

A IMPORTÂNCIA DOS *LINKAGES* E DOS SERVIÇOS NO CORREDOR ASIÁTICO DAS INDÚSTRIAS AUTOMOTIVAS NO ESTADO DE SÃO PAULO

Saulo Teruo Takami

INTRODUÇÃO

A **desintegração vertical** de uma indústria ocorre quando as diferentes etapas da produção não se efetivam no mesmo local. Essa tendência tornou-se muito comum, o que explica a multiplicação das pequenas e médias empresas prestadoras de **serviços**, sejam eles sofisticados ou não.

Além disso, a desintegração vertical da produção pode ser feita, também, por meio de **relações interindustriais** (*linkages*), manifestando-se em fluxos materiais e imateriais. Os *linkages* consistem nas conexões de insumo-produto entre as indústrias, são oriundos da externalização de etapas produtivas, por meio de processos de **subcontratação** de outras fábricas e/ou de trabalhadores, expandindo a produção.

A implantação de filiais em outros continentes pode ser considerada uma estratégia de aumento da produtividade. As empresas direcionam seus investimentos em países periféricos ou emergentes, como o Brasil, uma vez que oferece mão de obra e matérias-primas relativamente baratas e, acima de tudo, mercado em potencial para as multinacionais, funcionando como “plataformas de produção e exportação”, evidenciando o uso do território pelo grande capital.

Nos últimos anos, as economias mais avançadas passaram por inúmeras mudanças, entre as quais destacam-se: a internacionalização das atividades econômicas; a reorganização das multinacionais; a crescente interdependência entre bens e serviços; a inovação tecnológica; o aumento da procura da força de trabalho altamente qualificada, ao mesmo tempo que desaparecem empregos rotineiros devido às mudanças tecnológicas e crescem os serviços desqualificados; o incremento da volatilidade e da complexidade dos sistemas de consumo; a mudança no papel do Estado; a valorização das qualificações dos serviços; a inovação social associada aos novos valores, atitudes e comportamentos; o surgimento de novos tipos de consumo e; a valorização das questões culturais. Acredita-se que os serviços tiveram um papel determinante nessas mudanças (ALVES, 2005).

De acordo com a autora citada, o processo de crescimento e diversificação dos serviços resulta da ação de um conjunto de fatores que, num contexto de mudança estrutural do sistema capitalista, ajudam a superar as contradições do modelo fordista e as crises econômicas. O impacto da remodelação estrutural do sistema capitalista sobre as pessoas, as instituições, as atividades e os lugares gerou uma nova e complexa divisão territorial do trabalho responsável pelas mudanças nos serviços. Os fatores fundamentais para os serviços são: as inovações tecnológicas; a internacionalização da produção; a crescente standardização da produção; o alargamento dos mercados; a consolidação das multinacionais; a integração nacional e internacional dos mercados financeiros e; a mobilização da reserva de força de trabalho em nível mundial.

Muitas fábricas contratam serviços considerados comuns, tais como: limpeza, segurança, alimentação etc. Essa estratégia é considerada como **terceirização**, ou seja, os empresários designam atividades mais simples, que não comprometam a produtividade e a competitividade de uma unidade produtiva, para uma outra empresa prestadora de serviços.

Além desses serviços citados, há os que são considerados sofisticados, quais sejam: logística, apoio jurídico, telecomunicação, entre outros. Esses serviços são realizados por outras empresas, sendo intensivos em capitais, tecnologia e mão de obra qualificada. Assim sendo, contribuem, sobremaneira, com o processo produtivo e a maximização das vendas dos produtos, isto é, os serviços sofisticados podem ser considerados uma vantagem competitiva.

Há uma tríplice aliança entre Estado, capital estrangeiro e capital local. Nesse esquema de acumulação, a multinacional assume uma importância significativa em setores com maior incorporação tecnológica, como o automotivo. Os

investimentos de multinacionais são o resultado de uma expansão oligopólica em escala mundial. Os interesses estatais vão ao encontro das necessidades de valorização do capital multinacional. Mais do que uma imposição externa, o processo de acumulação está de acordo com os interesses desenvolvimentistas do Estado e das multinacionais que passaram a instalar suas unidades produtivas em alguns países emergentes, como é o caso do Brasil, especialmente, no estado de São Paulo (SPOSITO; SANTOS, 2012).

Durante a ditadura militar, o II Plano Nacional de Desenvolvimento (PND) previa investimentos em infraestrutura e regulamentação do uso do solo, nas regiões metropolitanas de São Paulo e Rio de Janeiro, de modo a conter a taxa de crescimento dessas metrópoles e induziu a desconcentração das atividades produtivas para centros periféricos de médio porte, que apresentem: disciplinamento da ocupação urbana e rural das áreas contíguas às duas metrópoles, nos eixos Rio de Janeiro – São Paulo e São Paulo – Campinas (MENDES, 1991).

Nos anos 1970, iniciou-se uma **desconcentração industrial**, a partir da Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), em direção ao interior do estado de São Paulo. Tais fábricas deslocaram-se num raio de aproximadamente 200 km a partir da capital paulista, pois a mesma passou a apresentar uma série de deseconomias de aglomeração. As cidades do interior iniciaram uma política de incentivos fiscais, tais como: doação de terreno; instalação de rede de água, esgoto, energia; isenção de impostos; entre outros.

O Governo do estado de São Paulo também contribuiu com a desconcentração industrial da RMSP por meio da construção de rodovias, tais como: Bandeirantes, Anhanguera, Washington Luís, entre outras que interligam interior-capital (FIGURA 1).

matérias-primas, tanto para as montadoras que estavam instaladas quanto para os possíveis novos investimentos (MARCELINO, 2006).

Esses incentivos foram imprescindíveis para a implantação de indústrias automotivas, tais como: a **Honda** Automóveis do Brasil (HAB) na cidade de **Sumaré** - SP, em 1997; a **Toyota** do Brasil Ltda (TBL) na cidade de **Indaiatuba**-SP, em 1998 e; a **Hyundai** Motors Brasil (HMB) na cidade de **Piracicaba** - SP, em 2012, formando, assim, o que designo de “**Corredor Asiático das Indústrias Automotivas no estado de São Paulo**” (TAKAMI, 2017).

PROCESSOS PRODUTIVOS E ORGANIZACIONAIS NO CONTEXTO DA GLOBALIZAÇÃO E DA LÓGICA CAPITALISTA

As mudanças trazidas pelas novas tecnologias no bojo do paradigma da “especialização flexível” (robôs, automação flexível, telecomunicações, informática, etc.) têm ocasionado profundas e rápidas transformações no sistema produtivo e organizacional das indústrias e das empresas, principalmente no que tange ao conteúdo de conhecimento; informação; Pesquisa, Desenvolvimento e Inovação (PD&I); Ciência e Tecnologia (C&T) e; aprendizagem agregados ao processo de produção, a mão de obra, aos serviços e aos produtos (MENDES, 2007).

