadoras, muito por conta das políticas públicas ofertadas pelo Estado em suas mais variadas instâncias.

Tabela 5 - Número de estabelecimentos de fabricação de automóveis, camionetas e utilitários, entre 2006 e 2016

Estados	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
RO	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
AM	3	2	2	2	3	2	1	2	2	2	2
MA	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
CE	5	4	4	5	5	5	7	5	7	7	7
RN	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
PE	3	4	4	3	3	5	7	6	3	6	6
SE	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
BA	2	2	8	3	3	3	4	4	2	3	2
MG	11	11	10	9	10	11	7	7	6	5	6
ES	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0
RJ	8	6	6	5	5	5	6	6	6	4	4
SP	44	40	33	35	37	42	47	47	48	50	45
PR	8	9	9	8	7	7	7	7	7	7	9
SC	2	1	2	2	2	4	2	2	3	3	3
RS	9	10	9	9	7	9	10	10	9	9	10
MS	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1
GO	4	5	4	5	4	5	4	4	7	5	4
DF	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	2
Total	103	99	97	91	91	105	109	105	105	106	102

Fonte: RAIS/CAGED (2017). Organizado pelos autores.

Pernambuco dobra o número estabelecimentos (3 em 2006 para seis em 2016). Minas Gerais exibe redução significativa dos estabelecimentos, passando de onze para seis, ainda que a quantidade de empregos tenha aumentado no mesmo período. Já São Paulo oscilou consideravelmente entre os anos. A expansão dos estabelecimentos nos estados de Pernambuco e Ceará, por exemplo, tem muito a ver com as políticas de atração adotadas por esses estados, baseadas na isenção fiscal e demais benefícios.

Arbix (2002) chama a atenção para os fatores que têm levado à desconcentração territorial da produção na indústria automobilística. Entre eles estão as diferenças dos custos do trabalhador entre as regiões, a capacitação do trabalhador paulista leva a uma grande diferenciação salarial, porém, devido a uma redução do nível do *gap* educacional no Brasil, as montadoras resolveram se reintroduzir em novas áreas do país. São Paulo também possui uma forte tradição de um movimento sindical mais atuante e organizado. A região do ABC se caracterizou por ser a região sindical do país nas décadas de 1970 e 1980. Lidar com trabalhadores organizados e cientes de seus direitos é um dos fatores que interfere nas

estratégias territoriais das empresas, que preferem se instalar em locais marcados por trabalhadores menos organizados.

A ampliação e a melhoria das malhas rodoviárias e de infraestrutura das outras regiões do país também agem positivamente sobre a dinâmica dos investimentos na indústria automobilística. Para Arbix (2002, p.115), há uma evolução na paridade de infraestrutura das regiões brasileiras nas últimas décadas, que acaba por estimular a entrada de novas multinacionais do ramo automobilístico,

A melhoria da malha rodoviária e da infra-estrutura em outras regiões do país nas últimas três décadas, somadas à necessidade de se aproximar de novos mercados, serviram de grande estímulo para que as montadoras selecionassem novas áreas para seus investimentos (ARBIX, 2002, P. 115).

Por último, temos a relação entre o Brasil e os países do Mercosul, principalmente com o mercado argentino, um dos motivos para uma realocação e alocação de novas unidades nos estados da Região Sul do país. Além dos incentivos fiscais oferecidos por estados do Paraná e Rio Grande do Sul, portanto, as facilidades da integração regional e os acordos automotivos firmados no bloco agiram como impulsionadores das estratégias de instalação das empresas automobilísticas (Nissan, Renault e GM, Volkswagen-Audi).

5 Considerações Finais

O processo de internacionalização de empresas assume maior relevância a partir de meados do século XX. As empresas automobilísticas se inserem nesse processo, se instalam em países com mercado potencial. A partir dos anos 1970, com as mudanças tecnológicas e reorientações nas políticas econômicas, as empresas ampliaram sua participação internacional, com estratégias de fragmentação produtiva, atuando em redes internalizadas e externalizadas. As empresas automobilísticas tornaram-se verdadeiras montadoras de partes e componentes.

