

# IMPACTOS DA PRODUÇÃO AUTOMOTIVA NO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DA BAHIA

*Alexandre Tochetto Paupério*

Professor Titular do Departamento de Ciências Sociais Aplicadas da Unifacs  
Assistente da Coordenação do Curso de Administração Hoteleira da Unifacs  
Administrador de Empresas e Mestre em Administração (UFBA)

Um assunto que tem estado em evidência na Bahia desde o final de 1996 é a possibilidade de instalação de indústrias automobilísticas no Estado. Com a crise cambial brasileira de 1999, essa é uma possibilidade que fica cada vez mais distante. Porém cabe uma análise do tipo de transformação que esse tipo de atividade econômica poderia operar na região.

A origem da idéia de construir uma indústria automobilística na Bahia não é nova, mas oriunda de sonhos de um passado não muito distante. Porém, com o programa do Presidente da República Juscelino Kubistchek visando a vinda de montadoras de automóveis para o Brasil, que culminou com a efetiva produção nacional de veículos e autopeças, os investimentos se concentraram basicamente no Estado de São Paulo.

No início dos anos 60, a Bahia vislumbrou a possibilidade de adentrar no segmento de material de transporte com o anúncio de alguns investimentos, que se concretizaram, ainda que de maneira particular, nas áreas de carrocerias e chassis. Dessa forma, "a Bahia teve, no passado, produção industrial no setor de transportes, através das empresas Magirus Deutz, FNV, Incabasa, Cummins e Engex, incentivadas pela atuação da Sudene - Superintendência do Desenvolvimento do Nor-

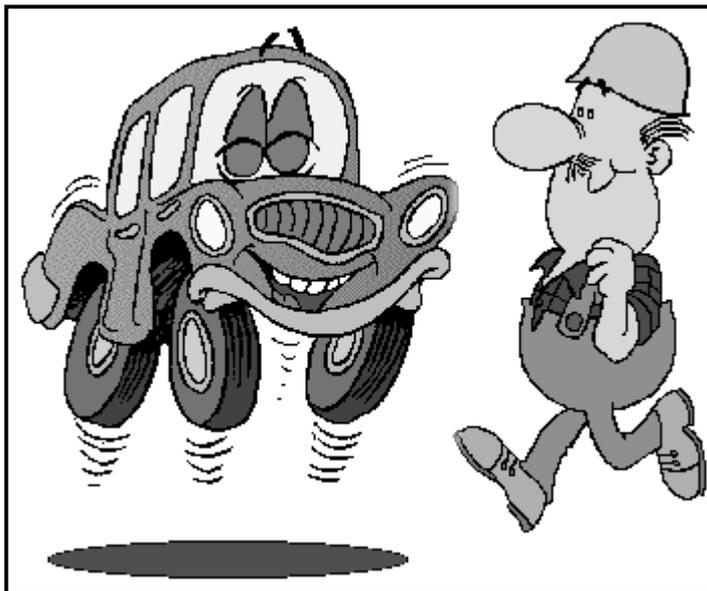
deste na formação do Centro Industrial de Aratu. Sem dúvida, a falta de mercado local e a amplitude limitada desses investimentos específicos não permitiram a continuidade de operação. Além desses fatores, a recessão econômica do início dos anos 80 levou à saída de investimentos importantes não só da Bahia, mas do Brasil" (Pauperio, 1997). As unidades produtivas que havia no Estado tomaram outros rumos, encerrando a atividade na região. Restou a vontade de contar, na matriz industrial do Estado, com as empresas mais desejadas.

## 1. A CHEGADA DO PARQUE AUTOMOTIVO

Porém o sonho baiano de abrigar montadoras de automóveis em esca-

la competitiva não acabou com a frustração das iniciativas dos anos 60. No final do terceiro governo Antônio Carlos Magalhães (1990-1994), foi encomendado um estudo à UNIDO - *United Nations Industrial Development Organization*, com a intenção de serem pensadas formas de viabilização de investimentos na área automobilística. Os resultados do estudo não foram muito satisfatórios, pois o prazo previsto foi em muito superado e, na oportunidade em que o mesmo foi finalizado, em 1995, as regras do setor haviam mudado, em função da entrada em vigor do Regime Automotivo Brasileiro.

Conversas iniciais entre o Governo Estadual e a montadora coreana Asia Motors, assessorada por sua representante brasileira, a Asia Motors do Brasil, concluíram pela existência de desvantagens competitivas por parte da Bahia que acabavam por inviabilizar os investimentos em montadoras no Estado. O sobrecusto em função desses complicadores, o chamado "Custo Bahia", era de cerca de US\$ 1,000 (hum mil dólares norte-americanos) por automóvel produzido. Mesmo assim, os entendimentos continuaram aproveitando o bom momento político por que passava o grupo carlista, base de sustentação política do governo Fernando Henrique Cardoso (1995-1998,



## “A Asia Motors se surpreendeu com a disposição e a competência dos representantes da Bahia...”

1999-...). A intenção era avançar no sentido da obtenção de isenções de impostos federais, já que no âmbito estadual as mesmas se mostravam insuficientes. A Asia Motors do Brasil se “surpreendeu com a disposição e a competência dos representantes da Bahia, que foram excepcionalmente ágeis, solícitos e viabilizadores” (Asia Motors, 1998).

Efetiva comparação foi feita pela montadora com outras regiões, já que ao mesmo tempo foram desenvolvidas conversas e convites por parte de outros estados brasileiros, como Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná, Goiás, Espírito Santo, São Paulo, Rio de Janeiro e Ceará, em que eram oferecidos benefícios semelhantes a nível estadual. Só um diferencial de âmbito federal poderia compensar a desvantagem baiana/nordestina. O grande articulador da viabilização foi o deputado federal José Carlos Aleluia (PFL-BA), sem esquecer os secretários Jorge Khoury (Secretaria da Indústria, Comércio e Mineração), Rodolfo Tourinho (Secretaria da Fazenda), os senadores Waldeck Ornellas e Antônio Carlos Magalhães (PFL-BA), além do governador Paulo Souto. Isso culminou com a Asia Motors definindo, em conjunto com a esfera pública interessada, as condições ideais de diferenciação necessárias para a instalação da primeira indústria de automóveis no Estado.

Em meados de 1996, começaram a surgir notícias de que poderia haver um conjunto de incentivos por parte do Governo Federal, através de

edição de Medida Provisória para a instalação de plantas automobilísticas no Norte, Nordeste e Centro-Oeste do Brasil. As críticas a tal medida surgiram imediatamente de todos os lados. O presidente da General Motors do Brasil criticou o tratamento que considerou “especial” e os Estados Unidos redobram o protesto contra a MP dos Autos, que já era alvo de reclamações comerciais anteriores no âmbito da OMC – Organização Mundial do Comércio. Essas posturas têm a característica de ignorar totalmente o passado, quando “houve grandes incentivos às companhias multinacionais do ramo automobilístico quando da implantação de suas filiais no Brasil” (Fleury, 1996; Shapiro, 1997). Outro fato esquecido é que mais de 40% da renúncia fiscal do Governo Federal beneficiam os estados do Sudeste (*Gazeta Mercantil*, 27/01/1997 - *Renúncia fiscal do governo será de R\$ 15,3 bi*).

