

# A IMPLANTAÇÃO DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA EM TAUBATÉ E SEUS REFLEXOS NA CADEIA PRODUTIVA INDUSTRIAL.

*Jonas Comin de Campos<sup>1</sup>, Valdevino Krom<sup>2</sup>*

1- Universidade de Taubaté – UNITAU. - Mestrando em Gestão e Desenvolvimento Regional - UNITAU, Av Quatro de março, 185 – Centro Taubaté/SP, comin@uol.com.br

2- Universidade do Vale do Paraíba, Instituto de Pesquisa e Desenvolvimento – valkrom@univap.br

**Resumo** - O presente trabalho tem como objetivo estudar a implantação da indústria automobilística na cidade de Taubaté, analisando os reflexos causados na cadeia produtiva industrial, ou seja, no surgimento de novas empresas do setor automotivo. Sendo assim, procurou-se descrever a teoria da cadeia retrospectiva e prospectiva do desencadeamento industrial, mostrando a origem histórica e os modelos de evolução contemporânea da indústria automotiva em Taubaté. Apesar da teoria do desencadeamento industrial explicar o surgimento das indústrias periféricas em função da proximidade das empresas consumidoras de seus insumos, nossa pesquisa explicita outras variáveis que justificam o não surgimento imediato dessas empresas em Taubaté.

**Palavras-chave:** Industrialização, História, Economia.

**Área do Conhecimento:** Ciências Sociais Aplicadas.

## Introdução

O presente artigo tem a finalidade de estudar os reflexos da implantação da indústria automobilística no Vale do Paraíba, especificamente na cidade de Taubaté no que diz respeito ao surgimento de indústrias satélites, em vista da teoria do desencadeamento industrial e a influência das novas formas de gestão e organização da produção.

A sua apresentação divide-se em seis partes, a apresentação das indústrias automobilísticas e o desenvolvimento industrial brasileiro, a industrialização, as indústrias automobilísticas de Taubaté e seus perfis, a mudança na organização e na gestão de produção, o desencadeamento industrial de Taubaté, as indústrias de autopeças de Taubaté e a conclusão.

## Materiais e métodos

A pesquisa foi do tipo exploratória com coleta de dados bibliográficos e dados estatísticos do setor automotivo.

## As indústrias automobilísticas e o desencadeamento industrial brasileiro

Inicialmente as indústrias automobilísticas instalaram-se no Brasil, sem nenhuma produção local, apenas importando os veículos e comercializando-os no mercado interno. Esse fato explica-se por haver a necessidade de criar-se uma demanda, pois só uma demanda pré-

existente pelo produto, justificaria a implantação da indústria automobilística. (HIRSCHMAN, 1961)

Após a criação da demanda pelos automóveis, instala-se a indústria automobilística nacional com a produção do primeiro veículo nacional o DKW, que teve sua fábrica inaugurada por Getúlio Vargas em 1956. A implantação da indústria automotiva no Brasil, foi parte do Plano Plurianual de desenvolvimento.

Segundo Hirschman (1961, p. 138), " O input-provisão, procura derivada ou efeito em cadeia retrospectiva, isto é, cada atividade econômica não-primária induzirá tentativas para suprir, através da produção interna, os inputs, indispensáveis àquela atividade."

Dessa forma, a indústria automobilística, uma atividade não primária, produziu uma demanda de inputs (insumos) para suprir essa atividade. (HIRSCHMAN, 1961)

A implantação destas indústrias se deu em grande parte mediante investimentos de capital estrangeiro, que trouxe ao País técnicos de produção em massa. Deste modo, os novos ramos industriais já surgiram fortemente concentrados, e a maior parte dos estabelecimentos foram localizando-se na área metropolitana de São Paulo ou em suas imediações: Baixada Santista, Campinas e Vale do Paraíba. (SINGER, 1998)

A concentração de atividades industriais condicionou, por sua vez, uma extraordinária expansão de atividades terciárias na região: a atividade comercial, além de se ampliar,

especializou-se, o mesmo acontecendo com a atividade financeira; a rede de ensino formal cresceu bastante, surgindo ao seu lado uma grande quantidade de cursos profissionalizantes; os serviços pessoais também se ampliaram, multiplicando-se os estabelecimentos de luxo: hotéis, salões de beleza, clubes de campo, etc (SINGER, 1998)

A produção de veículos no Brasil nessa época sofre as dificuldades originadas pela importação da maioria dos componentes dos veículos, pois segundo Hirschman (1961, p. 140):

A importação requer uma habilidade especial, e por isso, reduz a quantidade das possíveis mercadorias entrantes e está sujeita às incertezas do balanço de pagamentos e a produção amplamente baseada na importação é, portanto, muito arriscada, fora a questão do câmbio em épocas inflacionárias que inviabiliza a compra de inputs importantes, sendo perigoso confiar na importação dos inputs, o que não ocorre nos inputs nacionais.

O uso de inputs nacionais, ajudou a propagar e expandir o mercado nacional pela pressão de toda a cadeia produtiva nacional, viabilizando o surgimento de indústrias fornecedoras de insumos.

