10

Condomínio industrial: o caso do complexo Ford Nordeste

Sheila Najberg (*)

* *Gerente Executiva do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).*

Fernando Pimental Puga (*)

* *Economista do BNDES.*

1. Introdução

O interesse no Brasil 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 1990, 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 as vocações, potencialidades e relações sociais estabelecidas.

O interesse pelo planejamento regional ganhou ímpeto com o crescente surgimento de 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; 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, mediante 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 repetitiva interação face a face, que promove um mix de competição e colaboração.

As duas regiões inspiram também uma extensa literatura que tratam do conceito de economia do conhecimento. De acordo com essa corrente, o processo de aprendizado é fortemente localizado, em função da forma que interagem pesquisa, experiência prática e ação, mediante processos de aprender fazendo, usando, interagindo e aprendendo (DINIZ, 2002).

Há basicamente dois tipos de arranjos produtivos locais. O primeiro constituído basicamente por micro, pequenas e médias empresas (MPMEs), sem uma relação de hierarquia entre as firmas e, no segundo, as MPMEs fazem parte da cadeia de produção de grandes empresas. Este artigo trata desse segundo caso de arranjo produtivo, enfocando a experiência do início da implantação do complexo industrial Ford Nordeste em Camaçari, na Bahia. Em particular, analisa o papel do governo e a importância do empreendimento em termos do impacto no emprego na região, com base na Ford, seus fornecedores e firmas prestadoras de serviços ao complexo Ford. Apresentam-se, também, as experiências do México e do Leste Asiático para estimular arranjos produtivos envolvendo grandes empresas e 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 e o papel crucial das três esferas de governo e analisa o impacto no emprego da instalação do complexo automotivo na Bahia. Finalmente, a seção 4 apresenta as conclusões do estudo.

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, por exemplo, durante a Segunda Guerra Mundial, foi desenvolvido um sistema de subcontratação (*Kieretsu*) principalmente na indústria automobilística entre MPMES fornecedoras de autopeças e grandes montadoras, envolvendo assistência técnica e acordos de cooperação. Tal cooperação teve continuidade no pós-guerra, com a criação de um altamente eficiente e moderno sistema de subcontratação, popularizado pelo modelo da Toyota de organização corporativa (HODGKINSON, 2000). Na Coréia do Sul, o sistema de subcontratação é mais recente e menos desenvolvido que o japonês. Não obstante, houve um rápido crescimento nesse sistema a partir de meados dos anos 70. O percentual de firmas com receitas de subcontratação pulou de 18,6% em 1968 para 70% em 1990 (BERRY, 1997). Em Taiwan, as MPMEs do país são grandes fornecedoras de empresas americanas e japoneses, 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 Coréia do Sul, por outro lado, o governo têm diretamente regulado as relações entre grandes empresas e MPMEs e reservado certas atividades de produção para essas últimas (HODGKINSON, 2000; BERRY, 1997). Em Taiwan, o governo estimula a cooperação entre grandes firmas e pequenas unidades, com apoio financeiro e assistência técnica.

Um outro exemplo de país onde o governo estimula fortemente o adensamento da cadeia produtiva é o México. O programa mexicano 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 noventa, o valor agregado nacional manteve-se abaixo de 2% desde a criação dessas empresas em 1965 (DUSSEL, 1999). O item 2.1. descreve o programa mexicano, enquanto o item 2.2. analisa o Programa Centro-Satélites de Taiwan.

2.1. 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 com uma preocupação explícita com a adição de valor agregado nacional às vendas ao exterior. O PPICE deu ênfase especial às MPMEs. O apoio a essas empresas passou a ser visto no âmbito de uma estratégia de substituição de importações, sendo priorizadas iniciativas voltadas para 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 Nafin (Nacional Financeira). 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 por meio 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.
- 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 via internet, o que confere uma grande agilidade e automaticidade às operações. 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. No caso das grandes empresas, o programa auxilia no desenvolvimento de seus provedores e simplifica 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 mediante o programa de 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.