No segundo semestre de 1996, intensifica-se a guerra fiscal entre estados da federação para atrair investimentos industriais, procurando fazer frente à ameaça do desemprego e à necessidade de aumento de arrecadação, em especial do setor automotivo, gerando, inclusive, alguns destaques na sua obtenção. Como exemplo da época, podemos citar a inserção dos estados do Rio de Janeiro, com as fábricas da Volkswagen e da Peugeot, do Rio Grande do Sul, com a fábrica da General Motors em Gravataí, e, em especial, do Paraná, com o anúncio das fábricas da Renault, BMW/Chrysler e Volkswagen/Audi na Região Metropolitana de Curitiba.

Houve ampla discussão sobre a oportunidade de estados falidos oferecerem altos incentivos fiscais às montadoras. Um dos casos mais badalados foi o gaúcho, quando recursos líquidos de R\$ 253 milhões foram depositados, na data do anúncio da instalação da fábrica, pelo Governo do Estado do Rio Grande do Sul em conta corrente da General Motors, de um total estimado de R\$ 335 milhões, como forma de viabilizar a instalação da fábrica em Gravataí. Também foi

detalhado ao público o acordo entre a Renault e o Estado do Paraná, em que o último emprestaria recursos de US\$ 1,5 bilhão de reais sem juros durante dez anos à montadora. O Estado de São Paulo anunciou, inclusive, a disposição de questionar no CADE - Conselho Administrativo de Defesa Econômica, vinculado ao Ministério da Justiça, a validade do incentivo excessivo oferecido à montadora francesa.

Afora os incentivos fiscais suicidas, desenhou-se, também, uma nova distribuição de investimentos dentro do Estado de São Paulo, com o anúncio de investimentos da Honda em Sumaré, da Toyota em Indaiatuba e da Volkswagen em São Carlos. Essa redistribuição, de alguma forma, quebra o “quase-monopólio” existente no Brasil até bem pouco tempo em termos de localização deste tipo de indústria no ABCD paulista (abreviatura da região compreendida pelos municípios de Santo André, São Bernardo do Campo, São Caetano do Sul e Diadema, todos localizados no Estado de São Paulo). Praticamente todas as grandes montadoras do Brasil estavam lá, inclusive Ford, General Motors e Volkswagen. A maior parte dos fabricantes de autopeças também. Essa concentração encareceu o valor da mão-de-obra local, que se tornou extremamente organizada e sindicalizada, dificultando a concretização de novos investimentos. Evidentemente, esse não é um motivo suficientemente forte para inviabilizar a indústria automobilística na região, como alguns defendem.

## “... mais de 40% da renúncia fiscal do Governo Federal beneficiam os estados do Sudeste...”

A grande exceção nesse quadro era a Fiat, localizada no município de Betim em Minas Gerais, que a duras penas entrou no fechado mercado do Brasil, com “incentivos especiais do governo estadual, além daqueles normalmente oferecidos para as indústrias que se dispunham a se instalar em Minas Gerais, o que tornou o investimento tão atrativo a ponto de minimizar as dificuldades existentes” (Diniz, 1981) e hoje assume posição competitiva de destaque, tanto no que se refere ao patamar de vendas atingido, quanto à modernização da sua organização da produção, em um sistema conhecido como “mineirização”, utilizando ao máximo os princípios do *just-in-time* externo.

Os outros investimentos existentes até então eram específicos, como fábricas de caminhões (Volvo - PR) e tratores (AGCO, Agrale e SLC - RS, New Holland - PR) no Sul do país, caracterizados pela especificidade de seus produtos, ou experiências relativamente inviáveis dentro do novo contexto como a Gurgel, a Puma e as remotas experiências baianas, sobre as quais muito pouco pode ser contado.

Essa guerra entre estados gerava “uma nova configuração dos investimentos, distribuindo o eixo de produção, principalmente reconcentrando-os no polígono Belo Horizonte - Uberlândia - Londrina/Maringá - Porto Alegre - Florianópolis - São José dos Campos - Belo Horizonte,” definido por Diniz (1997), mas ainda sem atingir a Bahia e os estados menos desenvolvidos do país.

O Governo Federal, sob forte pressão dos políticos nordestinos, em especial da bancada pefelista da Bahia, editou em 19 de dezembro de 1996 a Medida Provisória 1.532, criando um regime automotivo especial para as regiões Nordeste, Norte e Centro-Oeste do Brasil (Quadro 01). A Asia Motors, que já demonstrava clara intenção de instalação de uma planta no Brasil desde o final de 1995, dando continuidade às negociações sobre a implantação de uma indústria na Bahia, anuncia a instalação da fábrica no dia 23 de dezembro de

Quadro 01 - Comparação do Regime Automotivo Brasileiro e MP 1.532/96

Regime Automotivo Brasileiro	Norte, Nordeste e Centro-Oeste
<p>Não permite esse ressarcimento dobrado.</p> <p>Permite importação de peças e componentes com redução de 55% na alíquota de importação, que é de 16% em média, com queda progressiva para 40% até 1998.</p> <p>Dá redução de 90% nas alíquotas do Imposto de Importação para compra de máquinas e equipamentos.</p> <p>Compras de máquinas e equipamentos no mercado interno dão direito a bônus de 140% para importação, que cai até 70% em 31 de dezembro de 1999.</p> <p>Dá isenção de IPI na aquisição de máquinas e equipamentos até 1997.</p>	<p>Estabelece o ressarcimento, em dobro, pelo pagamento de PIS e COFINS em forma de crédito presumido de IPI.</p> <p>Permite importação de peças e componentes com redução de 90% até 1999.</p> <p>Dá isenção do imposto para importação de máquinas e equipamentos.</p> <p>O Bônus passa a ser de 200% durante todo o período.</p> <p>Prorroga a isenção até 1999 e dá uma redução de 45% no IPI na aquisição de matérias-primas e insumos.</p> <p>Dá isenção do Imposto de Renda, calculado com base no lucro da exploração do empreendimento, do adicional ao frete para renovação da Marinha Mercante e também do IOF nas operações de câmbio para pagamento dos bens importados.</p> <p>Abre a possibilidade de prorrogação de alguns benefícios até 2010.</p>

Fonte: Gazeta Mercantil (1997)

1996, em *joint-venture* com a homônima coreana, detentora da tecnologia e da marca comercial.

Após a comunicação oficial dos planos de investimentos da Asia Motors, as reações cresceram. Cabe destacar a dura crítica feita pelo secretário de Ciência, Tecnologia e Desenvolvimento Econômico do Estado de São Paulo, Emerson Kapaz, afirmando que “na verdade, eles estão querendo o status de ter uma montadora no estado(...) o Nordeste deveria valorizar o turismo, comércio, ser-

viços e agroindústria e não se pode trazer uma montadora de veículos para determinada região apenas sob o argumento de que lá não existe indústria automobilística.”

A defesa da MP das montadoras, como ficou conhecida a Medida Provisória 1.532, foi imediatamente feita pelas maiores autoridades do Estado da Bahia. Entre elas devemos citar o governador Paulo Souto, o senador Antônio Carlos Magalhães, o deputado federal José Carlos Aleluia, o secretário Jorge Khoury e, inclusive,

os presidentes das federações das indústrias dos estados nordestinos, representados pelo presidente da Federação das Indústrias do Estado da Bahia, José de Freitas Mascarenhas. O fato uniu o Nordeste e vários representantes do poder público, industriais, trabalhadores e sociedade em geral.

Houve também reações internacionais, em especial da Argentina, parceira do Mercosul, que se sentiu prejudicada com a MP das Montadoras. O Governo Argentino negociou "franjas", ou seja, cotas adicionais de exportações de 85 mil automóveis da Argentina para o Brasil pelo período de três anos, sem tarifação, como medida compensatória aos incentivos fiscais oferecidos. União Européia e EUA questionaram junto à OMC o regime automotivo brasileiro.

