



Condomínio Industrial: O Caso do Complexo Ford Nordeste

SHEILA NAJBERG
FERNANDO PIMENTEL PUGA*

RESUMO A reestruturação produtiva em alguns setores aponta para uma tendência de terceirização das atividades de grandes empresas, com o estabelecimento de uma vinculação estreita entre estas e seus fornecedores. Um importante exemplo é o da indústria automobilística no Brasil na década de 90. Este estudo analisa a experiência do início da implantação do complexo industrial Ford Nordeste em Camaçari (Bahia), particularmente no que tange ao papel do governo e à importância do empreendimento em termos do impacto no emprego na região, com base na Ford, seus fornecedores e firmas prestadoras de serviços ao complexo.

ABSTRACT *The economic restructuring in some sector shows a trend of shifting economic activities from large organizations to its suppliers, with the creation of a close link between them. An outstanding example is the Brazilian automobile industry in the nineties. This paper analyses the start-up of a Ford's plant in Camaçari (Bahia), especially in terms of public support and employment creation in the region, based on data of Ford and its suppliers.*

* Respectivamente, chefe e gerente do Departamento Econômico do BNDES. Os autores agradecem a assessoria de Paulo André de Oliveira, consultor em estatística da Datamec/Unisys.

1. Introdução

O interesse por aglomerações de empresas e pelos ganhos de competitividade advindos da sinergia entre essas unidades está longe de ser uma novidade na experiência brasileira de política industrial. Haddad (2002) aponta que, dentro da estratégia de substituição de importações do II Plano Nacional de Desenvolvimento (1975/79), havia uma ênfase especial à formação de complexos industriais integrados, envolvendo conjuntos de unidades produtivas tecnologicamente interdependentes e espacialmente integradas.

A crise fiscal a partir dos anos 80, contudo, representou forte recuo no modelo acima. No início da década de 90, em particular, passou a predominar um maior liberalismo econômico. A política industrial foi relegada a um plano secundário, com o Estado se voltando para a estabilização macroeconômica. A segunda metade dos anos 90 trouxe de volta o debate sobre política industrial e, junto com este, o interesse pela realização de grandes projetos de investimento e pelo planejamento regional. Um dos primeiros movimentos nesse sentido foi a implementação do Programa Avança Brasil, quando passou a ser priorizada a adoção de uma abordagem articulada com os espaços geoeconômicos do território, com o respeito às vocações, potencialidades e relações sociais estabelecidas.

O interesse pelo planejamento regional ganhou ímpeto a partir das evidências internacionais de ganhos de eficiência com a proximidade geográfica entre as empresas. Os principais exemplos que marcam essa nova fase são os sucessos alcançados pelos distritos industriais da Terceira Itália [Pyke e Sengenberger (1992)] e pelos *clusters* do Vale do Silício nos Estados Unidos [Saxenian (1995)]. Pyke e Sengenberger argumentam que nos distritos italianos houve a formação de fortes redes de empresas que, através de especialização e subcontratação, conseguiram atingir elevados patamares de eficiência e de economias de escala. De forma análoga, Saxenian, tomando como base a experiência do Vale do Silício, aponta que a proximidade facilita a interação face a face recorrente, que promove um *mix* de competição e colaboração.

As duas regiões inspiram também uma extensa literatura que trata do conceito de economia do conhecimento. De acordo com essa corrente, o processo de aprendizado é fortemente localizado, em função da forma com

que interagem pesquisa, experiência prática e ação, através dos processos de aprender fazendo, usando e interagindo [Diniz (2002)].

A literatura aponta para a existência de diferentes tipos de aglomerações de empresas [ver Storper e Harrison (1991)]. Uma das categorias é caracterizada pela ausência de firmas líderes, sem a existência de uma hierarquia entre elas. Uma outra modalidade de aglomeração consiste na presença de empresas que exercem influência sobre as demais, a qual pode ser limitada ou chegar ao ponto de comandar as estratégias de outras firmas.

Este artigo trata de aglomerações de empresas com a presença de uma firma líder, enfocando a experiência de implantação do complexo industrial Ford Nordeste em Camaçari (Bahia). Em particular, analisa o papel do governo e a importância desse empreendimento em termos do impacto no emprego na região, com base na Ford, seus fornecedores e firmas prestadoras de serviços ao complexo. Apresentam-se, também, as experiências do México e do Leste Asiático para estimular arranjos produtivos envolvendo grandes empresas e micro, pequenas e médias empresas (MPMEs).

Além desta introdução, o estudo possui três seções. A Seção 2 mostra experiências internacionais de apoio ao adensamento da cadeia produtiva. A Seção 3 descreve o regime automotivo brasileiro, o papel crucial das três esferas de governo e o impacto no emprego decorrente da instalação do complexo automotivo na Bahia. Finalmente, a Seção 4 apresenta as conclusões.