### **A industrialização de Taubaté**

O processo de industrialização de Taubaté desenvolveu-se de forma lenta e progressiva, em um contexto de decadência da economia cafeeira, de expansão urbana, de estabelecimento do estado republicano e da chegada dos imigrantes.

Taubaté sofreu as mudanças do perfil econômico do Vale do Paraíba, na segunda metade do século XX, que envolvem múltiplos fatores que dizem respeito ao processo de desconcentração industrial da região metropolitana de São Paulo, A política de incentivos fiscais dos anos 90 implementada por Taubaté constitui entre outros fatores, consequência dos desdobramentos da desconcentração industrial da região metropolitana de São Paulo, iniciada na década de 50 e na busca de lugares privilegiados para reprodução do capital na economia globalizada dos tempos atuais.

### **As indústrias automobilísticas em Taubaté**

Em Taubaté a indústria automobilística pioneira que mais tarde foi adquirida pela Ford, foi a, Willys Overland do Brasil fundada em 1958 em seguida surgiu a fábrica da Volkswagen que, começou a funcionar em 1973, produzindo peças estampadas, plásticas, injetadas e de revestimento interno. Em 1980, saía de sua linha

de montagem o primeiro Gol, com motor 1.300, modelo que viria a ser, anos mais tarde, um sucesso de vendas.

A instalação dessas indústrias no Vale do Paraíba foi motivada pelo Plano de Interiorização Industrial dos governos municipal, estadual e federal, quando foram criados pólos de desenvolvimento no Estado de São Paulo, como os pólos de Cubatão, Sorocaba e Campinas e também pela articulação em Taubaté do GEIN (Grupo de Expansão Industrial) criado nos anos 70 na gestão do prefeito Guido Miné, pois, inicialmente a fábrica de Volkswagen seria instalada em São José dos Campos e graças a atuação política do GEIN, a empresa instalou-se em Taubaté.

### **A cadeia industrial em Taubaté**

A implantação da Ford e da Volkswagen na região do Vale do Paraíba, mais especificamente em Taubaté, não gerou, em um primeiro momento o surgimento de empresas fornecedoras de insumos, como poderíamos supor baseado na teoria de Hirschman, porém, houve um impacto sensível na infra-estrutura de comércio e serviços.

O surgimento da cadeia retrospectiva com o desencadeamento industrial de produtores de insumos, só vem a ocorrer mais tarde no início da década de 90 quando observamos a mudança na estrutura de produção das empresas automotivas, coincidindo com o surgimento das tecnologias avançadas de produção e novas filosofias de gestão empresarial, tais como novos sistemas de produção como o Just In Time (JIT), Total Quality Control (TQC), Computer Aided Design (CAD), Computer Aided Manufacturing (CAM), Flexible Manufacturing System (FMS) e Computer Integrated Manufacturing (CIM). (NAKAGAWA, 2000)

Com a adoção de sistemas de certificação de qualidade, como as normas ISO-9000, para a certificação de seus fornecedores de insumos, a certificação dos fornecedores foi necessária para a reformulação do sistema produtivo de automóveis, com a adoção da expressão "montadora de veículos".

A nova estruturação do sistema de produção aliada à forte competição de redução de custos no setor, exigiu que os fornecedores se localizassem nas proximidades das empresas que utilizam seus insumos.

Outro fato relevante e coincidente com o surgimento dessas empresas fornecedoras de insumos foi o movimento de migração das empresas localizadas na região metropolitana da grande São Paulo para o interior em função da saturação da mão de obra e o alto custo logístico para atender as agora definidas "montadoras de

veículos” localizadas no interior e também pelas políticas de incentivo fiscal implementadas pelos municípios com a finalidade de atrair empresas para a criação de distritos industriais.

A configuração do desencadeamento da indústria automobilística em Taubaté contrapõem-se a teoria de Hirschmann, principalmente pela interferência de dois fatores principais:

#### a) Política expansionista

Diz respeito a intervenção direta do governo através de sua política de desenvolvimento regional e interiorização que ofereceram condições tão benéficas para as indústrias através de incentivos fiscais como a isenção de tributos e doação de áreas abundantes e também pela disponibilidade de mão de obra assalariada não organizada em sindicatos, diferentemente do que ocorria nas regiões metropolitanas. Tais condições compensavam os custos de transporte dos insumos produzidos em indústrias de outras regiões.

Em um primeiro momento, pode-se afirmar que o resultado esperado de grande desenvolvimento industrial da região não ocorreu, porém, a injeção de recursos oriundos da remuneração da mão-de-obra e a migração de pessoal qualificado provocou grande efeito no comércio local, no setor de serviços e no mercado imobiliário.

#### b) Novos paradigmas de produção

A partir do interesse das empresas em reduzir seus custos em face a crescente concorrência do mercado e a necessidade de transferência do capital investido nos estoques para a melhoria do sistema de produção, criando tecnologias que propiciassem maior redução de custos e aumento da qualidade face a concorrência do mercado automobilístico.