Paralelamente ao debate político acerca dos incentivos, a parte operacional do investimento da Asia Motors foi sendo desenvolvida pelo poder executivo estadual. Foi definido o local da planta; a montadora seria instalada em Camaçari, junto ao Complexo Petroquímico. O início da produção estava previsto para outubro de 1999. A produção inicial seria de 60 mil automóveis por ano, sendo 36 mil unidades do modelo Towner e 24 mil do Topic, com capacidade na área de pintura de até 120 mil unidades por ano. A produção se concentraria apenas nesses dois modelos utilitários. No mês de maio de 1997 foi anunciada a duplicação dos investimentos inicialmente previstos, decisão baseada nas expectativas dos executivos do Grupo Kia de crescimento do mercado nordestino em taxas superiores ao restante do mercado brasileiro, atingindo o dobro dos 15% atuais de participação no mercado da Asia Motors no Brasil. A capacidade instalada seria de 130 mil veículos/ano, porém, com a crise asiática no último trimestre de 1997, essa alternativa foi completamente descartada a curto prazo.

A primeira montadora a anunciar a instalação de unidade no Estado foi a Asia Motors. A empresa brasi-

leira Asia Motors do Brasil pertence aos empresários Washington Armênio Lopes, Roberto Uchôa Neto e Chong Jin Jeon, responsáveis pelo sucesso na importação de comerciais leves coreanos, a partir da abertura econômica, da redução das alíquotas de importação de automóveis e da sobrevalorização da moeda brasileira no período 1994-1998. Foram comercializados cerca de 12.455 carros em 1995 e 15.816 em 1996. Apenas nos seis primeiros meses de 1997 foram vendidas 8.835 unidades dos modelos Topic e Towner, utilitários que seriam produzidos na Bahia (Asia Motors, 1997b).

**“ ... a Asia Motors coreana fatura anualmente cerca de US\$ 13 bilhões, possuindo 52 mil funcionários e produzindo cerca de 1 milhão de veículos por ano. ”**

A Asia Motors coreana faz parte do Grupo Kia Co., composto por diversas empresas das áreas de serviços e indústrias, configurando-se como o sétimo maior conglomerado coreano, tendo ampla área de atuação, desde produção de bens de capital até prestação de serviços bancários, faturando anualmente cerca de US\$ 13 bilhões, possuindo 52 mil funcionários e produzindo cerca de 1 milhão de veículos por ano (Kia, 1998).

O percentual de participação do investimento do Grupo Kia, *holding* da Asia Motors na Coreia, na fábrica

da Asia Motors será de 50% do montante total, na forma de *joint-venture*, que terá o controle da Asia Motors do Brasil até o ano 2000. Deve ser claro que a participação dessa empresa representa aspecto decisivo na organização da produção e na configuração da indústria automotiva na Bahia. O mesmo grupo passou por severas dificuldades no ano de 1997, culminando com a renúncia do presidente da empresa e a estatização do conglomerado. O Grupo Kia foi adquirido pela Hyundai no início de 1999.

Em função dessas modificações no grupo coreano, muito se cogitou sobre a não-concretização do anúncio do final de 1996. As dúvidas sobre a execução dos planos de montagem de uma planta automobilística na Bahia renderam muitas notícias na imprensa. Muito tem se discutido a respeito. Em visita de representantes do Governo da Coreia do Sul ao Brasil no mês de março de 1999, os mesmos garantiram a continuidade do empreendimento (*A Tarde* – 17 mar. 1999). O Governo Brasileiro estima em R\$ 300 milhões a multa pela não realização do investimento, composta pela diferença entre as alíquotas normais de importação e as especiais utilizadas.

Na fábrica da Asia Motors, é prevista a geração de 2,5 mil empregos diretos e 7,5 mil indiretos, totalizando 10 mil empregos relacionados. Já está definido que não serão produzidos na fábrica baiana motores, eixos traseiros e caixas de câmbio. O terreno em que a fábrica será instalada tem 2,1 milhões de m<sup>2</sup> e terá uma área construída de 140 mil m<sup>2</sup>. Em recente apresentação do projeto (*Fieb*, 20 nov. 1997), o vice-presidente da empresa comunicou que a fábrica será tradicional, onde os próprios operários produzirão nos processos de estamparia, pintura e soldagem, sem a adoção de um sistema tipo "consórcio modular". No início das operações está prevista a operação de 45 robôs.

Em função do desafio de construir a primeira fábrica da Asia Motors fora da Coreia, foram adotadas algumas soluções específicas, entre elas a contratação de um *main*

contractor, empresa gestora da construção e contratadora das *general contractors*, estabelecendo contratos com garantia de performance.

As principais razões para a escolha da Bahia como local para o investimento, ditos pela própria montadora, foram (Asia Motors, 1998):

- “o menor custo incremental logístico, em função de ser o estado beneficiado pelo Regime Automotivo Especial mais próximo do grande mercado fornecedor e consumidor do país, a região sudeste;

- o potencial de mercado do Brasil, que, apesar de ter experimentado um crescimento notável em termos de capacidade de produção e consumo nos últimos anos, ainda apresenta um índice de 10,3 habitantes por automóvel, baixo quando comparado com outros países; e

- a atuação diferenciada do governo estadual, que realmente viabilizou a instalação.”

O volume total do investimento está estimado em US\$ 500 milhões, sendo US\$ 377,7 milhões para a implantação da unidade produtiva e US\$ 122,3 milhões para capital de giro. Os investimentos em infra-estrutura que garantam o funcionamento da fábrica, como energia, gás natural, estradas e vias de acesso em condições de tráfego, assim como as melhorias no Porto de Aratu e a criação de canal ferroviário exclusivo, são compromissos do Governo Estadual com a montadora, como forma de viabilizar a instalação. Só a reforma do porto, com a instalação de novo braço de acesso e pátio de 300 mil m<sup>2</sup>, custará de R\$ 3 a 4 milhões, financiados pelos Governos Federal e Estadual. O Estado ampliou o Programa PRO-BAHIA de financiamento do ICMS e também criou o Programa de Incentivo do Comércio Exterior (PROCO-MEX) visando participação do Estado nos empreendimentos, através da subscrição de debêntures e ações, com um suprimento inicial de R\$ 130 milhões, além de financiamento de partes importações.

Inicialmente, a Medida Provisória tinha validade até o dia 31 de mar-

ço de 1997 e não seria reeditada, de acordo com declaração do Ministro da Fazenda, Pedro Malan, em 10 de março, em encontro com o presidente argentino Carlos Menem. Dessa forma, seriam eliminadas as possibilidades de concretização de outros investimentos. Em função da falta de regulamentação da MP, no dia 13 de março, o Congresso Nacional prorrogou a validade da MP 1.532 até o dia 31 de maio de 1997, considerando expectativas de anúncio de novos investimentos, principalmente para o Estado de Pernambuco, com a instalação de fábrica de motores da alemã Mercedes-Benz, e para o Ceará, na luta por algum investimento. No que se refere aos fabricantes de autopeças, a data limite ficou sendo 31 de maio de 1998. Havia expectativas do Governo da Bahia quanto à adesão de outras empresas, em especial da General Motors, para a instalação de fábrica de utilitários, e da Skoda, para a fabricação de caminhões. Perto do prazo final para habilitação no regime, especial foram anunciadas decisões de investimento e vários estados das regiões diferenciadas através do Regime Especial (Quadro 02). Para a Bahia somaram-se à Asia Motors a checa Skoda, a coreana Hyundai, então concorrente da Asia Motors no mercado brasileiro com o utilitário H-100, e as fábricas de motocicletas Daelim, Malagutti e Pontedera.