Ainda conforme Mendes (2007), a própria empresa mudou seu modelo organizacional para adaptar-se às condições de imprevisibilidade do mercado, da competição, da concorrência e, sobretudo, das novas exigências espaciais. As firmas e as fábricas passaram a adotar novas estratégias, que parecem apresentar as seguintes tendências: organização em torno do processo, não da tarefa; gerenciamento em equipe; preocupação com a satisfação dos clientes; maximização dos contatos com fornecedores; informação e treinamento de funcionários em todos os níveis. Para operar na economia global, as indústrias tiveram que se tornar principalmente mais “flexíveis”. Trata-se, assim, de flexibilidade locacional, tecnológica, da mão de obra, entre outras.

Assim sendo, fica evidente que há **circuitos espaciais da produção** desde a extração da matéria-prima até os serviços pós-venda, desde o nível local até o global. Além disso, existem **círculos de cooperação** entre empresa, indústria, fornecedores e clientes, havendo interação entre os agentes e, quanto maior for a troca de informações e/ou conhecimentos, maior será a vantagem competitiva de uma unidade produtiva.

No entanto, as grandes empresas só utilizam o território quando há, principalmente, novos fatores locais, tais como: intensas relações interindustriais,

serviços especializados, mão de obra qualificada, centro de pesquisa, aeroportos, condomínios logísticos, etc. Além de infraestruturas materiais (rodovias e rede de energia, por exemplo) e imateriais (informações, normas, ordens, entre outros). Dessa maneira, se o território não contempla essas vantagens, o mesmo pode servir como “plataforma de produção/exportação” das multinacionais.

Segundo Mendes (2007), a empresa âncora centraliza as funções estratégicas (*design, marketing, PD&I, C&T*, entre outros), enquanto outras atividades produtivas são desintegradas e transferidas para empresas altamente especializadas que podem estar distantes, próximas ou até mesmo ocupando o mesmo espaço onde o *hub* encontra-se instalado.

Erber (1992) comenta que as indústrias, apesar de interdependentes, não tem o mesmo dinamismo e desempenham papéis distintos nos encadeamentos interindustriais, na mobilização de investimentos, consumo e outras categorias macroeconômicas. Portanto, é comum a produção ser organizada em torno de interações que ligam uma rede de firmas especializadas sob o controle de uma empresa contratante. Essa empresa líder, âncora, não mais procura fabricar seus componentes, mas transfere essas tarefas para outras empresas, desintegrando-se e concentrando-se apenas na produção do artigo final ou na montagem, objetivo específico de sua atividade produtiva.

A desintegração vertical da produção é feita por meio de relações interindustriais (*linkages*), manifestando-se em fluxos materiais e imateriais. Conforme Scott (1984), os *linkages* estão associados às relações interfirmas, advindas dos níveis de integração ou desintegração vertical da produção, presentes nos complexos de atividades industriais. Para o autor citado, as relações interindustriais consistem nas conexões de insumo-produto entre as firmas, sejam elas à montante ou à jusante (seriadas), destaca, ainda, os *linkages* oriundos da externalização de etapas produtivas, por meio de processos de subcontratação, quer de outras firmas, quer de trabalhadores (laterais).

A subcontratação (também denominada de subempreitada e de prestação de serviços a terceiros) constitui um tipo específico de *linkage* ou de relação transacional entre firmas. As definições que se seguem são suficientes para esclarecer o conceito (SELINGARDI-SAMPAIO; PINHEIRO, 1994).

Segundo Baki (1975), ocorre subcontratação todas as vezes que uma empresa (contratante ou emissora de ordens) faz executar por uma outra (subcontratada), conforme diretrizes e especificações técnicas impostas pela primeira, uma parte importante de trabalhos, peças e/ou partes de conjuntos que a contratante demanda.

De acordo com Holmes (1986), a subcontratação se refere a uma situação onde uma determinada firma, denominada contratante, demanda a outra empresa independente a produção de insumos e/ou componentes, partes e/ou submontagem dos seus produtos, segundo as especificações fornecidas pela primeira.

Dessa forma, a subcontratação difere de uma mera compra de partes prontas de fornecedores (o que constitui um *linkage* seriado), porque existe um contrato efetivo entre as firmas participantes. Ela é, na realidade, um tipo específico de *linkage* (SCOTT, 1984), uma vez que se insere na rede de transações externas que uma firma pode manter.

As relações interindustriais (*linkages*) maximizam os círculos de cooperação, uma vez que há um contato maior entre as fábricas, seja troca de experiências ou até comercialização de algum produto, possibilitando, ainda, aumentar essa integração com outras indústrias. Além disso, os circuitos espaciais da produção também ficam maximizados, pois aumentando os círculos de cooperação, conseqüentemente, aumenta-se o acompanhamento de toda cadeia produtiva.

As fábricas têm se aproveitado da desintegração vertical da produção para aumentar sua competitividade e diminuir os riscos de investimentos em máquinas e equipamentos. Entre essas estratégias, estão os *linkages* (relações interindustriais), que são relações de desintegração vertical da produção adotadas pela indústria para expandir sua produção em momentos de aumento da demanda, por meio da subcontratação, sem a necessidade de aumentar os investimentos produtivos (HOLMES, 1986).

No que tange aos exemplos estrangeiros, para Mendes (2007), o Japão e a Coreia do Sul têm apresentado experiências relevantes em termos de formação de redes de subcontratações envolvendo indústrias automotivas e muitas pequenas e médias empresas fornecedoras de autopeças. Além disso, há um importante sistema de centros tecnológicos que tem por objetivo a transferência de tecnologia das grandes para as pequenas e médias empresas.

Assim sendo, com base no que foi exposto, observa-se uma produção caracterizada pela produção enxuta das fábricas automotivas e dos fornecedores, ficando integrada, interdependente e correlacionada, isto é, uma cadeia integrada. Além disso, os círculos de cooperação entre fábrica automotiva, clientes, centros de pesquisa e indústrias satélites contribuem com o aumento da produtividade.

Além da “especialização flexível” e das relações interindustriais, uma das características mais marcantes do atual período histórico encontra-se no exponencial aumento dos fluxos materiais e imateriais, decorrente da gradativa mundialização da produção, da prestação de serviços e do consumo, pelo menos

para alguns setores e circuitos econômicos, notadamente, aqueles atingidos pelo processo de globalização (CASTILLO; FREDERICO, 2010).

As indústrias passaram a contratar serviços de empresas muito especializadas de modo a obterem saberes altamente qualificados, como por exemplo: assessorias técnicas, serviços financeiros, informática, *design*, *marketing* e publicidade. A expansão dos serviços de apoio à produção resultou desse duplo processo: externalização de serviços pelas empresas e criação de novos serviços em virtude de novas necessidades de consumo de serviços especializados (GALLOUJ, 2002).