2. Experiências Internacionais de Adensamento da Cadeia Produtiva

Os países do Leste Asiático, especialmente Japão, Coréia do Sul e Taiwan, têm sido a principal referência no que tange à formação de redes de subcontratação. No Japão foi desenvolvido um forte sistema de subcontratação, durante a II Guerra Mundial, envolvendo assistência técnica e acordos de cooperação. A cooperação teve continuidade no pós-guerra, quando houve a ocupação do país pelas forças aliadas, que passaram a questionar a excessiva concentração do poder econômico em grandes conglomerados de empresas (*zaibatsu*), o que teria resultado na formação de oligarquias econômicas e no regime totalitário. Como resultado, as ações das famílias *zaibatsu* foram confiscadas e vendidas nas bolsas de valores. Contudo, mantiveram-se os principais vínculos entre as empresas, consequência dos

relacionamentos pessoais de seus gerentes, e sobretudo a concentração de débitos junto a instituições financeiras pertencentes aos antigos *zaibatsu* [Torres Filho (1992)]. O resultado foi o desenvolvimento de uma nova forma de organização empresarial (*keiretsu*), tendo como característica a existência de um sistema de subcontratação altamente eficiente e moderno, popularizado pelo modelo da Toyota de organização corporativa [Hodgkinson (2000)].

Na Coreia do Sul, o sistema de subcontratação é mais recente e menos desenvolvido que no Japão. Não obstante, houve um rápido crescimento a partir de meados dos anos 70, com o percentual de firmas com receitas de subcontratação pulando de 18,6% em 1968 para 70% em 1990 [Berry (1997)]. Em Taiwan, as MPMEs são grandes fornecedoras de empresas americanas e japonesas, especialmente no segmento de informática, que, no entanto, revendem os produtos com sua própria marca.

Nesses três países, os governos têm promovido intensamente a cooperação entre grandes empresas e MPMEs. No Japão, existe um importante sistema de centros tecnológicos destinado a facilitar as transferências de tecnologia das grandes firmas para as MPMEs. Na Coreia do Sul, por outro lado, o governo tem diretamente regulado as relações entre grandes empresas e MPMEs e reservado certas atividades de produção para estas últimas [Hodgkinson (2000) e Berry (1997)]. Em Taiwan, o governo estimula a cooperação entre grandes e pequenas unidades, com apoio financeiro e assistência técnica.

Um outro exemplo de país em que o governo estimula fortemente o adensamento da cadeia produtiva é o México, cujo programa de apoio à cadeia produtiva ganhou impulso após a crise do país em dezembro de 1994. Em particular, preocupava a massiva penetração de importações na indústria do país. No caso extremo das *maquiladoras*, que representaram entre 35% e 39% do total exportado durante os anos 90, o valor agregado nacional manteve-se abaixo de 2% desde a criação dessas empresas em 1965 [Dussel (1999)]. Os itens a seguir descrevem, primeiro, o programa mexicano de apoio a fornecedores e, depois, o Programa Centro-Satélites de Taiwan.

O Programa Mexicano de Apoio a Fornecedores

Em 1995, o governo mexicano lançou o Programa de Política Industrial e de Comércio Exterior (PPICE), cobrindo o período 1995/2000, com uma meta de crescimento anual de 20% nas exportações e uma preocupação

explícita com a adição de valor agregado nacional às vendas ao exterior. O PPICE deu ênfase especial ao apoio às MPMEs, que passou a ser considerado no âmbito de uma estratégia de substituição de importações, sendo priorizadas iniciativas voltadas para a inserção das MPMEs nas cadeias produtivas, como fornecedoras de grandes empresas.

Um exemplo interessante de iniciativa do governo mexicano visando ao adensamento da cadeia produtiva é o programa de apoio a fornecedores da Nacional Financiera (Nafin). O acesso ao crédito funciona da seguinte forma:

- a grande empresa fornece à Nafin a lista de empresas provedoras convidadas a participar da cadeia produtiva;
- as MPMEs cadastram-se no sistema através de portal da Nafin, recebendo senhas;
- as MPMEs acessam o portal e apresentam o contrato de fornecimento;
- a Nafin divulga o contrato entre os agentes financeiros, que enviam suas propostas de taxas de juros;
- as MPMEs elegem a instituição financeira de sua preferência;
- os recursos são recebidos pelas MPMEs no mesmo dia; e
- as instituições financeiras recebem das MPMEs os direitos de crédito relacionados à provisão de bens e serviços (contrato de fornecimento), podendo cobrar, no vencimento, esses direitos das grandes empresas.

A grande vantagem do programa está na realização das operações através da internet, o que lhes confere grande agilidade e automaticidade. As principais vantagens para as MPMEs estão no acesso facilitado e rápido ao crédito e no incremento das vendas ao estreitar o relacionamento com as grandes empresas, as quais são auxiliadas pelo programa no desenvolvimento de seus provedores e na simplificação dos custos operacionais nas áreas de crédito e cobrança. Para as instituições financeiras, os benefícios estão na minimização do risco em função dos recebíveis e da qualidade do crédito das empresas e na disponibilidade de recursos pelos órgãos públicos para financiar o programa.