Com o acirramento da concorrência, aumentaram as fusões, aquisições e alianças estratégicas, a fim de diminuir os custos e aumentar as barreiras à entrada de novos concorrentes. Apesar disso, novos produtores da Ásia - Hyundai/Kia, Mahindra, Chery, JAC, entre outros - têm aumentado sua importância. Muitas dessas empresas contaram com apoio do Estado na sua consolidação, com reserva de mercado, financiamento etc. (SANTOS, 2008). Esses novos entrantes têm, por um lado, adotado estratégias de aquisições de empresas em dificuldades financeiras nos países desenvolvidos (Volvo e Jaguar) e, por outro lado, instalado

unidades nos países periféricos com mercado interno e regional (acordos de livre comércio) potencial, como o Brasil.

Neste século, o Brasil tem sido marcado pelo incremento dos investimentos das montadoras e pela presença de novas montadoras, principalmente asiáticas. As políticas fiscais de atração de empresas e setoriais (Inovar-Auto), as novas lógicas de produção fragmentadas e em rede e a entrada de novos grupos têm levado a uma desconcentração territorial das atividades vinculadas à montagem de automóveis no país. Outros fatores por trás dessa desconcentração são as estratégias locacionais à busca de mão de obra barata, qualificada e menos organizada, o acesso a mercados regionais (Mercosul) e as facilidades de fluidez proporcionadas pelas infraestruturas. Trata-se de um processo gradual, com repercussões na participação do principal estado produtor, São Paulo. Este, embora tenha perdido paulatinamente relevância, ainda possui a maior parte dos empregos e estabelecimentos industriais vinculados à produção automobilística no país.

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. 2014.

ANFAVEA. **Anuário Estatístico de 2018**. Disponível em: <<http://www.anfavea.com.br/estatisticas.html>>. Acesso em: 30 set. 2017.

ARBIX, G. Políticas do desperdício e assimetria entre público e privado na indústria automobilística. **Revista brasileira de ciências sociais**, Rio de Janeiro, v.17, n.48, p. 109-129, fev. 2002.

BARBOSA, D. **JAC faz planos de construir segunda fábrica no país**. Disponível em: <<https://exame.abril.com.br/negocios/jac-faz-planos-de-construir-segunda-fabrica-no-pais/>>. Acesso em: 30 set. 2017.

BENKO, G. **Economia, espaço e globalização na aurora do século XXI**. 3. ed. São Paulo: Hucitec, 2002.

BOTELHO, A. **Do fordismo à produção flexível**: a produção do espaço num contexto de mudança das estratégias de acumulação do capital. São Paulo: Annablume, 2008.

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.

CASTELLS, M. **A sociedade em rede**. A era da informação: economia, sociedade e cultura. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

CHESNAIS, F. **A Mundialização do Capital**. 1. ed. São Paulo: Xamã, 1996.

CLARO JUNIOR, J.A.; SANTOS, L. B. A desconcentração da indústria automobilística no Brasil. In: CONGRESSO INTERNACIONAL CALEIDOSCÓPIO DA CIDADE CONTEMPORÂNEA, 2. 2017, Campos dos Goytacazes. **Anais**. Campos dos Goytacazes, 2017.

COSTA, E. **A Globalização e o capitalismo contemporâneo**. São Paulo: Expressão Popular, 2008.

DEUTSCHE WELLE. **Carta Capital**, 2017. Peugeot-Citroën compra marcas europeias da GM. Disponível em: <<https://www.cartacapital.com.br/economia/peugeot-citroen-compra-marcas-europeias-da-gm>>. Acesso em: 28 set. 2017.

DICKEN, P. **Mudança Global: Mapeando as novas fronteiras da economia mundial**. 5. ed. Porto Alegre: Bookman, 2010.