O grupo checo Skoda fatura cerca de US\$ 2 bilhões em diversas atividades por todo o mundo. A fábrica de caminhões do grupo Tatra, utilizando tecnologia checa Skoda, já havia sido prometida para o Estado de Santa Catarina e o investimento acabou sendo dividido entre a Bahia e o estado do Sul. De acordo com a imprensa, a fábrica na Bahia concentraria sua produção em caminhões para serviços em condições especiais, principalmente em áreas de construção e mineração (*off-road*). O investimento seria de US\$ 150 milhões para a produção de 2,2 mil caminhões por ano.

A coreana Hyundai faria investimentos da ordem de US\$ 286,2 milhões até 1999, gerando 800 empre-

gos diretos em fábrica a ser implantada no Centro Industrial de Aratu (CIA), localizado no município de Simões Filho/BA, na Região Metropolitana de Salvador, com a intenção de produzir 30 mil unidades por ano de utilitários do tipo H-100 e micro-ônibus. Estava prevista a ampliação desses investimentos entre os anos 2000 e 2010 na ordem de US\$ 180 milhões.

As fábricas de motocicletas se inscreveram no último dia disponível. A P.P. Participações fabricaria os motocicletas italianos Malagutti. Tinha investimentos anunciados de R\$ 50 milhões para produzir até 100 mil unidades/ano e geraria cerca de 1.100 empregos diretos. A Daelim, participante do mesmo grupo da Asia Motors na Coreia, investiria R\$ 93,6 milhões na fabricação de 100 mil motos de 100 cilindradas por ano. A Pontedera fabricaria o motociclo italiano Vespa, do Grupo Piaggio, e triciclos. Os investimentos seriam de R\$ 45 milhões e seriam gerados 550 empregos diretos.

A General Motors fez a inscrição para usufruto das condições especiais oferecidas através da Lei Federal 9.440/1997 (antiga M.P. 1.532/1996), prevendo a instalação de uma unidade de produção de veículos em regime de CKD, isto é, em kits completos desmontados, sem a necessidade de instalação de indústrias de autopeças ao redor da fábrica. A produção se concentraria na produção do Corsa ou de um modelo de *jeep* com tecnologia Suzuki para o mercado externo, envolvendo um volume de capital de R\$ 300 milhões. Até o final do prazo de vigência da Lei a GM não definiu o Estado nordestino que receberia o investimento, fato que indica a provável não realização do mesmo.

A Bahia, dessa forma, constituiu-se na maior beneficiária da MP Especial, atraindo um total de 06 montadoras confirmadas (vide Quadro 02), feito não superado por nenhum outro Estado. O vulto do investimento, apesar de menor, pode ser comparado ao anunciado no Paraná, com as fábricas da Chrysler/BMW, Renault

**Quadro 02 - Investimentos Automobilísticos Regime Automotivo Especial**

Nome	Estado	Origem tecnológica	Investimento total US\$ milhões	Capacidade de produção ano	Início produção	Produtos
Hyundai	Bahia	Coréia	286,2	20.000	1998	Utilitários
Zam	Acre	Rússia	13,5	240	1998	Caminhões
Asia Motors	Bahia	Coréia	719,0	60.000	1999	Utilitários
Tatra	Bahia	Tcheca	100,0	2.200	1998	Caminhões
Brazauto (GM+Suzuki)	Nordeste	EUA	160,0	60.00	1998	Utilitários
Troller	Ceará	Brasil	16,0	2.200	1998	Jipes
Taquari (Vicunha+Subaru)	Ceará	Japão	150,0	25.000	1999	Automóveis
Araguaia	Tocantins	China	8,8	98	1998	Caminhões
Inpavel	Paraíba	China	300,0	30.000	1998	Utilitários
PP Participações (Malagutti)	Bahia	Itália	140,0	100.000	1998	Motos
Daelim	Bahia	Coréia	151,0	145.000	1998	Motos
Tianjing	Goiás	China	3,1	10.000	1998	Motos
Honda	Goiás	Japão	330,0	170.000	1998	Motos
Kurim	Goiás	China	13,5	30.000	1998	Motos
Caloi	Nordeste	Brasil	40,0	40.000	1998	Motos
Pontedera - Piaggio	Bahia	Itália	54,0	70.000	1998	Motos
Speed Cross	Paraíba	China	39,7	50.000	1998	Motos
Victoria	Brasília	China	22,5	12.000	1998	Motos
International Auto. Tocantins	Tocantins	Brasil	23,0	1.500	1998	Tratores
Cimi-Complexo Intern. Montag	Piauí	China	38,0	12.000	1997	Tratores
Huanheng	Goiás	China	70,0	15.600	1998	Tratores
International Aut. Pernambuco	Pernambuco	Brasil	23,0	1.500	1998	Tratores
Emei	Pernambuco	China	4,5	3.600	1997	Tratores
Vitoy	Goiás	Argentina	7,0	1.800	1997	Tratores
Marleste Navegação	Goiás	China	40,8	1.600	1999	Empilhadeiras

Fonte: Gazeta Mercantil, 04/06/1997.

# “ ... muitas críticas foram formuladas no que se refere aos incentivos fiscais oferecidos. ”

e Audi/VW, no Rio de Janeiro, com as montadoras Volkswagen e Peugeot, e no Rio Grande do Sul, com as unidades da Ford, GM e Navistar. Sem qualquer dúvida, esses foram os beneficiários do Regime Automotivo Brasileiro e Especial, como receptores de plantas automotivas, que em outras condições se encaminhariam para o Estado de São Paulo ou para a Argentina, com o seu Regime Automotivo anterior ao brasileiro.

## 2. O IMPACTO DOS INVESTIMENTOS

Conforme destacado na mensagem apresentada pelo governador da Bahia no início de 1997 (Bahia, 1997), a decisão da Asia Motors de instalar uma fábrica no município de Camaçari representou “o investimento programado de maior significado para a economia baiana em 1996.” Essa decisão não foi um fato isolado, mas fruto de intenso trabalho político. Em termos de impacto, pode ter sido o investimento mais importante desde a implantação do Pólo Petroquímico de Camaçari, principalmente em função dos efeitos multiplicadores que esse tipo de indústria costuma agregar.

Não obstante as expectativas em relação à implantação de um “Pólo Automotivo, dinamizando diversos setores da economia local como a petroquímica, a de borracha, a metalúrgica, a mecânica e até a siderúrgica” (Bahia, 1997) são grandes, de forma que na compreensão do fenômeno precisam ser contempladas as possibilidades relacionadas com a obtenção desses investimentos e prováveis

níveis de crescimento e desenvolvimento do Estado a partir da realização dos mesmos.

Mesmo com todas as expectativas positivas geradas a partir dos fatos, muitas críticas foram formuladas no que se refere aos incentivos fiscais oferecidos, principalmente a partir da justificativa de que o principal benefício dos incentivos fiscais seria a geração de postos de trabalho. Na visão de Milton Santos (*A Tarde*, 10/06/1997), “a instalação de novas indústrias na Bahia não vai garantir empregos, nem desenvolvimento para a região. As indústrias muito modernas não criam emprego. Melhor seria saber o quanto a população baiana está pagando para que elas se instalem na Bahia.” Já na opinião de Nilton Vasconcelos (*Gazeta Mercantil*, 25/09/1997), “apesar de o setor automóveis, caminhões e ônibus ser considerado como prioritário numa política de estímulo à criação de empregos, quando analisados, em conjunto, os fatores qualidade do emprego, quantidade de postos criados para um determinado crescimento da demanda e ainda por apresentar alta capacidade de encadeamentos produtivos(...) as informações sobre a criação de postos de trabalho em plantas automotivas precisam ser vistas com cautela para evitar, inclusive, os efeitos do êxodo de desempregados para as regiões que receberão os investimentos”.