A Tabela 1 mostra as condições do apoio financeiro a provedores de grandes empresas. Em 2000, foram apoiadas 1.438 empresas pelo programa de

TABELA 1

Características do Programa de Desenvolvimento de Provedores de Grandes Empresas

Prazo de amortização:	Até dois anos
Valor dos empréstimos:	50% do valor do contrato, limitado a US\$ 218 mil ^a por empresa
Taxa de juros:	Fixa, dependendo da instituição financeira
Garantias:	Contrato de fornecimento mais aval dos acionistas (sem garantia real)

Fonte: *Nafin*.

^aDois milhões de pesos (US\$ 1 = 9,16 pesos em abril de 2002).

desenvolvimento de provedores, sendo que 85% eram micro e pequenas. O valor total do financiamento foi de US\$ 624 milhões, sendo 79% para o setor industrial.

O Programa Centro-Satélites de Taiwan

Em 1984, o governo de Taiwan lançou o Programa Centro-Satélites (CS) com a finalidade de estimular a cooperação entre grandes firmas (fornecedoras de matérias-primas, montadoras e companhias de comércio) e pequenas unidades (fornecedoras de componentes) [Ernst (1998)]. Em cada CS, as grandes firmas (centros) são responsáveis pela coordenação, monitoramento e modernização das pequenas firmas (satélites). Com o objetivo de fortalecer a cooperação, o governo oferece apoio financeiro e assistência técnica tanto para as firmas centrais quanto para as satélites. Para estas últimas, os principais benefícios em participar do CS incluem maior segurança de mercado e acesso facilitado a matérias-primas e novas tecnologias. Para as firmas grandes, as vantagens abrangem menor necessidade de investimentos com a terceirização de atividades, redução de custos devido aos menores salários pagos pelas firmas pequenas e uso das satélites como proteção contra flutuações na demanda.

De acordo com Sakura (1998), o número de CS passou de 40 (791 produtores) em janeiro de 1987 para 179 (2.800 produtores) em junho de 1997. O maior número de programas é na indústria automobilística (23 programas e 580 fabricantes), seguida das indústrias de máquinas (21 programas e 232 fabricantes), metalúrgica (17 programas e 266 produtores) e eletrônica (14 programas e 232 fabricantes). O lucro obtido em função da assistência técnica e gerencial foi mais de 15 vezes superior ao respectivo custo.

3. Cadeia Produtiva no Brasil: A Experiência da Indústria Automotiva

A proteção ao mercado interno, desde os anos 50, se, por um lado, foi um instrumento para atrair as indústrias montadoras ao Brasil, por outro, foi também responsável pela defasagem das filiais brasileiras em relação às matrizes, em termos de plantas de baixa qualidade e com baixa produtividade. Apenas recentemente, estimulada pela expectativa de crescimento dos mercados do Brasil e da América Latina, a indústria automobilística fez investimentos significativos para instalação de novas plantas de veículos e expansão das montadoras já instaladas. A escolha do Brasil para a realização dessas novas inversões decorreu das políticas implementadas pelo governo, que fez uma intervenção de forma ativa, pautada pela definição de vantagens a partir de um regime automotivo de caráter nitidamente regulatório.

O modelo atual da indústria automobilística tem como ponto mais importante a transferência de atividades produtivas e de engenharia das montadoras para seus fornecedores. Os principais fornecedores, chamados de primeira linha, controlam a maior parte da oferta de peças e têm atuação mundial, capacitação tecnológica e equipe qualificada para garantir efetiva integração funcional. Em qualquer nível, porém, eles devem trabalhar próximos aos clientes, com maior envolvimento no desenvolvimento de componentes [Santos e Costa (1996)]. Essa mudança no *modus operandi* permitiu um significativo aumento de produtividade. Segundo a Anfavea, a relação veículos por empregado passou de 8,6 em 1989 para 19,1 em 1998.¹

A exigência de que os fornecedores se localizem nas proximidades das fábricas montadoras faz com que a instalação de uma montadora proporcione elevados benefícios para a economia e o desenvolvimento social de uma região. Os empregos de boa qualidade dessa indústria, em termos de remuneração e estabilidade, também estimulam o surgimento de novos empreendimentos no estado. Foi considerando esses benefícios que o go-

¹ Rosandiski (2002) mostra que, para um aumento de produção de mais de 50% no período 1989/99, houve uma queda de 37,21% no emprego formal nas montadoras e de 25,1% no segmento das fornecedoras. Esse aumento de produtividade foi possível pela introdução de tecnologias mais modernas e pela contratação de trabalhadores mais qualificados. Nas montadoras, o percentual de trabalhadores com primeiro grau incompleto, que era de 62,4% em 1989, reduziu-se para 21,7% em 1999, enquanto o percentual de trabalhadores com escolaridade igual ou superior ao segundo grau elevou-se de 15,1% para 44,4%. No segmento de autopeças, o percentual de trabalhadores com primeiro grau incompleto, que era de 63,8% em 1989, reduziu-se para 29,5% em 1999, enquanto o percentual de trabalhadores com escolaridade igual ou superior ao segundo grau elevou-se de 14,1% para 35,7%.

verno da Bahia concedeu um conjunto de vantagens decisivo para que a Ford escolhesse o município de Camaçari como lócus de seu novo investimento.