FERREIRA FILHO, V. S. et al. Inovar-Auto & Alianças Estratégicas: Um novo cenário de cooperação para Montadoras e Fornecedores de Auto-peças. In: SEGeT – SIMPÓSIO DE EXCELENCIA EM GESTÃO E TECNOLOGIA, 10. 2013, Resende. **Anais**. Resende, 2013.

FRANCE PRESSE. **Globo Comunicação e Participações**. G1. Chineses mostram interesse em comprar a Fiat Chrysler. Disponível em: <<https://g1.globo.com/carros/noticia/chineses-mostram-interesse-em-comprar-a-fiat-chrysler.ghtml>>. Acesso em: 28 set. 2017.

GLOBO COMUNICAÇÃO E PARTICIPAÇÕES. **G1**, c2014. Chery inaugura fábrica em Jacareí e anuncia aporte de R\$ 50 milhões. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sp/vale-do-paraiba-regiao/noticia/2014/08/chery-inaugura-fabrica-em-jacarei-e-anuncia-aporte-de-r-50-milhoes.html>>. Acesso em: 30 set. 2017.

IBAÑEZ, P. Guerra fiscal e território brasileiro: o caso do setor automotivo. In: ENCONTRO DE GEÓGRAFOS DA AMÉRICA LATINA, 10. 2005, São Paulo. **Anais**. São Paulo, 2005.

LEÃO, C. & GOULART, L. **O Inovar-Auto e os investimentos em P&D no setor automotivo**. INVENTTA, 2012.

MDIC. Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços. **Sistema de Acompanhamento do Inovar-Auto**, 2012. Disponível em: <http://www.inovarauto.mdic.gov.br/InovarAuto/public/inovar.aspx?_adf.ctrl-state=i16cx915s_4>. Acesso em: 12 jul. 2018.

REIS, S. Investimentos de montadoras somam R\$ 36 bilhões no Brasil. **Automotive Business**, 2016. Disponível em: < <http://www.automotivebusiness.com.br/noticia/23261/investimentos-de-montadoras-somam-r-36-bi-no-brasil>>. Acesso em 30 set. 2017.

SANTOS, M; SILVEIRA, M. L. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. São Paulo: Record, 2001.

SANTOS, L. B. A Geografia dos investimentos diretos estrangeiros e do comércio internacional do BRIC. **Boletim Goiano de Geografia**, v. 29, n. 2, p. 143-156, Jul/Dez. 2009.

SANTOS, L. B. As diferentes trajetórias dos países de industrialização tardia asiáticos e latino-americanos. **Caderno Prudentino de Geografia**, v. 30, p. 71-97, 2008.

SARAIVA, A. Rio confirma investimento de R\$ 1 bilhão da MAN em fábrica de Resende. **Valor**, 2017. Disponível em: <<http://www.valor.com.br/empresas/5127044/rio-confirma-investimento-de-r-1-bilhao-da-man-em-fabrica-de-resende>>. Acesso em: 30 set. 2017.

SPOSITO, E. S.; SANTOS, L. B. A internacionalização do capital. Abordagens para a leitura das dinâmicas das grandes empresas internacionais. In. VIDEIRA, S. L.; COSTA, P. A.; FAJARDO, S. (Org.). **Geografia econômica: (Re) leituras contemporâneas**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2011, p. 87-108.

UOL. Fiat agora é a única dona da Chrysler. Disponível em: <<https://carros.uol.com.br/noticias/redacao/2014/01/02/fiat-anuncia-compra-total-da-chrysler.htm>>. Acesso em: 28 set. 2017.

YAN, F; LEUNG, A. **Exame**, 2014. Chinesa Geely conclui aquisição da Volvo por US\$1,8 bi. Disponível em: <<https://exame.abril.com.br/negocios/chinesa-geely-conclui-aquisicao-volvo-us-1-8-bi-583623/#>>. Acesso em: 28 set. 2017.