As indústrias geralmente demandam dois tipos de serviços: os altamente qualificados, tais como: robótica, assessoria jurídica, informática, entre outros, em virtude de novas necessidades de consumo e os de baixa qualificação, ou seja, aqueles que não necessitam de mão de obra especializada, quais sejam: limpeza, segurança, alimentação, etc.

A partir da década de 1970, houve um elevado número de multinacionalização de empresas de serviços de auditoria, publicidade, consultoria de gestão empresarial, entre outras. A homogeneização da demanda, em torno das normas de “consumo”, que são intensivas em serviços, contribuiu, evidentemente, para esse processo (CHESNAIS, 1996).

Segundo Kon (2006), a internacionalização do capital por meio da multinacionalização das empresas aumentou a demanda por serviços externos às mesmas (atividades financeiras, contabilidade, informações, assessoria jurídica, etc.), de apoio a seu financiamento, tanto nos países de origem quanto nos países hospedeiros. Ainda mais, com o desenvolvimento de alta tecnologia, seguido da criação de empresas multidivisionais e a crescente complexidade dos sistemas organizacionais nas grandes empresas, essas têm recorrido à terceirização.

No Brasil, de acordo com Faria (1994), há 2 modalidades de terceirização. A primeira integra uma estratégia relacional, objetiva alcançar tanto elementos de produtividade quanto condições de competitividades, impondo tecnologias gerenciais de qualidade, diz respeito a *outsourcing* (busca externa de suprimentos). Utiliza-se *partnership* (parceria) em todo fluxo produtivo, nas relações para frente, com o mercado e para trás, com os fornecedores e também com os empregados. A segunda consiste em apenas reduzir custos, contratando empresas de serviços, tais como: limpeza, segurança, alimentação, entre outros.

A terceirização é uma forma de “empurrar o risco de quebra para terceiros”. Em tempos de crise ou recessão no setor industrial observa-se um aumento na desintegração vertical da produção (VICENTE, 2000).

Assim sendo, de acordo com o referido autor, a terceirização é uma consequência do processo de modernização implantado em diversos lugares. As empresas ao ficarem livres de certos encargos e custos, transferem os problemas que antes eram internos para as empresas prestadoras de serviços que concorrem entre si no mercado, aumentando, assim, o número de trabalhadores qualificados que se submetem, muitas vezes, a salários inferiores.

Entretanto, é preciso entender que tais terceirizações fazem parte da lógica do modo de produção capitalista na sua fase contemporânea que, ao eliminar da fábrica tarefas realizadas por um grande contingente de mão de obra, aumenta o exército de reserva existente. Dessa maneira, o grande capital terá no mercado, ao contratar os serviços disponíveis, muitas vezes, temporariamente, uma mão de obra abundante e barata. Porém, vale ressaltar, a existência de serviços sofisticados que exigem mão de obra altamente qualificada.

Para Alves (2005), na década de 1980, verificou-se o crescimento muito rápido das empresas ligadas aos serviços de apoio à produção: contabilidade, informática, finanças, *marketing*, investigação e desenvolvimento e em muitos outros domínios. Considerando que os serviços e a indústria, desempenham, atualmente, um papel fundamental no desenvolvimento econômico.

Dessa forma, o setor de serviços de apoio à produção acompanha o processo de industrialização. O desenvolvimento dos serviços deve ser entendido como uma parte importante das mudanças estruturais em curso nas economias desenvolvidas e nas emergentes. Os serviços fornecem saberes especializados à sociedade. No passado, a interdependência dos serviços foi frequentemente confundida com dependência. Atualmente, reconhece-se que os serviços são vitais para a eficiência da produção.

De acordo com Stanback (1979) e Daniels (1975), os fatores fundamentais de desenvolvimento dos serviços são: as inovações tecnológicas, a internacionalização da produção, a crescente standardização da produção, o alargamento dos mercados, a consolidação das empresas multinacionais, a integração inter-regional e internacional dos mercados financeiros e a mobilização da reserva de força de trabalho em nível mundial. Além desses aspectos, deve-se considerar o papel do Estado e o desenvolvimento da produção informal de serviços.

O fenômeno da globalização, intensificado no mercado mundial na década de 1990 é, portanto, um processo histórico de internacionalização do capital, que se difundiu com maior velocidade, particularmente a partir das três últimas décadas devido ao avanço tecnológico. A competitividade tecnológica implica em custos elevados em pesquisas para desenvolvimento de produtos existentes e

criação de novos produtos e serviços, na sofisticação, no atendimento da demanda, e na provisão de assistência técnica (KON, 2009).

No que tange aos serviços prestados às indústrias de gêneros considerados tradicionais (de confecções, têxteis, de produtos alimentares, entre outros) de médio ou pequeno porte, observa-se que são aqueles menos intensivos em capital e informação e, portanto, mais banais e encontrados localmente. O mesmo não ocorre com as indústrias de grande porte, mais intensivas em capital e tecnologia que exigem serviços mais especializados, não encontrados, muitas vezes, no local onde estão instaladas, como é caso das indústrias automotivas.

Conforme Alves (2005), o impacto das relações entre bens e serviços na evolução da estrutura do sistema econômico não se prende apenas com questões de concorrência ou de substituição, mas, ainda, com questões de complementariedade. Sem os serviços, muitos dos bens materiais não poderiam satisfazer as necessidades. No caso dos transportes, verifica-se que o transporte individual tende a substituir o transporte coletivo, estimulando a aquisição de veículos provenientes da indústria automotiva, mas o valor da produção de serviços associados a essa forma de consumo, como a reparação, manutenção, seguros, comercialização de combustíveis e veículos estão longe de ter decaído.

As transformações industriais somadas à busca por vantagens comparativas e competitivas têm ocorrido em diversos ramos, em especial no automotivo. Nesse sentido, as fábricas, além de maximizarem a produtividade, buscam a melhor localização para se instalarem. Entre os novos fatores locacionais, podemos destacar: a proximidade com universidades, centros de pesquisa, mão de obra qualificada e serviços especializados, ou seja, o território é usado da maneira mais rentável pelas grandes empresas.

Constata-se, assim, que a reorganização das atividades industriais tem externalizado, atualmente, uma série de serviços, criando circuitos espaciais de produção e círculos de cooperação, em um processo de divisão do trabalho. Em economias avançadas ou não, em regiões metropolitanas ou cidades médias, guardadas as devidas proporções, consolida-se, cada vez mais, o elo indústrias-serviços, sobretudo, nas multinacionais automotivas.

MULTINACIONAIS AUTOMOTIVAS: HISTÓRICO E PRINCIPAIS CARACTERÍSTICAS NO CONTEXTO MUNDIAL E NACIONAL

A consolidação do sistema capitalista transnacional monopolista/oligopolista foi assegurada pela internacionalização do sistema de produção industrial,

pela dispersão geográfica das multinacionais sediadas nos países desenvolvidos, pela emergência de uma Nova Divisão Internacional do Trabalho e da Produção e pelo surgimento de países de industrialização recente (MENDES, 1997).