### **As indústrias de autopeças em Taubaté**

Segundo Costa (2005, p. 134): a análise da legislação sobre desenvolvimento econômico do município nos últimos 30 anos mostrou uma preocupação em torno de um desenvolvimento integrado, abrangendo além do setor industrial outros setores como a agropecuária e o turismo. Porém, a política pública efetivada privilegiou o programa de expansão industrial, em especial, no setor de autopeças.

Coincide com o período de instalação das indústrias de autopeças, a forte implementação do GEIN Grupo de Expansão Industrial de Taubaté, que através de benefícios fiscais e de doação de áreas para novas indústrias, porém, pouco peso essas políticas tiveram na efetivação

da instalações das indústrias de autopeças em Taubaté.

Costa (2005, p. 134), salienta *que apesar de toda a política de incentivos e benefícios fiscais adotada pela prefeitura municipal de Taubaté, os incentivos fiscais não aparecem, por exemplo, entre os motivos da localização dos investimentos, no depoimento de um diretor de uma empresa de autopeças, instalada em um distrito industrial de Taubaté: “a instalação da empresa nesta localidade foi uma sugestão da montadora...”*.

Observa-se, neste depoimento, a definição dos investimentos em função de uma demanda garantida aos produtos da empresa, uma certeza de retorno aos investimentos realizados.

Confirmando as tendências de aproximação geográfica das indústrias de autopeças das indústrias automotivas em virtude das tecnologias avançadas de produção tivemos o surgimento na década de 90 de dezenas de empresas de autopeças que geraram empregos e finalmente os efeitos do desencadeamento industrial.

Em Taubaté entre as empresas de autopeças que instalaram-se nos anos 90 podemos citar: A Pelzer System em 1995; a Rieter Ello S/A em 1997; a Vibracoustic em 1998; Metalbages em 1996; a Gamesa Automotiva em 1996; a CGE em 1997; a Welding Alloys em 1998; a Taval I. Autopeças do Brasil em 1998; a Mubea do Brasil em 1998; a Autoliv do Brasil em 1999; a Impro-eletric em 1999; a Batz do Brasil em 1998, SM Sistemas Modulares em 1995; a Plastic Omnium em 1999.

### **Resultados**

Observa-se que no caso específico da industrialização automotiva na cidade de Taubaté, não há geração de cadeia retrospectiva relevante como esperado nos moldes da teoria de Hirschman, e sim, uma geração posterior dessa cadeia baseada em interesses econômicos das empresas.

### **Discussão**

Os efeitos esperados pela política expansionista e de interiorização do governo não propiciaram no passado os resultados esperados no desenvolvimento da cadeia industrial local.

O desenvolvimento da cadeia produtiva é iniciado a partir dos interesses da indústria na redução de custos, melhoria de qualidade e novos paradigmas de produção de maneira a tornarem-se mais competitivas.

### **Conclusão**

A teoria preconizada por Hirschman, embora válida no geral, não leva em consideração os modelos atuais de produção e principalmente a configuração da Filosofia de Excelência Empresarial ou a perspectiva do surgimento das Manufadoras de Classe Mundial.

As empresas de classe mundial estão permanentemente perscrutando pelo mundo afora os melhores processos e técnicas de manufatura (benchmarks), a fim de que possam competir simultaneamente em todas as quatro dimensões competitivas: preço, qualidade, confiabilidade e flexibilidade, independente da localização da empresa fornecedora dos insumos, mesmo que fora do País, desde que apresentem vantagem em termos de custos para a indústria.(NAKAGAWA, 2000)

Portanto, os esperados efeitos em cadeia não foram tão significativos na Região do Vale do Paraíba Paulista, especialmente em Taubaté, embora tenhamos a nacionalização de componentes importantes que abastecem várias fábricas de automóveis, é caso das fábricas de air-bag, paraquedas, vidros, etc.

## Referências

HIRSCHMAN, Albert O. Estratégia do Desenvolvimento Econômico. Rio de Janeiro, Fundo de Cultura, 1961. Capítulo 6- Interdependência e Industrialização. pp. 152-183.

NAKAGAWA, MASAYUKI. Gestão Estratégica de Custos. São Paulo: Atlas, 2000.

SINGER, PAUL. Economia Política da Urbanização. São Paulo: Editora Contexto, 1998.

BOLETIM DIEESE. Departamento Intersindical de Estudos Sócio-econômicos, Ago. 1998, Disponível em <http://www.dieese.org.br/bol/lpr/lpago98.xml>. Acesso em: 10 jan. 2006.

COSTA, SILVIO LUIZ. Taubaté: O local e o global na construção do desenvolvimento. Taubaté-SP: Cabral Editora e Livraria Universitária, 2005.

SILVA, Dorivaldo F. Desenvolvimento e Desequilíbrio Regional no Vale do Paraíba: uma Abordagem das Disparidades Econômicas e Tecnológicas. 2005. 145 f. Dissertação (Mestrado em Gestão e Desenvolvimento Regional) – Departamento de Economia, Contabilidade e