TABELA 1 – CARACTERÍSTICAS DO PROGRAMA DE DESENVOLVIMENTO DE PROVEDORES DE GRANDES EMPRESAS

PRAZO DE AMORTIZAÇÃO	ATÉ 2 ANOS
Valor dos empréstimos	50% do valor do contrato, limitado a US$ 218 mil[1] por empresa.
Taxa de juros	Fixas, dependendo da instituição financeira.
Garantias	Contrato de fornecimento mais aval dos acionistas (sem garantia real).

1. Dois milhões de pesos (1US$ = 9,16 pesos – Abril de 2002).
FONTE: Nafin

2.2. 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). Para fortalecer a cooperação, o governo oferece apoio financeiro e assistência técnica, tanto para as firmas centrais quanto para as satélites. Para essas 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 a menor necessidade de investimentos com a terceirização de atividades, redução de custos devido aos menores salários pagos pelas firmas pequenas e o uso das satélites como proteção contra flutuações na demanda.

De acordo com Mukoyama (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), seguido da indústria de máquinas (21 programas e 232 fabricantes), indústria metalúrgica (17 programas e 266 produtores) e da indústria 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 lado, foi também responsável pela defasagem das filiais brasileiras em relação as 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 carros e expansões das montadoras já instaladas. A escolha do Brasil para a realização dessas novas inversões decorreu das políticas implementadas pelo governo, que interveio de forma ativa. Essa intervenção se pautou pela definição de vantagens a partir de um regime automotivo de caráter nitidamente regulatório.

O modelo atual da indústria automobilística tem como principais pontos 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, têm atuação mundial, capacitação tecnológica e equipe qualificada para garantir efetiva integração funcional. Em qualquer nível, porém, os fornecedores devem trabalhar próximos aos clientes, com maior envolvimento no desenvolvimento de componentes (BNDES, 1996). Essa mudança no *modus operandi* permitiu um significativo aumento de produtividade. Segundo a ANFAVEA, a relação veículos por empregado de 8,6 em 1989 passou para 19,1 em 1998[1].

[1] Rosandiski (2002) mostra que, para um aumento de produção de mais de 50% no período 1989/1999, 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 2º grau se elevou de 15,1% para 44,4%. No segmento das 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 2º grau se elevou de 14,1% para 35,7%.

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

Na década de 1950, os investimentos na construção de unidades de veículos e de autopeças foram concentrados, na região do ABC paulista. Durante a década de 1970, 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.

O item 2.1 descreve sucintamente o papel do governo para atrair os investimentos do setor. O item 2.2 concentra-se em fazer uma avaliação preliminar, em termos de impacto no emprego formal, da implantação do complexo industrial FORD Nordeste.

3.1. O papel do Governo[2]

Nos anos 90, uma série de medidas foram tomadas pelo Governo Federal para ampliar a participação da indústria automobilística no país. A indústria contou com diversas medidas no âmbito federal e de caráter mais amplo, desde redução de alíquota de impostos (ICMS e IPI) à época da Câmara Setorial e também, recentemente, pelos "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 para a 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.

[2] Extraído de Medeiros (1999).

TABELA 2 – PRINCIPAIS ITENS DO REGIME AUTOMOTIVO

REGIÃO	SUDESTE, SUL	NORTE, NORDESTE, CENTRO-OESTE
Validade	dezembro de 1999	dezembro de 2010
Redução de tarifa para importação de bens de capital, ferramental, moldes, 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, 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 mat. 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 Cofins	-	Valor correspondente ao dobro das referidas contribuições*

FONTE: Secretaria de Política Industrial/MDIC

TABELA 3 – TARIFAS DE IMPORTAÇÃO (%)

	1996	1996 (nov)	1997	1998	1999	2000
AUTOPEÇAS						
Tarifa média	16	16	16	16	16	16 a 18
Redução	85	70	55	40	40	0
Tarifa média c/ 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 c/ desconto	35	35	31,5	24,5	20	35

FONTE: Secretaria de Política Industria/MDIC

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 terrenos. De modo geral, esses gastos têm abrangido fornecimento preferencial de energia elétrica, inclusive a 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. Envolve também operações de financiamento mediante fundos fiscais já existentes ou especialmente criados;
- isenção de impostos municipais, como ISS e IPTU;
- garantias oferecidas pelo estado, como cauções ou fianças bancárias, de benefícios acordados perante o risco de mudanças na legislação ou outras.