A maior parte das empresas multinacionais participam de várias redes, dependendo dos produtos, processos e países, a economia não pode mais ser considerada centrada em empresas multinacionais, mesmo que elas continuem a exercer controle oligopolista conjunto sobre a maioria dos mercados. Isso ocorre porque as empresas transformam-se em uma teia de redes múltiplas inseridas em uma diversidade de ambientes institucionais (CASTELLS, 1999).

Atualmente, essas estratégias e redes têm sido executadas de outras formas. A primeira é a internacionalização interna que envolve a manufatura de equipamento original – com o direito de produzir para as empresas líderes – e as *joint ventures*. A segunda é uma estratégia agressiva de aquisições de ativos no exterior, visando acessar tecnologias e marcas conhecidas. A terceira e última estratégia é a expansão internacional orgânica, geralmente denominada de investimentos *greenfields*, mediante a construção de novas unidades produtivas no exterior (SPOSITO; SANTOS, 2012).

Assim sendo, as multinacionais territorializam por meio do envolvimento com a sociedade, geração de emprego, renda, parceria com instituições de ensino e caridade; desterritorializam, pois, o lugar pode não ser mais atraente para a multinacional, buscando localidades que ofereçam maiores vantagens, reterritorializando-se. Além disso, toda multinacional conseqüentemente é multiterritorial, pelo fato de implantar filiais em diferentes países (HAESBAERT, 2004).

As empresas multinacionais originárias de países desenvolvidos, principalmente Estados Unidos, Japão e Alemanha, utilizam os territórios da maneira que for mais rentável para elas, criando circuitos espaciais de produção e círculos e cooperação e, finalmente, implantam suas filiais em regiões consideradas menos desenvolvidas, tais como: Sudeste Asiático e América Latina, principalmente.

De acordo com Sposito e Santos (2012), na segunda metade do século XX, durante os anos 1960 e 1970, devido à crise da superacumulação nos países desenvolvidos – a chamada crise do modelo de desenvolvimento fordista – as empresas direcionaram seus capitais aos países periféricos, entre os quais Argentina, Brasil e México, cujos Estados estavam promovendo a industrialização. Esses países ofereciam mão de obra e matérias-primas baratas e, acima de tudo, mercados em potencial para as multinacionais.

À medida que as diversas etapas do processo produtivo (produção, circulação, distribuição e consumo) tornam-se dissociadas e autônomas, as necessidades

de complementação entre lugares são ampliadas, engendrando circuitos produtivos e fluxos que variam quanto à natureza, direção, intensidade e força de acordo com os produtos, as formas produtivas, a organização do espaço preexistente e os impulsos políticos. Com isso, os circuitos espaciais (circulação de produtos) e círculos de cooperação (fluxos de capitais, informações, ordens e mensagens) tornam-se mais complexos e passaram a envolver diversos locais, por meio do comércio exterior, na teia de relações das multinacionais (SANTOS, 2008).

Fajnzylber (1971) assevera que a presença das empresas multinacionais pode influenciar de forma positiva o padrão de industrialização dos países receptores, atuando sobre o padrão de consumo, a balança de pagamentos e a distribuição de renda. No entanto, cabe às políticas econômicas do país estimular a limitada exportação das multinacionais e promover o desenvolvimento tecnológico nacional.

Com base no que foi exposto, cabe analisar, detidamente, a importância das multinacionais automotivas. Tais indústrias desse ramo têm-se implantado em vários países da América Latina, principalmente no Brasil, notadamente no estado de São Paulo (QUADRO 1).

Quadro 1 - Implantação das Indústrias Automotivas no estado de São Paulo

Ano	Empresa	Origem	Cidade	Situação
1919	Ford	EUA	São Paulo	Inativa
1925	General Motors	EUA	São Paulo	Inativa
1930	General Motors	EUA	São Caetano do Sul	Ativa
1945	Vemag	Brasil	São Paulo	Inativa
1952	Willys-Overland	EUA	São Bernardo do Campo	Inativa
1953	Ford	EUA	São Paulo	Inativa
1953	Volkswagen	Alemanha	São Paulo	Inativa
1956	Mercedes-Benz	Alemanha	São Bernardo do Campo	Ativa
1956	Romi	Brasil	Santa Bárbara d'Oeste	Inativa
1957	Volkswagen	Alemanha	São Bernardo do Campo	Ativa
1958	Scania-Vabis	Suécia	São Paulo	Inativa
1959	Toyota	Japão	São Paulo	Inativa
1959	General Motors	EUA	São José dos Campos	Ativa
1959	Karmman Ghia	Alemanha	São Bernardo do Campo	Ativa
1962	Scania-Vabis	Suécia	São Bernardo do Campo	Ativa
1962	Toyota	Japão	São Bernardo do Campo	Ativa
1967	Ford	EUA	São Bernardo do Campo	Ativa
1969	Gurgel	Brasil	São Paulo	Inativa
1970	Volkswagen	Alemanha	Taubaté	Ativa
1975	Ford	EUA	Taubaté	Ativa
1990	Volkswagen	Alemanha	São Paulo	Ativa
1995	Volvo	Suécia	Pederneiras	Ativa
1997	Honda	Japão	Sumaré	Ativa
1998	Toyota	Japão	Indaiatuba	Ativa
1999	Land Rover	Grã-Bretanha	São Bernardo do Campo	Ativa
2012	Hyundai	Coreia do Sul	Piracicaba	Ativa
2012	Toyota	Japão	Sorocaba	Ativa
2014	Chery	China	Jacareí	Ativa
2016	Mercedes-Benz	Alemanha	Iracemápolis	Ativa

Fonte: ANFAVEA, 2016.

Org.: TAKAMI, Saulo Teruo, 2016.

Cabe mencionar, outrossim, que a Honda, por duas vezes, conforme a ANFAVEA (2016), em outubro de 2015 e março de 2016, adiou a inauguração da nova fábrica localizada na cidade de Itirapina-SP, uma vez que o ramo automotivo, devido à crise política e econômica no Brasil, encontra-se em um período incerto para aumentar a produção.

Dessa maneira, fica constatado que as indústrias automotivas, além de utilizarem o território na Região Metropolitana de São Paulo, também o utilizam no interior paulista, criando circuitos espaciais de produção e círculos de cooperação entre as unidades nacionais e a sede.

Além do elevado número de montadoras que o estado de São Paulo possui, cabe mencionar que o referido estado, concentra, também, o maior número de unidades industriais de peças automotivas, 68% do total (ANFAVEA, 2016).

Com base no que foi exposto, faz-se mister abordar quais foram as políticas que fizeram com que tais indústrias se concentrassem no estado de São Paulo.

A importação de veículos automotores era significativa no início do segundo Governo de Getúlio Vargas (GV). Por um lado, o presidente precisava atender às necessidades dos fazendeiros com a compra de tratores, por outro, em satisfazer a classe média urbana que necessitava de ônibus e caminhões. Além disso, valorizavam o automóvel como um símbolo de prestígio social, de progresso e de modernidade (PEGORARI, 1999).