Porém a maioria das opiniões no Estado defendeu desde o princípio os benefícios oriundos dos investimentos, como José de Freitas Mascarenhas (*Correio da Bahia*, 11/01/1997), Paulo Souto (*Correio da Bahia*, 13/01/1997), Antônio Carlos Magalhães (*Correio da Bahia*, 15/01/1997), Jorge Khoury (*Gazeta Mercantil*, 13/02/1997), Ricardo Teixeira (*A Tarde*, 28/05/1997) e Armando Avena (*A Tarde*, 08/06/1997).

Na realidade, constituem-se duas vertentes de análise quando o foco está direcionado aos incentivos fiscais. Por um lado, está a opinião “anti-incentivos” de que os mesmos são maléficis e desnecessários, pois os investimentos aconteceriam indepen-

dentemente da oferta de vantagens, custando mais caro que seus benefícios, sendo positivos só para uma das partes, apenas tornando mais fácil a reprodução do capital. Essa vertente crê na transitoriedade dos investimentos e na sua pouca colaboração com o desenvolvimento econômico. A intenção seria mais no sentido de aproveitamento das condições especiais do que de agregação.

Por outro lado, há outra via de pensamento, chamada “incentivos inevitáveis”, em que é feita a defesa dos mesmos. Esses crêem que sem os incentivos os investimentos não acontecem, por isso a forma de diferenciação encontrada é via benefícios fiscais, tributários, de infra-estrutura, de financiamento, legais, além de outros. Estados com poucas vantagens competitivas devem nivelar as variáveis de decisão de investimento através de benefícios diferenciados. Essa segunda opinião parece dominar a visão do Governo da Bahia, pois a lógica utilizada, não só para a atração no setor automobilístico, foi mais próxima a essa. A Bahia possuía desvantagens logísticas notórias que apenas uma redução de encargos a nível federal poderia minimizar. Cabe lembrar que a guerra fiscal tomou rumos de intensa disputa, onde todos os estados partiram para a ofensiva, na busca de investimentos, oferecendo inclusive o que não era possível de realizar.

# “ A Bahia possuía desvantagens logísticas notórias que apenas uma redução de encargos a nível federal poderia minimizar. ”

**“ Se os  
veículos  
produzidos na  
Bahia tiverem  
igualdade  
competitiva nos  
quesitos custo e  
qualidade com  
seus competidores,  
não há por que  
levantar  
a lona.”**

De uma forma geral, a postura do Governo Estadual, no que se refere à atração de investimentos automobilísticos, não poderia ter sido outra. A decisão estava entre não receber investimentos de uma indústria estruturante, que modifica substancialmente a matriz industrial estadual, ou não entrar na guerra fiscal e deixar as montadoras escolherem outros locais para a implantação, deixando de gerar empregos e renda no Estado, além de impor nova dinâmica à economia estadual. A postura do Governo Estadual não foi tão questionável como a dos estados do Paraná, Rio Grande do Sul e Rio de Janeiro, que participam dos investimentos com recursos próprios na composição do investimento. Ao nível federal procedem as críticas de Arbix e Zilbovicius (1997), em que é defendido o prejuízo causado pela falta de controle do Governo dessa nova onda de investimentos.

Outro questionamento comum diz respeito à manutenção das indústrias no Estado após o final das isenções a que as mesmas têm direito. Essa idéia faz parte de preocupações históricas, nascidas com o fracasso do Centro Industrial de Aratu e de seus

projetos financiados pela Sudene, muitos deles inviáveis quando analisados sob critérios de competição. A condição fundamental para a permanência das montadoras e de qualquer outro investimento no Estado, após o gozo dos benefícios previstos em lei, é a sua competitividade internacional. Vive-se em uma época em que a competição se dá a nível global, principalmente no visado mercado de automóveis. Se os veículos produzidos na Bahia tiverem igualdade competitiva nos quesitos custo e qualidade com seus competidores, não há por que “levantar a lona”.

Até o sucesso obtido na atração de montadoras de automóveis já estavam previstos para o Estado da Bahia investimentos industriais da ordem de US\$ 8,7 bilhões até 2004. Portanto a Bahia é um Estado que deve ser olhado e entendido com uma atenção especial.

### **3. AS MONTADORAS DE AUTOMÓVEIS E A MATRIZ INDUSTRIAL DA BAHIA**

Muito se fala sobre as transformações que o parque automotivo baiano operaria sobre a estrutura industrial do Estado. Por questões diversas, as análises propostas até então têm encontrado enfoques pouco completos ou muito parciais, defeitos que tentaram ser superados neste trabalho.

O Estado da Bahia apresenta características peculiares que influenciarão sobremaneira as plantas automobilísticas que porventura vierem a se instalar em seu território. Muitas vezes as diferenças baianas têm sido propaladas como bastante negativas por todo o Centro-Sul do país, porém essas considerações não observam com cuidado a transformação produtiva por que passa a Bahia. A partir de análise do contexto industrial baiano, suas características influenciadoras dos resultados das indústrias automobilísticas, as condicionantes locais relacionadas à logística, mercados fornecedor e consumidor, matérias-primas, insumos e mão-de-obra, podemos vislumbrar as possibilida-

des envolvidas com a vinda das montadoras e sua influência na geração de um novo ciclo de desenvolvimento regional.

#### **3.1. O contexto industrial baiano**

A Bahia tem em seu tecido industrial características marcantes já trabalhadas em estudos anteriores, entre os quais cabe destacar Fieb (1995) como a análise mais completa e pertinente, a partir de um enfoque moderno, baseado em complexos e cadeias produtivas, sem desconsiderar a questão das estratégias.

Os movimentos básicos da industrialização na Bahia podem ser divididos em: formação do impulso industrial, enquadrado no período 1955-1966; reestruturação e consolidação, entre 1967-1976; estabilidade e instabilidade do modelo polarizado, 1977 a 1990; e o momento pós-1990, com o processo de inserção internacional competitiva ocorrido no Brasil.

Analisando-se o tecido industrial baiano a partir de complexos, ou *um conjunto de indústrias que se articulam, de forma direta ou mediatizada pelo mercado, a partir de relações significativas* (Fieb, 1995), conclui-se que o mesmo pode ser dividido em seis grandes grupos industriais: construção, metal-mecânica, químico, papel e celulose, intensivos em *design* e agroindustrial.

**“ O Estado  
da Bahia  
apresenta  
características  
peculiares que  
influenciam  
sobremaneira  
plantas  
automobilísticas”**

### Quadro 03 - Vetores sustentáveis de um novo ciclo de industrialização para a Bahia

Vetores de Consolidação(1)	Vetores de Reestruturação(2)	Vetores de Radialização(3)
Indústria petroquímica de intermediários	Indústria de papel e celulose	Indústria de confecções
Indústria metalúrgica de intermediários	Agroindústria alimentar	Indústria de calçados
	Indústria mecânica de bens finais	Indústria de construção
		Indústria de transformação de plásticos
		Indústria mecânica de bens intermediários

Fonte: FIEB (1995).