Na década de 50, os investimentos na construção de unidades de veículos e de autopeças foram concentrados na região do ABC paulista. Durante a década de 70, as inversões ocorreram na região do Vale do Paraíba e, nos anos 90, no Paraná e em Minas Gerais. Mais recentemente, com a instalação da Ford no Nordeste, o novo pólo de desenvolvimento da indústria será a Bahia.

Nos dois itens a seguir, o primeiro descreve sucintamente o papel do governo para atrair os investimentos do setor, enquanto o segundo concentra-se em fazer uma avaliação preliminar, em termos de impacto no emprego formal, da implantação do complexo industrial Ford Nordeste.

O Papel do Governo²

Nos anos 90, uma série de medidas foi tomada pelo governo federal para ampliar no país a participação da indústria automobilística, que contou com diversas providências no âmbito federal e de caráter mais amplo, desde a redução da alíquota de impostos (ICMS e IPI) à época da Câmara Setorial e também, recentemente, os “Acordos Emergenciais”, além do Regime Automotivo.

O Regime Automotivo, criado em fins de 1995 e reformulado em 1997 para inclusão dos estados menos desenvolvidos, é um conjunto de incentivos fiscais destinado à implantação de empresas do setor, com incentivos mais generosos para as unidades que se implantassem em regiões menos desenvolvidas. O governo também estabeleceu uma redução de 50% do imposto de importação de veículos, no período 1996/99, para as montadoras que já produzissem ou estivessem em vias de produzir no país. Os setores de autopeças inicialmente tiveram uma redução de 85% no imposto de importação, reduzido gradativamente até atingir 40% em 1999. As Tabelas 2 e 3 apresentam um resumo dessas medidas.

Além dos incentivos federais, alguns estados disponibilizaram outras vantagens para atrair os novos investimentos, entre elas:

- gastos realizados pelo próprio estado em obras, serviços de infra-estrutura e instalações produtivas (envolvendo, em alguns casos, a doação de

² *Extraído de Medeiros (1999).*

TABELA 2

Principais Itens do Regime Automotivo

	REGIÕES	
	Sudeste e Sul	Norte, Nordeste e Centro-Oeste
Validade	Dezembro de 1999	Dezembro de 2010
Redução de tarifa para importação de bens de capital, ferramental, moldes e instrumentos	90% até 1999	100% até 1999 50% entre 2000 e 2010
Redução de tarifa para importação de veículos	50% até 1999	50% até 1999
Redução de tarifa para importação de matéria-prima e autopeças	70% em 1996, 55% em 1997 e 40% em 1998 e 1999	90% até 1999 50% entre 2000 e 2010
Redução de IPI para os bens de capital adquiridos	–	100% entre 1997 e 1999
Redução de IPI para matéria-prima, autopeças e pneumáticos	–	45% entre 1997 e 1999
Redução de IPI para matéria-prima, material intermediário e material de embalagem		25% entre 2000 e 2010
Redução de Imposto de Renda	–	100% entre 1997 e 1999
Redução do adicional de frete para renovação de Marinha Mercante	–	100% entre 1997 e 1999
Redução de IOF nas operações de câmbio realizadas para pagamento de bens importados	–	100% entre 1997 e 1999
Crédito presumido de IPI como ressarcimento de contribuições do PIS e da Cofins	–	Valor correspondente ao dobro das referidas contribuições

Fonte: *Secretaria de Política Industrial/MDIC.*

terrenos), os quais, de modo geral, têm abrangido fornecimento preferencial de energia elétrica, inclusive construção de subestações, melhoria de acesso rodoviário, construção de terminal marítimo, berços e/ou pátios privativos e efluentes sanitários e industriais;

- participação acionária;
- concessão de créditos para capital de giro e fixo, em geral providos por fundos estaduais de desenvolvimento;
- diferimento do ICMS para viabilizar operações de devolução total ou parcial do ICMS gerado pela empresa, envolvendo também operações de

TABELA 3
Tarifas de Importação – 1996/2000
 (Em %)

	1996	1996 (Novembro)	1997	1998	1999	2000
Autopeças						
Tarifa Média	16	16	16	16	16	16 a 18
Redução	85	70	55	40	40	0
Tarifa Média com Desconto	2,4	4,8	7,2	9,6	9,6	16 a 18
Automobilística						
Tarifa Média	70	70	63	49	35	35
Redução	50	50	50	50	50	0
Tarifa Média com Desconto	35	35	31,5	24,5	20	35

Fonte: Secretaria de Política Industrial/MDIC.

financiamento através de fundos fiscais já existentes ou especialmente criados;

- isenção de impostos municipais, como ISS e IPTU; e
- garantias oferecidas pelo estado, como cauções ou fianças bancárias, de benefícios acordados perante o risco de mudanças na legislação ou outras.