Assim sendo, o Governo Federal constituiu, em março de 1952, uma subcomissão de jipes, tratores e automóveis, sob a jurisdição do Conselho de Desenvolvimento Industrial (CDI) e contava com a participação ativa de empresários paulistas. Eles tinham como objetivo comum estimular a criação de uma indústria nacional de autopeças. Entendiam que o desenvolvimento desse setor seria um desdobramento natural da implantação de montadoras no país (FERRO; VENOSA, 1985).

Cabe ressaltar, que desde o início dos anos 1950, o Brasil contava com fabricantes nacionais de autopeças que existem até os dias atuais, entre elas, podemos citar: Metal Leve, Metalúrgica Levorin e a Companhia Fabricante de Autopeças (Cofap). Cabe citar, outrossim, que na mesma década o Estado possuía 520 produtores de autopeças (SATOMI; RODRIGUES, 1997).

Até a década de 1950, os veículos fabricados no Brasil eram praticamente importados, recebendo apenas algumas peças e componentes produzidos por indústrias de autopeças nacionais. Os fabricantes de autopeças tinham grande interesse em um projeto político que viabilizasse o desenvolvimento do setor automotivo. Um primeiro projeto foi desenvolvido durante o segundo Governo Vargas, mas

foi no período JK que a indústria automotiva brasileira passou a ter um papel cada vez mais relevante na industrialização brasileira (PEGORARI, 1999).

O peso da indústria de transformação na atração de Investimento Externo Direto (IED) denota a política com ênfase na industrialização de JK, bem como a importância que a indústria mecânica adquiriu na economia brasileira, especialmente na fabricação e montagem de veículos. É nesse contexto de disputas oligopólicas, no plano externo, e de promoção da industrialização e atração de capitais estrangeiros, no plano interno, que se dá a instalação de algumas indústrias dinâmicas, entre as quais a automotiva (SPOSITO; SANTOS, 2012).

Segundo Pegorari (1999), a década de 1970 é marcada, também, por uma tendência da indústria automotiva em internacionalizar cada vez mais sua produção. O sistema automotivo brasileiro, no comércio internacional, visava dois mercados em categorias distintas: Produzir veículos destinados aos mercados de países subdesenvolvidos e produzir autopeças destinadas aos mercados de vários países, principalmente para os países desenvolvidos.

Outro importante fator ocorrido durante os anos 1970 foi a implantação do Programa Nacional do Álcool (Proálcool), em 1975, pelo Governo Federal. O Proálcool visava reduzir a dependência energética que o país tinha em relação ao exterior, por meio do etanol (combustível) produzido a partir da cana-de-açúcar. Com as crises do petróleo, o preço da gasolina elevou-se, assim sendo, o consumidor passou a dar preferência aos automóveis mais econômicos, uma vez que o preço do etanol é mais baixo do que o da gasolina (TAKAMI, 2013).

Na perspectiva de Latini (2007), durante a década de 1980, novos investimentos no ramo automotivo praticamente inexistiram, resultando na obsolescência de produtos e de produção. Nesse período o mercado interno sofreu forte retração, pressionado pelo fraco desempenho geral da economia e causado, principalmente, pelo adiamento dos planos de automação; corte nos investimentos e programas de demissão e; redução de salários.

Esse quadro recessivo interno levou os fabricantes de veículos e autopeças a exportar. As exportações de veículos triplicaram e as de motores quintuplicaram, ampliando a participação das firmas de autopeças nas vendas internacionais da cadeia automotiva (SATOMI; RODRIGUES, 1997).

Vale lembrar, ainda, que as adaptações flexíveis, durante os anos 1980, na cadeia automotiva brasileira foram mínimas, ou seja, o Sistema Toyota de Produção praticamente foi negligenciado (PINTO, 2006).

Conforme o referido autor (2006), dadas essas particularidades, a década de 1980, caracterizou-se pela reestruturação produtiva da indústria automotiva,

a qual contribuiu para que tanto as montadoras quanto as fabricantes de autopeças acumulassem deficiências estruturais, tornando-se defasadas em relação aos padrões de produtividade e qualidade internacionais e, portanto, vulneráveis aos grandes oligopólios mundiais, fato que, em meio à abertura comercial levada a cabo pelos governos neoliberais a partir da década de 1990, acabou prejudicando o ramo de autopeças nacional.

De acordo com Pinto (2006), em 1992 e 1993, foi estabelecido um acordo na chamada Câmara Setorial Automotiva entre Governo Federal, montadoras, fornecedores de autopeças, concessionárias, importadores e sindicatos de trabalhadores para a fabricação dos chamados “veículos populares”. No que tange às metas desse pacto, pode-se destacar: a expansão dos investimentos; redução dos preços dos automóveis; elevação do nível de empregos e correção mensal dos salários pela inflação. Concederam-se às empresas, para isso, redução da carga tributária, reabertura e ampliações dos prazos dos consórcios, novas linhas de financiamento e a retomada das discussões de um projeto de incentivo às exportações.

As indústrias automotivas beneficiaram-se de duas formas. Primeiro, produção de “veículos populares” de diversas cilindradas e com ampla faixa de preço. Segundo, passaram a importar peças e mesmo veículos via abertura comercial, exercendo forte pressão para redução dos valores oferecidos pelas firmas de autopeças nacionais. Essas estratégias possibilitaram uma redução de seus custos e, conseqüentemente, dos preços finais dos automóveis, acarretando um crescimento significativo, impulsionado, principalmente, pelas vendas internas (BEDÊ, 1996).

O Regime Automotivo brasileiro que vigorou no período de 1996 a 1999 criou uma série de incentivos fiscais, em especial a redução de tarifas externas na compra de máquinas, equipamentos, componentes, autopeças e matérias-primas, tanto para as indústrias automotivas que estavam instaladas quanto para os possíveis novos investimentos. Tal como aconteceu com a Honda (Sumaré, 1997) e Toyota (Indaiatuba, 1998), uma das conseqüências dessa política de incentivos foi o elevado grau de automação das novas fábricas e de utilização de peças importadas (MARCELINO, 2006).

Ainda, segundo Marcelino (2006), esse novo regime citado, também concedeu às novas montadoras uma grande flexibilidade de prazos para o cumprimento das metas de exportação e de obtenção do índice mínimo de nacionalização das peças e insumos.

Os motivos que afetaram o mercado automotivo, no início da década de 2000, para Roland Berger (2010), foram as seguintes crises econômicas: a asiática em

1997, a russa em 1998 e a argentina em 2002. Em 1998, o investimento na indústria automotiva brasileira foi de US\$ 2,335 bilhões. Diferentemente, em 2003, esse volume caiu consideravelmente para US\$ 637 milhões.