A superação da excessiva contribuição da indústria de intermediários, completando as cadeias produtivas com indústrias a montante e a jusante, e a da dependência dos mercados das regiões Sul e Sudeste estabelecem-se como os principais desafios da economia industrial baiana ao final da década de 90. Para tanto, foi sugerida (Fieb, 1995) uma estratégia de industrialização para a Bahia, a partir da identificação de elos de articulação com os novos vetores de desenvolvimento industrial, apoiados nas seguintes premissas estratégicas: a formação de renda será relacionada a uma competitividade internacional, prioridade para especialização sinérgica em nichos multisetoriais, a opção tecnológica fundamentada na competitividade dos nichos, indústria dinamizadora do emprego e não, necessariamente, empregadora, prioridade para arranjos empresariais permeáveis à parceria internacional e para capacidade dinamizadora frente a outros critérios.

A partir das premissas acima, anteciparam-se vetores sustentáveis de um novo ciclo de industrialização para a Bahia (Quadro 03):

(1) Os **vetores de consolidação** são aqueles que, formados no ciclo anterior de industrialização, representam um lastro econômico significativo em termos de peso na atividade econômica, mas que não possuem por si a capacidade de engendrar um novo movimento de expansão.

(2) Os **vetores de reestruturação** devem ser concluídos no novo ciclo. Seus efeitos reestruturantes têm naturezas espacial, empresarial e setorial.

(3) Os **vetores de radialização** são potencializados pelos vetores de consolidação e reestruturação.

A partir dessa forma de compreensão do contexto industrial baiano, reveste-se de extrema importância a percepção das condicionantes locais que interferirão no processo de implantação da indústria automobilística.

#### 3.2. As condicionantes locais

Diversos fatores condicionam e influenciam o processo de instalação

“As montadoras baianas têm duas dificuldades adicionais e consideráveis, quando comparadas às suas concorrentes...”

e o posterior funcionamento da produção de automóveis na Bahia. De acordo com Mintzberg (1989), *toda a organização existe em um meio para o qual deve responder ao delinear sua estrutura*. As condições ambientais determinam a forma de organização necessária ao sucesso do empreendimento, porque as mesmas estão relacionadas com o bom funcionamento do negócio. O equacionamento completo ou parcial dessas variáveis é pré-requisito competitivo para a indústria automobilística.

O empreendimento Asia Motors tem uma característica peculiar que se constitui no verdadeiro desafio aos fabricantes de veículos na Bahia. Essa peculiaridade diz respeito às questões de logística, compreendidas, na sua forma ampla, pelas atividades de compras, suprimentos, movimentação, transformação e distribuição.

“As montadoras baianas têm duas dificuldades adicionais e consideráveis, quando comparadas às suas concorrentes instaladas ou em fase de instalação nos estados de Minas Gerais, Rio de Janeiro, São Paulo, Paraná e Rio Grande do Sul. A primeira diz respeito à distância de 2.000 Km que as separam de seus principais fornecedores. A segunda se refere à distância de 2.000 Km que as separam do seu principal mercado consumidor” (Asia Motors, 1998)

Por conta desses aspectos, o ambiente no qual se instalaria a unidade industrial montadora de automóveis da Asia Motors na Bahia reveste-se de suma importância na construção de uma posição competitiva sustentável a essa organização em sua fase como indústria. A dependência de fatores sistêmicos, externos à empresa, ou o entorno de sua cadeia produtiva, implica na necessidade de maior atenção aos fatores de infra-estrutura. Por exemplo, vale citar o bom estado de conservação das vias de acesso que serão utilizadas pela empresa e seus fornecedores e a resolução da questão portuária, ainda indefinida pelo Governo do Estado, apesar do compromisso inicial de adequação do Porto de Aratu. Sem a superação desses

obstáculos e tantos outros relacionados, as vantagens oferecidas a nível estadual e federal podem não compensar o "Custo Bahia" envolvido.

As questões infra-estruturais, apesar da fundamental importância, parecem ainda não resolvidas. As melhorias prometidas no Porto de Aratu, escolhido como base portuária das montadoras baianas, ainda não começaram a acontecer, mesmo com todos os discursos anteriores de que o processo está em andamento. Enquanto isso, as importações de veículos através do Porto de Salvador demonstram, cada vez mais, a sua inadequação, em função das características desse porto, que está inserido no centro de uma das maiores metrópoles latino-americanas e não dispõe das condições mínimas em termos de espaço físico e facilidades de acesso. Os recursos da privatização da Coelba, antiga concessionária de energia elétrica vendida em 1996, conforme o Governo Estadual, garantiriam a execução de todas as melhorias anunciadas no Porto de Aratu, que dispõe de todas as pré-condições necessárias. Dificilmente as montadoras poderiam operar sem o cumprimento dessa promessa.

As estradas baianas apresentam condições comparáveis ao resto do país. É quase consenso que a situação é caótica, apesar da constatação de uma significativa melhora nos últimos anos. Porém as vias de acesso do Porto de Aratu aos terrenos localizados no Centro Industrial de Aratu e Pólo Petroquímico de Camaçari não apresentam problemas tão graves, assim como o acesso desses locais à capital do Estado.

O escoamento da produção e o recebimento de matérias-primas, insumos e materiais via rodovias não demonstram possuir um custo competitivo, principalmente em função das distâncias, ainda que essa decisão seja bastante dependente da escala de produção. Os principais mercados fornecedores e consumidores estão localizados no eixo Centro-Sul do Brasil. Logo a definição de bases secundárias de recepção, como o Por-

## “As questões de energia elétrica, fornecimento de água e telecomunicações demonstram estar mais confortáveis na Bahia...”

to de Santos/SP, possibilitariam custos mais competitivos de escoamento da produção a partir de Aratu.

Quanto às ferrovias, a recente privatização da malha ferroviária da Rede Ferroviária Federal parece começar a injetar novo ânimo no setor, em função de representar uma alternativa de transporte com custos competitivos. A rodovia que liga Belo Horizonte/MG a Salvador, rebatizada de Mercotrem, por estender-se até ao município de Pelotas/RS, pode representar uma ótima oportunidade de aproximação com os fornecedores estabelecidos em Minas Gerais e São Paulo. A ligação ferroviária da fábrica ao porto pode ser uma excelente alternativa em termos de custo.

As questões de energia elétrica, fornecimento de água e telecomunicações demonstram estar mais confortáveis na Bahia que em outros estados brasileiros, não devendo se constituir em problemas às organizações que aportam no Estado. O potencial hidrelétrico da região vem sendo bem aproveitado, apesar das perspectivas de esgotamento da sua capacidade de expansão. Iniciativas termelétricas ainda são localizadas, apresentando-se como principal alternativa em caso de dificuldades futuras. Quanto à água, a região que compreende os municípios de Simões Filho e Camaçari é classificada como uma das mais bem dotadas em termos de qualidade e volume do Brasil. As telecomunicações na Bahia,

desde a década de 80, apresentam índices produtivos que lhe permitem o título de melhor infra-estrutura do Brasil na área, o que deve melhorar ainda mais com a quebra do monopólio estatal em andamento.

Dessa forma, pode-se inferir que, em termos de infra-estrutura, as dificuldades podem ser plenamente superadas a partir de um estreito relacionamento Governo do Estado-montadoras, fato esse que vem apresentando outro ritmo nos demais estados receptores de investimentos no setor.