3.2. 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, no final dos anos 90, a conceder 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 Estado do Rio Grande do Sul para instalar uma nova filial, constatou que com a posse do novo governador 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, desta vez, foi bem-sucedido.

[3] Uma primeira manifestação de interesse se deu por meio de uma matéria publicitária, veiculada no jornal Estado de São 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 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.

Segundo informações do PROMO – Centro Internacional de Negócios da Bahia, órgão vinculado ao Governo da Bahia, o complexo industrial Ford Nordeste representa o maior investimento feito atualmente pela Ford no mundo. O objetivo é produzir uma nova família de veículos – o Amazon –, que utiliza o conceito inovador 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 das instalações e das responsabilidades. Assim, além da filial da Ford, instalaram-se em Camaçari um conjunto de fornecedores, entre eles: Autometal, Arvin, Benteler, BSB, Colauto, DDOC, Dow, Ferrolene, Intertrim, Kautex Textron, Lear, Mapri-Textron, Metagal, Pelzer, Pilkington, Pirelli, SaarGummi, Siebe e Valeo. Outros fornecedores instalaram-se em demais municípios do Estado da Bahia, como por exemplo: Borlem, Krupp, Siemens e TWE.

A estimativa é de geração de 5.000 empregos diretos na Ford e 50.000 indiretos, quando a fábrica estiver na sua capacidade normal de operação. Cerca de 90% desses empregados serão na própria região e, especialmente, em Camaçari e Dias D□Ávila, municípios vizinhos 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: i) infra-estrutura, para permitir a instalação da Ford e de seus fornecedores; ii) instalações portuárias e de rede ferro-rodoviária, para recebimento de matéria-prima e escoamento da produção; e iii) infra-estrutura social – educação, saúde, transporte e segurança pública. Além desses, existem também compromissos financeiros e tributários.

Apesar de o complexo industrial Ford Nordeste se encontrar ainda em fase de implantação, o impacto no emprego já pode ser sentido no estado. Em um primeiro momento, os empregos estão concentrados nas empresas envolvidas com a execução dos investimentos em infra-estrutura básica. Num momento posterior, os empregos ocorrerão mais intensamente na montadora e em seus fornecedores. Obviamente o impacto no emprego vai além da fronteira do estado e alcança as unidades que fornecem os bens de investimentos que estão sendo adquiridos ou fazem parte da cadeia produtiva do setor e não estão instalados na Bahia. O objetivo dessa subseção 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.

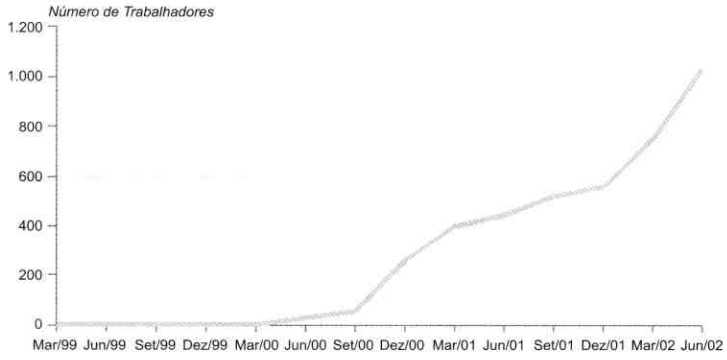
Para uma avaliação criteriosa, solicitou-se ao Grupo Executivo da Ford – instituído formalmente pelo Governo da Bahia – a relação de todos os empreendimentos que estivessem, direta ou indiretamente, envolvidos no projeto de implantação do complexo automotivo naquele

estado[4]. Este 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, mesmo antes da implantação da Ford, parte dos estabelecimentos relacionados empregava 31.137 trabalhadores, em março de 1999. Fica claro que parte 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 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 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 em junho de 2000, empregava 750 em março de 2002 e 1.035 trabalhadores formais em junho de 2002, conforme mostra o gráfico 1.