Os investimentos nas unidades produtivas automotivas no Brasil foram parcialmente interrompidos no ano de 2009, devido à crise financeira mundial deflagrada no final do ano de 2008. Paradoxalmente, o impacto dessa situação econômica, para o ramo automotivo brasileiro, foi menor, quando comparado com a Argentina, México e Rússia (ROLAND BERGER, 2010).

Conforme o Berger (2010), a referida crise global foi amortecida, para as montadoras instaladas no Brasil, com uma combinação de estímulos por meio da redução de Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) e Imposto sobre Operações de Crédito, Câmbio e Seguro, ou relativo a Títulos Mobiliários (IOF); da taxa de juros e ampliação do crédito. Essas medidas auxiliaram a manter o nível de vendas internas, o que contribuiu para uma melhora de perspectiva futura do mercado e retomada mais rápida do nível de investimentos nos primeiros meses de 2010.

Mais uma vez, constata-se que as políticas públicas auxiliaram, historicamente, as indústrias automotivas estrangeiras, ou seja, elas utilizam o território da maneira mais rentável e corporativa.

Fica evidenciado, assim, que os empresários do ramo automotivo, mesmo após a crise financeira global de 2008, fizeram investimentos no Brasil, sobretudo, no estado de São Paulo. Verifica-se, a criação do Corredor Asiático das Indústrias Automotivas no estado de São Paulo, por meio da instalação da Honda em Sumaré, da Toyota em Indaiatuba e da Hyundai em Piracicaba. Dessa forma, cabe explicar a implantação dessas montadoras no interior paulista.

DESCONCENTRAÇÃO INDUSTRIAL E O CORREDOR ASIÁTICO DAS INDÚSTRIAS AUTOMOTIVAS: A IMPLANTAÇÃO DA HYUNDAI EM PIRACICABA, DA TOYOTA EM INDAIATUBA E DA HONDA EM SUMARÉ

Até 1970, foi vantajoso para muitas empresas (nacionais e estrangeiras) definir a localização de suas fábricas junto à *Core Region* nacional estabelecidas, ou seja, a Região Sudeste, mormente a Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) e poder desfrutar das economias externas a ela vinculadas (GEIGER; DAVIDOVICH, 1974).

No interior da *Core Region* as preferências locacionais foram dirigidas para as metrópoles, Rio de Janeiro e, especialmente, São Paulo, concentrando entre

1970 e 1975 cerca de 55% dos estabelecimentos industriais e 60% do emprego industrial de todo o estado de São Paulo (AZZONI, 1985).

Segundo Mendes (1991), as forças aglomerativas desempenharam um papel fundamental na concentração da atividade industrial em São Paulo, atraindo indústrias nacionais e internacionais e levando a uma divisão territorial do trabalho. Essa divisão reforça o uso corporativo do território pelas grandes empresas.

No entanto, a partir de meados da década de 1970, começa a ocorrer uma desconcentração das indústrias localizadas na Região Metropolitana de São Paulo, tanto em direção ao interior paulista como para outros estados da federação, os quais aumentaram sua participação relativa no produto industrial nacional.

A RMSP passou a apresentar, após 1970, deseconomias de aglomeração, levando muitas indústrias a deixarem a referida região metropolitana. O alto custo da mão de obra, os problemas com o escoamento das mercadorias e o elevado gasto com instalações serviram para inibir novos investimentos nas metrópoles e determinar a transferência para áreas mais viáveis e atraentes (OLIVEIRA, 1976).

Conforme o SEADE (2016), entre as causas dessa desconcentração merece destaque o esvaziamento populacional do campo. O mesmo processo de mudança no aparelho produtivo paulista, que deu base à capitalização da agricultura, criou condições para um notável crescimento da implantação de estabelecimentos industriais no interior. O crescimento muito intenso e rápido da metrópole passou a apresentar estrangulamentos na sua capacidade de responder às necessidades das novas unidades produtivas e do contingente populacional que, ao encontrar condições adequadas no interior do estado de São Paulo – urbanização dinâmica, força de trabalho, boa rede de comunicações – para lá se deslocaram, levando consigo o impulso do crescimento urbano decorrente do desenvolvimento industrial.

Cabe mencionar, que além da RMSP, o interior paulista teve seu território usado, uma vez que as infraestruturas de transporte e comunicação, principalmente, possibilitaram a implantação de grandes indústrias, inclusive, multinacionais automotivas asiáticas.

No interior do estado de São Paulo é a região do entorno metropolitano (formada pelos municípios localizados em um raio de aproximadamente 200 km, a partir da Região Metropolitana de São Paulo) que, historicamente, tem apresentado a maior concentração industrial. O entorno metropolitano, na verdade, nada mais é do que o conjunto formado pelos municípios mais industrializados das regiões administrativas de Campinas, Sorocaba e, Vale do Paraíba e Litoral Norte (MENDES, 1991).

Além disso, essa desconcentração, foi planejada pelo Estado, graças à Política de Desenvolvimento Urbano e Regional (PDUR), extraídos do II Plano Nacional de Desenvolvimento (PND) que conferiu as seguintes prioridades para a Região Sudeste (1974):

- Desconcentração industrial;
- Ocupação urbana em São Paulo, Rio de Janeiro e Campinas;
- Crescimento da área metropolitana de Belo Horizonte;
- Investimentos nas cidades com mais de 50 mil habitantes;
- Dinamização da área rural.

De acordo com Mendes (1991), a atuação estatal deu-se por meio dos efeitos de encadeamento técnico gerados com a instalação de duas grandes refinarias petrolíferas, pela Petróleo Brasileiro S.A. (Petrobrás), uma em Paulínia e outra em São José dos Campos. No que se refere à Baixada Santista, há que se registrar a consolidação do principal polo petroquímico do país em Cubatão, com atuação da Petrobrás e a expansão da Companhia Siderúrgica Paulista (COSIPA), atualmente, essa última pertence às Usinas Siderúrgicas de Minas Gerais S.A. (Usiminas).

Ainda conforme o referido autor (1991), a presença da intervenção estatal pode ser também identificada, via política econômica, por meio do Programa Nacional do Alcool (Proálcool), com grandes efeitos de encadeamentos sobre as indústrias de bens de capital localizadas nas proximidades da maior concentração alcooleira do estado de São Paulo, ou seja, passa a ocorrer uma desconcentração em direção às regiões de Campinas (o município também foi influenciado pelos ramos de informática e telecomunicações) e Ribeirão Preto.

As políticas espaciais efetuadas pelo Governo de São Paulo também foram importantes para a desconcentração industrial da Região Metropolitana em direção às cidades médias localizadas no interior do estado. A participação do Governo Estadual se deu principalmente pela política de construção de grandes e modernas rodovias (Imigrantes, Castelo Branco, Bandeirantes, Anhanguera e Washington Luís).

Deve-se salientar, outrossim, a existência de uma extensa rede de fibra ótica que também acompanha todos os referidos eixos de desconcentração industrial mencionados, visando facilitar a comunicação (LENCIONI, 2007).