Outras condicionantes podem ser localizadas, também revestindo-se de extrema importância no processo de instalação das montadoras. A falta de um mercado fornecedor local é um dos principais problemas. As características da economia industrial baiana demonstram sua fragilidade, estabelecendo uma dificuldade no fornecimento para a indústria automobilística. Ao longo do tempo, poderão surgir empresas suficientemente capacitadas para tal tarefa, mas infelizmente essa não é uma realidade atualmente. Portanto as montadoras da Bahia farão a maior parte de suas compras junto às empresas localizadas em pólos estabelecidos de produção de automóveis e seus componentes, que no caso brasileiro são os estados de Minas Gerais e São Paulo.

Outro fator considerável, que parece não mudar com a chegada das montadoras, é a falta de sedes de empresas na Bahia. A economia industrial do Estado tem um considerável número de plantas e filiais, mas ressentem-se da falta de empresários locais, com espírito empreendedor. As decisões empresariais são tomadas em outras regiões. No caso das montadoras Asia Motors e Hyundai, a tônica parece que permanecerá a mesma, influenciada pelo fato de as empresas até então importadoras estarem instaladas em São Paulo. A falta desse ambiente empresarial prejudica o surgimento de um novo setor industrial local, que não tem exemplos próximos para se espelhar. Esse fato dificulta o encadeamento produ-

tivo, fator dependente da capacidade empresarial. A vinda de uma montadora com toda a sua estrutura poderia alterar consideravelmente essa situação, permitindo à mesma maior influência nas decisões no âmbito estadual, inclusive em seu próprio proveito.

A mão-de-obra baiana, apesar das campanhas desenvolvidas por estados através da alimentação de rivalidades inócuas, está preparada para o desafio de abrigar empresas automobilísticas e suas exigências. Ainda que os índices de educação formal do Estado estejam colocados em péssima posição comparativamente a outras regiões, há mão-de-obra treinada em moldes profissionais e competitivos, plenamente capacitada para os desafios automotivos. Exemplos citados pelas próprias montadoras demonstram que é possível, no que se refere à mão-de-obra, construir casos dignos de *benchmarking* na Bahia. Além disso, percebe-se algum princípio de articulação entre as universidades locais, o SENAI – Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial e Governo do Estado, no sentido de formar quantitativa e qualitativamente os trabalhadores necessários aos empreendimentos.

Dessa forma, as condicionantes locais não apresentam grande influência isoladamente na competitividade do pólo automotivo baiano. A soma das desvantagens deve ser compensada plenamente com os atraentes incentivos oferecidos através dos governos estadual e federal. Evidentemente, ajustes e adaptações deverão ser realizados, no sentido de dotar as empresas de todas as melhores condições em termos de competitividade. Porém os mesmos não são tão profundos como se propala.

#### 4. CONCLUSÃO: UM NOVO CICLO DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL

As expectativas de alavancagem da economia baiana, a partir de todos os investimentos anunciados em diversas áreas, é grande. A estagna-

ção, sentimento tão comum também em outros estados brasileiros, estaria começando a ser superada. As cifras corretas de montantes são questionáveis, pois cada estado procura diferenciar-se através do anúncio de quantias maiores que outros. Chegou a se falar num incremento no PIB, já no ano 2000, da ordem de 1,5 bilhão de dólares, o que sem dúvida é um exagero completo. Estimativa (Gazeta Mercantil, Balanço Anual Bahia, setembro de 1997) diz que *o estado poderá receber, a partir de 1997 e até o ano 2000, uma injeção de recursos da ordem de US\$ 17 bilhões*. Se essa quantia programada se realizasse, a Bahia não ficaria atrás de estados como Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul, Paraná e Minas Gerais, que, a partir dos investimentos anunciados, já demonstram que não haverá um distanciamento maior da economia de São Paulo, responsável pelo maior PIB industrial do país.

Historicamente, o desenvolvimento econômico de uma região apóia-se nos investimentos industriais realizados, em função da dinâmica imposta em termos de encadeamento por este tipo de atividade. É verdade que tem crescido a importância do setor serviços na economia, mas a instalação de indústrias ainda representa muito em termos de âni-

“ A Bahia tem obtido excelentes desempenhos na atração de empresas da indústria de confecções e calçados de outros estados...” ”

mo ao ambiente econômico, propulsoando a geração de negócios relacionados ou não.

O Estado da Bahia, através de seu Governo, tem imposto uma dinâmica surpreendente à atração de investimentos. Não apenas na produção de veículos houve sucesso nessas atrativas, porque resultados animadores também têm sido obtidos nas mais diversas áreas.

Quanto aos vetores de consolidação (Fieb, 1995), investimentos significativos têm sido anunciados principalmente na indústria petroquímica de intermediários, de forma a potencializar a produção do maior pólo petroquímico do hemisfério sul do planeta. Desta forma, uma transformação de um produtor de *commodities* para produtos petroquímicos mais elaborados pode estar em andamento. Ressente-se, porém, do desenvolvimento de uma indústria metalúrgica de intermediários, complementar à indústria metalúrgica de básicos existente, só possível com a consolidação de uma indústria automobilística, por exemplo. Investimentos em mini-siderúrgicas no Estado têm sido periodicamente aventados por grandes conglomerados nacionais, o que deverá se concretizar a partir de certas escalas de produção.

Os vetores de radialização (Fieb, 1995) são aqueles setores que têm apresentado melhores resultados nesse páreo de desenvolvimento industrial. A Bahia tem obtido excelentes desempenhos na atração de empresas da indústria de confecções e calçados de outros estados, a partir do oferecimento de incentivos fiscais e da existência de diferencial de custo da mão-de-obra, intensiva nesses segmentos industriais. O potencial desses investimentos no sentido de dinamizar, a partir da geração de empregos, as economias de cidades do interior, deve ser observado com atenção. A indústria de construção, mesmo com a diminuição dos gastos públicos no setor, sustenta-se com algumas grandes obras e cresce com a descoberta dos imóveis residenciais e comerciais médios. A indústria de trans-

formação de plásticos, sonho antigo da indústria petroquímica local, começa a configurar-se em termos de porte empresarial, ganha impulso com as perspectivas de fornecimento à indústria automobilística, e, com o lançamento recente de programa de incentivos do Governo Estadual, apresenta uma tendência de crescimento, o que, sem dúvida, daria novo impulso ao desenvolvimento da petroquímica baiana, ainda responsável por metade do PIB industrial da Bahia. A indústria mecânica de bens intermediários é outro segmento que a princípio ganhará nova dinâmica com a chegada da indústria automobilística, indispensável a partir do desmantelamento da indústria de extração de petróleo no Estado, em função da descoberta da Bacia de Campos/RJ, pois a mesma era o motor dessa atividade industrial.

Nos vetores de radialização (Fieb, 1995), pode ser observado o crescimento da indústria de papel e celulose no extremo Sul do Estado, inclusive com o anúncio de investimento recente da ordem de US\$ 1,8 bilhão no empreendimento Veracruz Celulose; na agroindústria, o desenvolvimento de pólos produtores e industrializadores no Oeste do Estado, concentrado na cadeia grãos-óleos-carne, principalmente a partir da soja, que já é uma realidade, atraindo grandes empresas do setor, além disso o desenvolvimento da fruticultura, nas áreas irrigadas da região do sub-médio São Francisco, principalmente Juazeiro; o desenvolvimento de uma indústria de bebidas diferenciada pelas condições de temperatura e abundância de água; e o setor mecânico de bens finais, que terá seu grande impulso com a chegada das montadoras de veículos.