O Complexo Industrial Ford Nordeste

O governo da Bahia, interessado em aumentar o nível de emprego e reduzir as desigualdades regionais e sociais, propôs-se a conceder, no final dos anos 90, um conjunto de incentivos fiscais e financeiros para viabilizar a instalação da Hyundai no estado. Apesar dessas vantagens, o empreendimento não foi adiante. Paralelamente, a Ford, que estava em fase inicial de negociação com o Rio Grande do Sul para instalar uma nova filial, constatou que, com a posse do novo governo em 1999, as condições vantajosas aventadas pela equipe anterior não mais seriam possíveis. O governo da Bahia insistiu no seu interesse em criar um complexo industrial automotivo no estado e redirecionou seus esforços para atrair a Ford.³ E, dessa vez, foi bem-sucedido.

³ Uma primeira manifestação de interesse se deu através de uma matéria publicitária, veiculada no jornal O Estado de S. Paulo, em 13.04.99, cujo título era “GM e Ford, Venham para a Bahia. Aqui, a gente honra os compromissos e está sempre andando na frente”. A propaganda começava por “Quando a gente fala: Bahia com H, de honra, a gente fala de Estado que tem orgulho de cumprir

Segundo informações do Promo-Centro Internacional de Negócios da Bahia, órgão vinculado ao governo do estado, o complexo industrial Ford Nordeste representa o maior investimento feito atualmente pela empresa no mundo. O objetivo é produzir uma nova família de veículos (o Amazon), que utiliza o conceito de condomínio industrial, em que a participação de fornecedores ocorre diretamente na linha de montagem e no processo de produção, e não apenas no fornecimento dos componentes do veículo, compartilhando as instalações e as responsabilidades. Assim, além da filial da Ford, instalou-se em Camaçari um conjunto de fornecedores, entre eles: Autometal, Arvin, Benteler, BSB, Colauto, DDOC, Dow, Ferrolene, Intertrim, Kautex Textron, Lear, Mapri-Extron, Metagal, Pelzer, Pilkington, Pirelli, SaarGummi, Siebe e Valeo. Outros fornecedores instalaram-se em demais municípios do estado, como por exemplo: Borlem, Krupp, Siemens e TWE.

A estimativa é de geração de cinco mil empregos diretos na Ford e 50 mil indiretos, quando a fábrica estiver com sua capacidade normal de operação. Cerca de 90% dos empregados serão recrutados na própria região, especialmente em Camaçari e Dias D'Ávila, municípios vizinhos de onde a fábrica está situada. Segundo a montadora, o recrutamento tem respeitado a diversidade étnica e cultural da população, com 40% das vagas destinadas às mulheres.

O apoio do estado foi fundamental para a decisão da montadora. Entre os compromissos assumidos estão maciços investimentos em: *a)* infra-estrutura, para permitir a instalação da Ford e de seus fornecedores; *b)* instalações portuárias e de rede rodoferroviária, para recebimento de matéria-prima e escoamento da produção; e *c)* infra-estrutura social – educação, saúde, transporte e segurança pública. Além desses, existem também compromissos financeiros e tributários.

Embora o complexo industrial Ford Nordeste se encontre ainda em fase de implantação, o impacto no emprego já pode ser sentido no estado. Em um primeiro momento, os empregos estavam concentrados nas empresas envolvidas com a execução dos investimentos em infra-estrutura básica e, posteriormente, ocorreram mais intensamente na montadora e em seus fornecedores. Obviamente, o impacto no emprego vai além da fronteira do estado

todos os seus compromissos...” A menção à GM se deve ao fato de a montadora também estar, à época, em entendimentos com o governo do Rio Grande do Sul para a realização de novos investimentos. Devido ao estágio mais avançado de negociação, o governo manteve o acordado com a GM.

e alcança as unidades que fornecem os bens de investimentos que são adquiridos ou compõem a cadeia produtiva do setor e não estão instaladas na Bahia. O objetivo desta subseção, porém, é restringir a avaliação ao estado e, mesmo assim, estima-se que o resultado está subestimado, na medida em que o foco é apenas no mercado formal de trabalho.