Ainda segundo a autora mencionada (2007), a cidade-região (metrópole dispersa ou expandida) é, por excelência, um espaço de fluxos intensos devido à dimensão e complexidade de redes materiais e imateriais que a constitui.

Conforme Selingardi-Sampaio (2009), a existência do Multicomplexo Territorial Industrial Paulista (MCTIP) evidencia que as relações interindustriais (de insumo-produto e de prestação de serviços industriais) são estruturadas em redes no interior do MCTIP. Nesse, os *linkages* podem expressar tanto encadeamentos técnicos intrasetoriais e intersetoriais tradicionalmente estabelecidos nos aludidos complexos, quanto os movimentos de desintegração produtiva vertical e de terceirização de tarefas produtivas, que se robusteceram e disseminaram após 1980, com o novo paradigma técnico-produtivo-organizacional flexível. Todas essas relações interindustriais asseguram a própria existência do MCTIP e lhe conferem coesão funcional interna.

Ao longo desses eixos de desenvolvimento industrial, desse território usado ou corporativo que ocorreram a implantação de unidades produtivas de grandes corporações (de capitais nacionais e estrangeiros) em espaços preparados para receber tais capitais sob diferentes formas, inclusive, indústrias automotivas e parque automotivo por meio de políticas atrativas municipais.

Será nesse Multicomplexo Territorial Industrial Paulista, nessa cidade-região que se configura o Corredor Asiático das Indústrias Automotivas no estado de São Paulo, engendrando o uso corporativo do território pelas grandes indústrias multinacionais desse ramo fabril.

A **Hyundai** Motor Brasil (HMB) Montadora de Automóveis Ltda foi inaugurada em Piracicaba no dia 9 de novembro de 2012. A fábrica sul-coreana trouxe consigo 8 de seus fornecedores internacionais:

- Mobis Parts Brasil Comércio de Autopeças, Acessórios, Importação e Exportação Ltda;
- Myong Shin Fabricante de Carroceria Automotiva Ltda;
- Dymos Fabricação de Autopeças Brasil Ltda;
- Faurecia Sistemas de Escapamentos do Brasil Ltda;
- THN Fabricação de Autopeças Ltda;
- Doowon Fabricante de Sistemas Automotivos do Brasil Ltda;
- Haahl Fabricação de Sistema Interior Automotivo Brasil Ltda;
- Hwashin Fabricante de Peças Automotivas do Brasil Ltda.

Esse conjunto de fábricas forma o Parque Automotivo de Piracicaba, configurado da seguinte forma: existe uma indústria principal (conhecida como indústria mãe ou doadora de ordens) representada pela Hyundai e, no entorno, 8 indústrias fornecedoras de insumos, chamadas de indústrias satélites ou correlatas.

Piracicaba foi escolhida para ser sede da HMB por oferecer mão de obra qualificada, infraestrutura considerável e fornecedores locais de elevada competência técnica. Além das indústrias satélites, a Hyundai conta com 20 fornecedores brasileiros. O Parque Automotivo de Piracicaba gera aproximadamente 5 mil empregos diretos, sendo 2 mil na indústria matriz e 3 mil nas indústrias satélites e, aproximadamente, 20 mil empregos indiretos (TAKAMI, 2013).

Em 1989, os empresários da **Toyota** adquiriram um terreno (cerca de 1,5 milhão m² às margens da Rodovia SP-75) na cidade de Indaiatuba e em 1995, o vice-presidente mundial da indústria automotiva japonesa, Akira Yokoi, confirmou a instalação de uma nova montadora, apesar de o anúncio oficial ter sido apenas em 1996. O diretor do Departamento de Relações Institucionais da Toyota do Brasil, em São Paulo, Odair Montanaro Gazzetta, informou que a empresa considerou vários fatores como determinantes na escolha de Indaiatuba, quais sejam: a conservação da malha viária, a oferta de mão de obra especializada na região, a isenção do Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU) por 10 anos e o desconto de 60% na tarifa de água por um prazo de 15 anos. O investimento da Toyota foi de US\$ 300 milhões (CORDEIRO, 1995).

Segundo o referido autor, além da montadora nipônica, a Prefeitura investiu cerca de R\$ 280 milhões em melhorias na rede de água e de esgoto para atender as exigências dos diretores da Toyota. O Prefeito Flávio Tonin, se comprometeu a fornecer, também, uma área de 270 mil m² ao lado do terreno comprado pela Toyota. O terreno doado foi usado pela empresa para a construção de uma pista de testes.

No dia 18 de setembro de 1998, a Toyota do Brasil inaugurou em Indaiatuba, no interior do estado de São Paulo, a sua principal fábrica do país. Com cerca de 1.500.000 m², nesse estabelecimento é fabricado o modelo Corolla, o carro mais vendido do mundo (TOYOTA MOTOR CORPORATION, 2013).

Em 3 de junho de 1996 começaram as obras da nova fábrica da **Honda** em Sumaré, com capacidade para produzir 15 mil automóveis por ano. A contratação de funcionários começou em janeiro de 1997 e em setembro do mesmo ano teve início a produção. Em 6 de outubro de 1997 foi inaugurada oficialmente a primeira fábrica de automóveis da Honda no Brasil. Cabe ressaltar, que o terreno foi comprado pela empresa em 1974 e possui uma área de 1.700.000 m², sendo, 32.000 m² de área construída (HONDA, 1997).

Em 1997 a produção foi de apenas 20 unidades diárias do modelo Honda Civic e empregava 400 funcionários. Atualmente, a capacidade da indústria automotiva é de 620 carros/dia, divididos entre os modelos Civic, City e Fit. A fábrica conta com aproximadamente 3,5 mil trabalhadores e, além de atender o

mercado nacional, exporta para os demais países da América do Sul (HONDA DO BRASIL, 2016).

Dessa forma, destaca-se a importância das indústrias automotivas no interior do estado de São Paulo ou na chamada “metrópole expandida” ou, ainda, “cidade-região”, na qual fazem parte os municípios de Piracicaba, Indaiatuba e Sumaré.

RESULTADOS DA PESQUISA

A Honda informou que não necessita de **subcontratação**. Esse não é o caso da Hyundai que subcontrata indústrias que estão localizadas no seu Parque Automotivo, quais sejam: Mobis, Myong Shin, Dymos, Faurecia, THN, Doowon, Haahl e Hwashin. Essa forma de organização do espaço industrial revela a agilização, a rapidez e o controle na qualidade e na reprodução do capital. A Toyota não indicou os nomes das unidades produtivas subcontratadas, no entanto, destacou que essas se localizam em Limeira e Campinas.

A subcontratação faz parte do circuito espacial, pois envolve-se produção, distribuição, troca e consumo em uma circulação constante. Vale enfatizar a importância que os círculos de cooperação assumem, uma vez que os fluxos de capitais, informações, ordens e mensagens localizadas nas sedes das empresas pesquisadas contribuem, significativamente, com o circuito espacial da produção como um todo.