É possível notar então a importância da indústria automobilística na complementaridade e dinamização dessa teia industrial existente. "A indústria automobilística é puxadora de desenvolvimento" (A Tarde, 28/05/1997). Os vetores sustentáveis de um novo ciclo de industrialização (Fieb, 1995) estariam completos e o salto, em

termos de desenvolvimento econômico, seria uma questão de tempo, levando o Estado a outro patamar. Diversos atores locais viram nessa oportunidade a possibilidade de uma efetiva mudança no padrão de industrialização. Armando Avena (A Tarde, 08/06/1997), por exemplo, viu na chegada das montadoras a possibilidade de "uma nova dinâmica regional, com um nítido movimento em direção a uma maior descentralização da economia brasileira, a partir da análise do impacto econômico e social dos investimentos."

No entanto não é possível a ilusão de que essas empresas dinamizem radicalmente a economia baiana, principalmente porque dificilmente esses investimentos se realizarão. Além disso, no caso de confirmação, não há um mercado fornecedor estabelecido e o mesmo não será formado em curto espaço de tempo; assim, a famosa relação de 27 empregos indiretos para cada emprego gerado em montadora de automóveis será difícil de ser alcançado na Bahia. A atração de fornecedores seria uma das formas de superar esse obstáculo, mas as dificuldades encontradas pelas associadas na Coreia e o total descrédito que cerca os empreendimentos no Brasil não permitiram o desembarque de empresas de autopeças antes do início das operações. As condições necessárias para a instalação de uma indústria desse segmento atualmente são diferentes do passado, em função das facilidades de comunicações e de transporte.

Uma das críticas à vinda das montadoras diz respeito à não atração de investimentos em fornecedores locais, ocasionando decepções na geração de empregos indiretos, tudo em função da vontade das próprias montadoras. Para Milton Santos (A Tarde, 10/06/1997), "as modernas empresas multinacionais são como um circo: enquanto têm renda, continuam instaladas em determinadas cidades, e, quando o lucro fica escasso, desarmam a tenda e seguem viagem para outras praças". Desta forma, a transitoriedade do investimento ge-

ria pouco desenvolvimento de raízes mais profundas, através de encadeamentos produtivos mais completos. A imprensa vem mostrando os efeitos da chegada das montadoras em outros estados, como o Paraná, onde diversos investimentos já estão sendo realizados a partir da chegada efetiva das mesmas, com o início da montagem das fábricas e de fornecedores, movimentando diversos setores da economia.

Analisando todos esses elementos, conclui-se que somente uma indústria automobilística com grandes vínculos locais, definitivamente integrada com seus fornecedores, possuidora de padrões de competitividade adequados a um mercado competitivo global e ampliado, pode ser o caminho que pode garantir, seguramente, um novo patamar ao desenvolvimento estadual. Em termos de Bahia, a realização de backward linkages, capacidade geradora de investimentos induzidos (Almeida, 1972), caminha em conjunto com a efetiva implantação das montadoras de comerciais leves coreanas, em função de sua notória capacidade dinamizadora da economia, a partir de suas escalas de produção. Porém essa é uma pré-condição cada vez mais remota de se concretizar.

## Referências bibliográficas

- ALMEIDA, José. **A implantação da indústria automobilística no Brasil**. Rio de Janeiro: FGV, 1972.
- ARBIX, Glauco e ZILBOVICIUS, Mauro (org.). **De JK a FHC: a reinvenção dos carros**. São Paulo: Scritta, 1997.
- DINIZ, Clélio Campolina. **Estado e capital estrangeiro na industrialização mineira**. Belo Horizonte: Imprensa da UFMG, 1981.
- \_\_\_\_\_. **A dinâmica regional da economia brasileira e suas perspectivas**. Salvador, 1995, mimeo.
- FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DA BAHIA. **Industrialização na Bahia: construindo uma nova estratégia**. Salvador, 1995.

FLEURY, Maria Tereza Leme. **Organizational change and management policies: a comparative study on brazilian, japanese and korean firms.** (VRF Series 259), 1996.

..... **Mintzberg on management.** New York: The Free Press, 1989.

PAUPERIO, Alexandre Tocchetto. A máquina que mudará a Bahia. **Gazeta Mercantil**, Caderno Regional Nordeste. Salvador, 02 dez. 1997, p. 2.

SHAPIRO, Helen. A primeira migração das montadoras: 1956-1964. In: **De JK a FHC: a reinvenção dos carros.** São Paulo: Scritta, 1997.

#### OUTRAS FONTES DE CONSULTA:

A TARDE, jan. 96 – mai. 98.

ASIA MOTORS. Material informativo por ocasião do lançamento da pedra fundamental da unidade Camaçari. Co-réia: Asia Motors, 1997.

ASIA MOTORS DO BRASIL. O Projeto Asia Bahia. Palestra realizada na Federação das Indústrias do Estado da Bahia, 20 nov. 1997.

ASIA MOTORS DO BRASIL. Entrevista semi-estruturada realizada na sede da empresa em São Paulo, no dia 28 de janeiro de 1998.

BAHIA, Governo. Mensagem apresentada pelo Ex.mo. Sr. Governador Dr. Paulo Ganem Souto à Assembléia Legislativa do Estado, na abertura da 3ª Sessão Legislativa da 13ª Legislatura, em 17 fev. 1997.

CORREIO DA BAHIA, jan. 96 – mai. 98.

GAZETA MERCANTIL, jan. 96 – mai. 98.

KIA. Home page oficial (*on line*). Disponível na Internet via WWW. URL: <http://www.kia.co.kr>, 12 dez. 1997.

REVISTA EXAME, jan. 96 – mai. 98.



## DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS II CURSO DE CIÊNCIAS ECONÔMICAS COM ÊNFASE EM ECONOMIA EMPRESARIAL

### Curso de Economia Empresarial

#### Um curso moderno dedicado à formação de Técnicos para a Direção Econômica de Empresas.

O projeto do curso concentra-se na Economia das Empresas, formando profissionais com capacitação para a gestão econômica de negócios da iniciativa privada, em áreas as mais diversas como as da agricultura, agroindústria, indústria, comércio, serviços e turismo.

Com um currículo dedicado a microeconomia o curso contempla em profundidade áreas como as do comércio internacional, câmbio, mercado de capitais, economia agrícola, economia industrial, da tecnologia, do turismo e serviços além de técnicas de consultoria econômica, gestão de micros e pequenos negócios e do meio-ambiente, entre outras disciplinas de conteúdo avançado.

Os economistas formados pela UNIFACS estarão habilitados a executar, entre outras, as seguintes atividades:

- planos, programas e projetos empresariais;
- análise econômica e financeira e análise de risco de investimentos;
- estudos de mercados, de competitividade e de viabilidade econômica de empreendimentos;

- operações no mercado financeiro, notadamente nos mercados de capitais (bolsa de valores, fundos de investimentos) e cambial;
- estudos de competitividade internacional de produtos;
- gestão econômica e financeira de negócios;
- estudos, análises e pareceres pertinentes à micro e macro economia. Análises de conjuntura, elaboração de cenários macroeconômicos;
- perícias, avaliações e arbitramentos. Determinação do preço de mercado de empresas;
- montagem e desenvolvimento do seu próprio negócio;
- outros trabalhos vinculados à consultoria econômica

**Prédio de Aulas 08 - Campus Iguatemi  
Alameda das Espatódias, 915  
Caminho das Árvores, Salvador-BA  
CEP. 41.820-460  
Tel. (71) 340 3600/3657/3609  
Fax. (71) 340 3697  
e-mail: [cempre@unifacs.br](mailto:cempre@unifacs.br)**