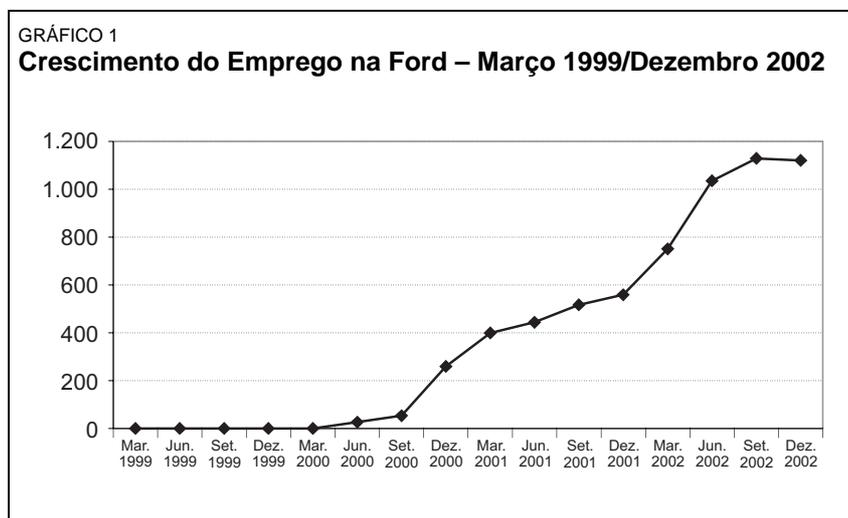
Para uma avaliação criteriosa, solicitou-se ao Grupo Executivo da Ford – instituído formalmente pelo governo da Bahia – a relação de todos os empreendimentos que estivessem, direta ou indiretamente, envolvidos no projeto de implantação do complexo automotivo no estado.⁴ Esse conjunto é integrado pela própria Ford, por seus fornecedores e pelas firmas prestadoras de serviços.

Como o Protocolo de Intenções entre a Ford e o governo da Bahia foi assinado em junho de 1999, optou-se por fazer um levantamento trimestral, a partir de março de 1999. Os dados revelam que, nessa data, mesmo antes da implantação da empresa, parte dos estabelecimentos relacionados empregava 31.137 trabalhadores. Fica claro que uma parcela do pessoal ocupado, na relação de estabelecimentos enviada, era e continua empregada devido à produção de bens e serviços cujo destino final não é a montadora. A própria Ford em Camaçari começou no segundo trimestre de 2000 contratando 27 trabalhadores. Numa tentativa de dimensionar o impacto no emprego, foi feita uma hipótese bastante simplista de que todo novo emprego, a partir de junho de 2000, seria decorrente da vinda da subsidiária da empresa para a Bahia. Essa premissa não superestima o resultado, pois não considera o efeito do acréscimo de renda na economia local (nos estabelecimentos não listados pelo Grupo Executivo da Ford) nem o impacto no emprego informal.⁵

A consulta ao Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (Caged), do Ministério do Trabalho e Emprego, permite acompanhar o emprego formal nas firmas relacionadas. A Ford, em Camaçari, que tinha 27 trabalhadores formais em junho de 2000, empregava 750 em março de 2002 e 1.120 em dezembro de 2002, conforme mostra o Gráfico 1.

4 O Grupo Executivo da Ford foi criado em 11 de agosto de 1999, com o objetivo de acompanhar e supervisionar as ações do governo do estado no projeto.

5 Parte da receita das empresas se transforma, através do pagamento de salários ou do recebimento de dividendos, em renda dos trabalhadores ou dos empresários. Ambos gastarão parcela de sua renda adquirindo bens e serviços diversos, segundo seu perfil de consumo, estimulando a produção de outros setores e realimentando o processo de geração de emprego. Por exemplo, alguns trabalhadores, ao receberem seus salários, gastarão uma parte comprando roupas e consumindo serviços diversos, como ir a restaurantes, o que estimulará a economia e os empregos na região. Em geral, esse processo incentiva o surgimento de um conjunto de microempreendedores, com impacto nos empregos formal e informal.

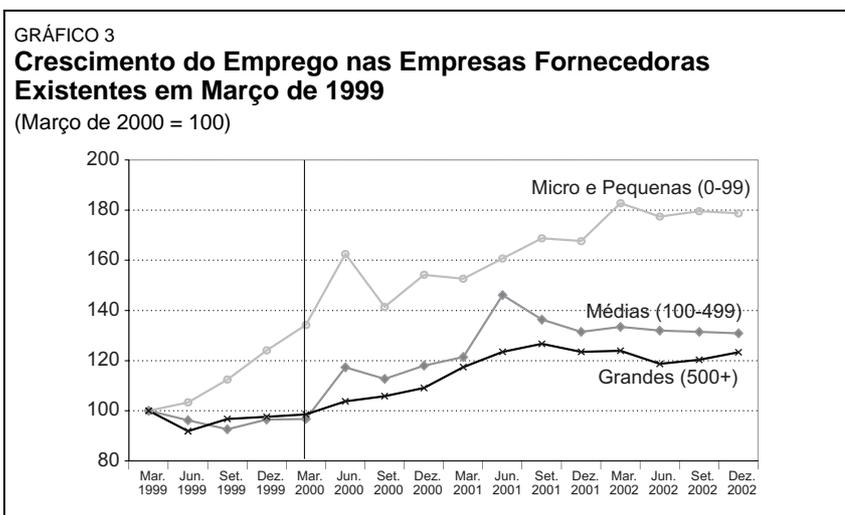
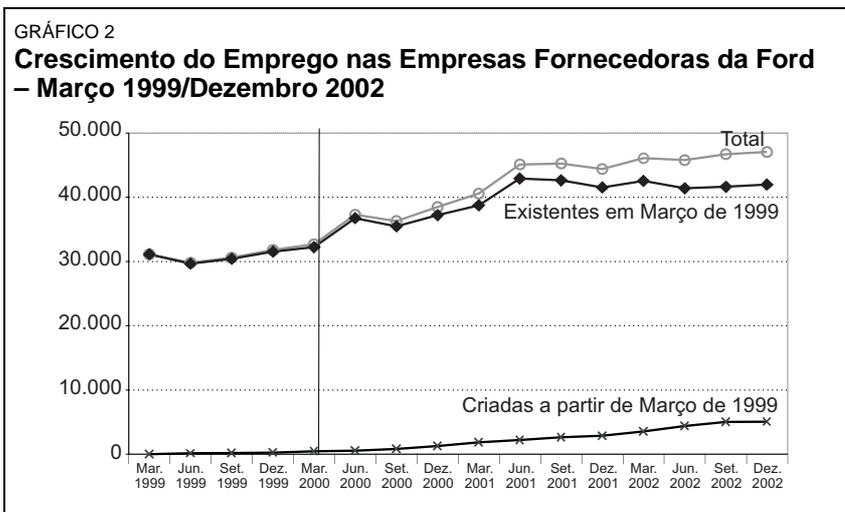