GRÁFICO 1 – CRESCIMENTO NO EMPREGO NA FORD

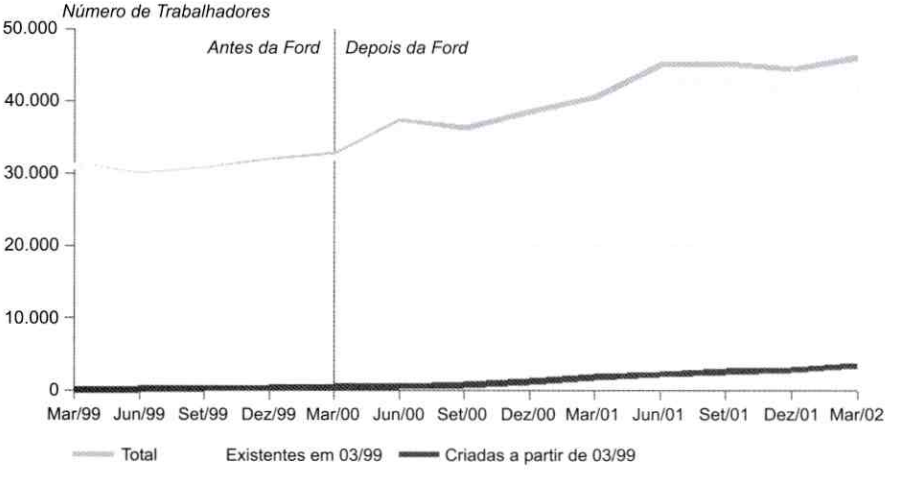


[4] Este Grupo Executivo foi criado em 11 de agosto de 1999, com o objetivo de acompanhar e supervisionar as ações do governo do estado no projeto.

[5] Parte da receita das empresas se transforma, mediante o pagamento de salários ou o 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 de sua renda comprando roupas e consumindo serviços diversos, como ir ao restaurante, o que estimulará a economia local e os empregos na região. Em geral, esse processo estimula o surgimento de um conjunto de microempreendedores, com impacto no emprego formal e informal.

Os 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. Dois anos depois, o número de empregos cresceu para 46.847. Sem dúvida, parte expressiva desses 15.710 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. De fato, o aumento no emprego nessas unidades coincide com o início das atividades da Ford 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 42.547 em março de 2002. Adicionalmente, houve a criação de 3.502 empregos em firmas instaladas a partir de junho de 1999.

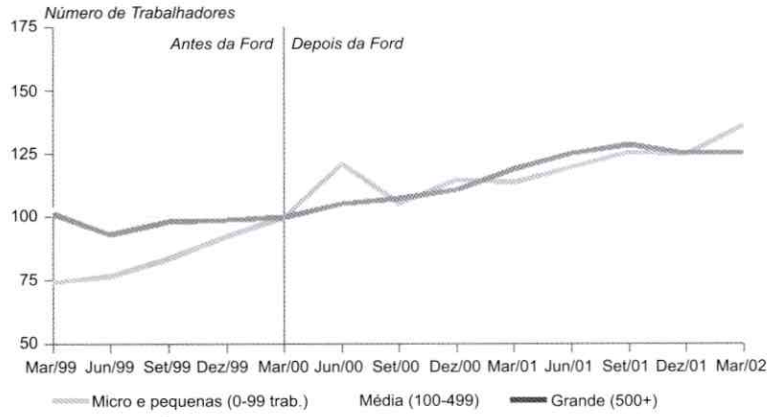
GRÁFICO 2 - CRESCIMENTO NO EMPREGO NAS FORNECEDORAS DA FORD



O gráfico 3 desagrega as informações sobre as firmas que já existiam em março de 1999, conforme o porte dessas unidades[6]. O aumento no emprego foi bastante expressivo tanto nas grandes empresas quanto nas de menor porte. O crescimento foi maior, no entanto, nessas últimas. O número de trabalhadores formais nas micros e pequenas empresas pulou de 4,9 mil em março de 1999 para 8,9 mil em 2002, com um aumento de 36,2% no período. Nas médias esse aumento foi de 37,9% (11,7 mil para 15,7 mil trabalhadores), enquanto nas grandes ficou em 25,8% (14,5 mil para 18,0 mil trabalhadores).