O conjunto dos empreendimentos relacionados ao projeto foram responsáveis, em março de 1999, antes da assinatura do Protocolo entre a Ford e o governo da Bahia, pelo emprego de 31.137 trabalhadores formais. Ao final de 2002, o número de empregos alcançou 48.169, sendo 1.120 trabalhadores contratados pela Ford. Sem dúvida, parte expressiva desses 17.032 novos postos de trabalho formais decorreu da instalação do complexo automotivo na Bahia. O Gráfico 2, ao analisar a evolução no emprego nas firmas fornecedoras e prestadoras de serviços à Ford, confirma essa evolução, pois o aumento no emprego nessas unidades coincide, de fato, com o início das atividades da empresa na região, tendo sido estável nos meses que precederam essa implantação. Considerando as firmas que já existiam em março de 1999, o emprego aumentou de 31.137 trabalhadores formais para 41.985 em março de 2002. Adicionalmente, houve a criação de 5.064 empregos em firmas instaladas a partir de junho de 1999.

O Gráfico 3 desagrega as informações sobre as firmas que já existiam em março de 1999, conforme o porte dessas unidades.⁶ O aumento do emprego se mostrou bastante expressivo tanto nas grandes empresas quanto nas de menor porte, sendo maior, no entanto, nessas últimas. O número de traba-

⁶ O critério de porte adotado é: micro até 19 trabalhadores; pequena de 20 até 99 trabalhadores; média de 100 até 499 trabalhadores; e grande igual ou acima de 500 trabalhadores. As empresas foram identificadas segundo o número de trabalhadores em março de 1999.

lhadores formais nas micro e pequenas empresas teve um crescimento de 4,9 mil em março de 1999 para 8,7 mil em 2002, com um aumento de 78,7% no período, enquanto nas médias esse aumento foi de 30,8% (de 11,7 mil para 15,4 mil trabalhadores) e nas grandes ficou em 23,3% (de 14,5 mil para 17,9 mil trabalhadores).



4. Conclusão

A reestruturação produtiva, em alguns setores, aponta para uma tendência de terceirização das atividades de grandes empresas, com o estabelecimento de uma vinculação estreita entre estas e seus fornecedores. Um importante exemplo é o da indústria automobilística no Brasil na década 90. O atual modelo tem como principais pontos uma crescente transferência de atividades produtivas e de engenharia das montadoras para seus fornecedores.

Esse modelo está longe de ser uma peculiaridade da economia brasileira. Em particular, foi mencionado neste artigo o modelo japonês da indústria automobilística, cuja importância foi também destacada ao se considerar que diferentes países têm implementado programas específicos de incentivo à integração industrial entre grandes empresas e seus fornecedores. Em particular, foram analisadas as formas como os países asiáticos incentivam essa cooperação e o programa mexicano de apoio a fornecedores.

O recente surgimento de unidades do complexo automotivo, com padrões originais de organização da produção, originou este estudo. No Brasil, novas unidades foram instaladas, destacando-se os condomínios industriais da Ford Nordeste em Camaçari, da Volkswagen em Rezende, da PSA-Peugeot Citroën em Porto Real e da General Motors em Gravataí. O condomínio industrial compreende um parque de fornecedores diretos localizados nas proximidades da área da fábrica, exigência que faz com que a instalação de uma montadora proporcione elevados benefícios para a economia e o desenvolvimento social de uma região.