[6] O critério de porte adotado é: micro até 19 trabalhadores, pequena de 20 até 99, média de 100 até 499 e grande igual ou acima de 500 trabalhadores.

GRÁFICO 3 - CRESCIMENTO NO EMPREGO NAS FORNECEDORAS EXISTENTES EM MARÇO DE 1999



NOTA: Março/2000 = 100

4. Conclusão

A reestruturação produtiva, em alguns setores, revela um adensamento da cadeia produtiva, mediante uma vinculação mais estreita entre grandes empresas e seus fornecedores. Um importante exemplo é o da indústria automobilística no Brasil, na década 1990. 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 destacado neste artigo o modelo japonês da indústria automobilística e a forma como os países asiáticos e, mais recentemente, o México tem incentivado a integração industrial em diferentes setores.

O recente surgimento de unidades do complexo automotivo, com formas 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 na área da fábrica montadora.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.

Neste estudo, foi analisada a experiência do início da implantação do complexo industrial Ford Nordeste em Camaçari na 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 naquele 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. Os dados obtidos mostram um forte crescimento no 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 46.847 em março de 2002.

Referências

BANCO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL. Autopeças: um setor em transformação. **BNDES Setorial**, n. 3, mar. 1996.

BERRY, A. **SME competitiveness**: the power of networking and subcontracting. Washington D.C.: IFM 105,1997.

COUTINHO, L. G. Marcos e desafios de uma política industrial contemporânea. In: SEMINÁRIO DESENVOLVIMENTO EM DEBATE: Novos Rumos do Desenvolvimento no Mundo, Rio de Janeiro: BNDES, set. 2002.

DINIZ, C. D. Repensando a questão regional brasileira: tendências, desafios e caminhos. In: SEMINÁRIO DESENVOLVIMENTO EM DEBATE: Novos Rumos do Desenvolvimento no Mundo, 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. (Desarrollo Productivo, 55)

ERNST, D. **What permits small firms to compete in high-tech industries?** The Inter-organizational knowledge creation in the taiwanese computer industry. Copenhagen: Danish Research Unit for Industrial Dynamics, 1998.

HADDAD, P. R. A organização dos sistemas produtivos locais como prática de desenvolvimento endógeno. In: 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 2000)

LEMOS, M. B. et al. O arranjo produtivo da Rede Fiat de fornecedores. In: **Arranjos produtivos locais e as novas políticas de desenvolvimento industrial e tecnológico**: projeto de pesquisa. Rio de Janeiro: IE/UFRJ, 2000.

MEDEIROS, A. **O papel do governo na indústria automobilística**. Rio de Janeiro: BNDES, 1999. Mimeografado.

MUKOYAMA, H. **Small business in the United States, Taiwan and Japan, and their small business policy**. Sakura Institute of Research, 1998. (RIM, 40) Disponível em: <http://www.jri.co.jp/research/pacific/RIM-e/1998/RIMe199803small.html>.

PUGA, F. P. **O apoio financeiro às micro, pequenas e médias empresas na Espanha, no Japão e no México**. Rio de Janeiro: BNDES, 2002. (Textos para Discussão, 96).

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. (Textos para Discussão, 75).

PYKE, F.; SENGENBERGER, W. (Eds.). **Industrial districts and local economic regeneration**. Genebra: International Institute for Labour Studies, 1992.

ROSANDISKI, E. N. **Modernização produtiva e a estrutura do emprego formal nos anos 90**. 2002. Tese (Doutorado) – Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas.

SAXENIAN, A. Lessons from Silicon Valley. **Technology Review**, v. 97, n. 5, Jul. 1995.