Neste estudo foi analisada a experiência do início da implantação do complexo industrial Ford Nordeste em Camaçari (Bahia), onde o apoio das diferentes esferas de governo foi fundamental. Para uma avaliação criteriosa, solicitou-se ao Grupo Executivo da Ford – instituído formalmente pelo governo da Bahia – a relação de todos os empreendimentos que estivessem, direta ou indiretamente, envolvidos no projeto de implantação do complexo automotivo no estado. Esse conjunto é integrado pela própria Ford, por seus fornecedores e pelas firmas prestadoras de serviços.

Como o Protocolo de Intenções entre a Ford e o governo da Bahia foi assinado em junho de 1999, optou-se por fazer um levantamento trimestral, a partir de março de 1999 até dezembro de 2002. Os dados obtidos mostram um forte impacto positivo da implantação do complexo industrial no que se refere ao crescimento do emprego na região advindo desse empreendimento.

Nas empresas relacionadas ao projeto, o número de trabalhadores formais empregados subiu de 31.137 em março de 1999 para 48.169 em dezembro de 2002, sendo 1.120 contratados somente na Ford. Como extensões interessantes deste trabalho, caberia analisar as conseqüências do empreendimento em termos da qualificação da mão-de-obra requerida, da geração de tecnologia e do impacto nas finanças locais.

Referências Bibliográficas

- BERRY, A. *SME competitiveness: the power of networking and subcontracting*. Washington, D.C.: IMF, 1997.
- COUTINHO, L. G. *Marcos e desafios de uma política industrial contemporânea*. Texto preparado para o Seminário Desenvolvimento em Debate. Rio de Janeiro: BNDES, set. 2002.
- DINIZ, C. D. *Repensando a questão regional brasileira: tendências, desafios e caminhos*. Texto preparado para o Seminário Desenvolvimento em Debate. Rio de Janeiro: BNDES, set. 2002.
- DUSSEL, E. *La subcontratación como proceso de aprendizaje: el caso de la electrónica en Jalisco (México) en la década de los noventa*. Santiago de Chile: Cepal, 1999 (Serie Desarrollo Productivo, 55).
- ERNST, D. What permits small firms to compete in high-tech industries? Inter-organizational knowledge creation in the Taiwanese computer industry. *Danish Research Unit for Industrial Dynamics*, Feb. 1998.
- HADDAD, P. R. *A organização dos sistemas produtivos locais como prática de desenvolvimento endógeno*. Texto apresentado no Seminário de Microfinanças. Rio de Janeiro, 2002.
- HODGKINSON, A. *The internationalisation process of Asian small and medium firms*. University of Wollongong/Department of Economics, 2000 (Working Paper Series).
- LEMONS, M. B., DINIZ, C. C., SANTOS, F. B. T., AFONSO, M. A. C., CAMARGO, O. *O arranjo produtivo da rede Fiat de fornecedores*. Projeto de Pesquisa: Arranjos Produtivos Locais e as Novas Políticas de Desenvolvimento Industrial e Tecnológico. Rio de Janeiro: IE/UFRJ, 2000.
- MEDEIROS, A. *O papel do governo na indústria automobilística*. Rio de Janeiro: BNDES, 1999, mimeo.

- PUGA, F. P. *Experiências de apoio às micro, pequenas e médias empresas nos Estados Unidos, na Itália e em Taiwan*. Rio de Janeiro: BNDES, 2000 (Texto para Discussão, 75).
- _____. *O apoio financeiro às micro, pequenas e médias empresas na Espanha, no Japão e no México*. Rio de Janeiro: BNDES, 2002 (Texto para Discussão, 96).
- PYKE, F. SENGENDERGER, W. Industrial districts and local economic regeneration: research and policy issues. In: PYKE, F., SENGENDERGER, W. (eds.). *Industrial districts and local economic regeneration*. Geneva: International Institute for Labour Studies, 1992.
- ROSANDISKI, E. N. *Modernização produtiva e a estrutura do emprego formal nos anos 90*. Campinas: Instituto de Economia/Unicamp, 2002 (Tese de Doutorado).
- SAKURA INSTITUTE FOR RESEARCH. *Small business in the United States, Taiwan and Japan, and their small business policy*. RIM n. 40, 1998 (www.sakura.co.jp/sir/paci_cen/rim/rim-e.htm).
- SANTOS, A. M. M. M., COSTA, C. S. Autopeças: um setor em transformação. *BNDES Setorial*, Rio de Janeiro, n. 3, p. 95-108, mar. 1996.
- SAXENIAN, A. Lessons from Silicon Valley. *Technology Review*, v. 97, n. 5, July 1995.
- STORPER, M., HARRISON, B. Flexibility, hierarchy and regional developments: the changing structure of industrial production systems and their forms of governance in the 1990s. *Research Policy*, North-Holland, v. 20, n. 5, 1991.
- TORRES FILHO, E. *A economia política do Japão: reestruturação econômica e seus impactos sobre as relações nipo-brasileiras (1973-1990)*. Rio de Janeiro: IEI/UFRJ, 1992 (Tese de Doutorado).