O circuito espacial da produção e círculo de cooperação da Hyundai possui as seguintes etapas:

- Aquisição de matérias-primas localizadas nos estados de São Paulo e Minas Gerais;
- O Parque Automotivo de Piracicaba é o responsável pela fabricação dos veículos;
- As concessionárias, localizadas em diversas cidades do Brasil, vendem os carros;
- Os serviços pós-venda são terceirizados.

A Toyota apresenta os seguintes processos no que diz respeito ao circuito espacial da produção e círculo de cooperação:

- Matérias-primas provenientes dos estados de São Paulo e Minas Gerais;
- A indústria da Toyota localizada em São Bernardo do Campo fornece peças para a unidade produtiva em Indaiatuba;

- A fábrica do carro Corolla localiza-se em Indaiatuba;
- As concessionárias vendem os veículos e são responsáveis pelos serviços pós-venda.

O circuito espacial da produção e o círculo de cooperação da Honda é composto pelas seguintes etapas:

- Aquisição de matérias-primas localizadas nos estados de São Paulo e Minas Gerais;
- A Honda localizada em Sumaré fabrica componentes e peças e, monta motores e os veículos;
- As concessionárias, implantadas em várias cidades brasileiras, vendem os carros e oferecem serviços pós-venda.

No que diz respeito às **vantagens locais** das fábricas automotivas pesquisadas, a Hyundai mencionou:

- O fácil acesso de Piracicaba, por rodovias, até São Paulo, onde localiza-se o maior mercado consumidor brasileiro;
- A mão de obra piracicabana é barata;
- A existência de uma política de atração de montadoras no Brasil;
- O elevado consumo de automóveis pelos brasileiros.

A Toyota destacou:

- A proximidade com o mercado consumidor de Campinas e São Paulo;
- O acesso rápido às principais rodovias do país;
- A mão de obra qualificada;
- O importante mercado consumidor brasileiro.

A Honda respondeu:

- A proximidade com os grandes centros consumidores, quais sejam: os estados de São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro;
- A localização privilegiada com fornecedores de autopeças e com as principais rodovias para escoamento dos produtos acabados;
- A exportação para o mercado sul-americano;
- Os aspectos culturais brasileiros.

Cabe ressaltar, que os tradicionais fatores locacionais foram muito mais citados que os novos, uma vez que todas as indústrias automotivas analisadas mencionaram a importância do mercado consumidor, com destaque para o estado de São Paulo. A proximidade com São Paulo (“cidade-região”, “metrópole expandida” ou “macrometrópole”) e as rodovias para escoar a produção, revelam a existência, mais uma vez, do território usado pelas indústrias automotivas, que encontram nesse espaço, as condições necessárias para a fluidez e agilidade na reprodução do capital. Nesse contexto, o corredor automotivo das indústrias asiáticas, funciona como um “túnel”, incrementando o circuito espacial da produção, os círculos de cooperação, inclusive, na constituição de redes topológicas.

Analisando as **desvantagens locacionais**, a Hyundai salientou:

- A falta mão de obra qualificada em alguns setores em Piracicaba;
- A logística no Brasil é muito ruim.

A Toyota informou:

- O tráfego por transporte rodoviário em Indaiatuba é muito elevado, causando lentidão;

A Honda destacou:

- A atuação sindical significativa em Sumaré.

Com base no que foi exposto, observa-se, portanto, que as relações interindustriais (*linkages*) são uma forma de uso do território pelas fábricas analisadas para produzir e reproduzir o grande capital industrial, pois, de acordo com as respostas obtidas, verifica-se, todavia, o interesse do grande capital não só por melhorias nos meios de transporte, mas também, por uma mão de obra menos sindicalizada e mais qualificada, portanto, subserviente ao grande capital.

Não obstante, essas multinacionais analisadas também buscam os novos fatores locacionais, como a mão de obra especializada, no entanto, muitas vezes, a mesma não é encontrada na cidade em que a unidade produtiva encontra-se instalada, ou seja, há contratação de funcionários de outras regiões, principalmente na “cidade-região”, e até de outros países, sobretudo, no que se refere à pesquisa, desenvolvimento e inovação. Tais fatos, denotam os vínculos e os nexos regionais, nacionais e globais que ligam as indústrias automotivas pesquisadas.

A metrópole expandida cumpre o seu papel oferecendo as infraestruturas de transporte e comunicação necessárias para fazer com que os circuitos espaciais

da produção e os círculos de cooperação se consolide como corredor das indústrias automotivas asiáticas na Região Administrativa de Campinas.

No que concerne aos **tipos de relações produtivas e de serviços que as fábricas automotivas pesquisadas mantêm com a matriz**, a Hyundai em Piracicaba indicou a organização da cadeia produtiva e administrativa, publicidade, PD&I normas técnicas e controle de qualidade. A Toyota em Indaiatuba revelou a importação de peças, pesquisa, desenvolvimento, inovação, *marketing*, *design* e gerenciamento produtivo. A Honda em Sumaré citou o suporte técnico, fornecimento de peças e componentes e, pesquisa e desenvolvimento de novos produtos realizados globalmente pela matriz no Japão.

Com base no que foi exposto, ressalta-se que as relações produtivas, entre as fábricas automotivas investigadas e a matriz, são de serviços sofisticados, demonstrando que as multinacionais contratam, majoritariamente, mão de obra local menos especializada, ou seja, essas indústrias utilizam o território como “plataforma de produção e exportação”.

Segundo Alves (2005), os serviços podem ser divididos em sofisticados, quais sejam: publicidade, logística, consultoria jurídica, financeira ou administrativa, PD&I, engenharia, informática, telecomunicação, *marketing*, *design*, etc., esses são intensivos em capitais, tecnologia e mão de obra qualificada. Entre os serviços comuns, destacam-se: limpeza, segurança, alimentação, jardinagem, entre outros, sendo caracterizados pela mão de obra mais barata, muitas vezes terceirizada e, pela baixa remuneração.

Assim sendo, existe uma divisão social e territorial do trabalho nos serviços, uma vez que os serviços sofisticados são encontrados, principalmente, nos grandes centros, tais como Campinas e São Paulo ou em outros países, devido a mão de obra qualificada. Os serviços comuns, banais ou triviais, que não necessitam dessa especialização, encontram-se nas cidades que estão instaladas as indústrias automotivas pesquisadas.

Considerando as **relações produtivas e de serviços entre as fábricas automotivas pesquisadas e outras unidades da Hyundai, Toyota e Honda no Brasil**, a Hyundai mencionou que não existe qualquer relação entre as unidades produtivas de Piracicaba e Anápolis-GO. A Toyota destacou que há fornecimento de peças pela indústria localizada em São Bernardo do Campo para a fábrica em Indaiatuba. A Honda relatou que a indústria localizada em Sumaré é a fábrica “mãe” da Honda na Argentina.

A maior parte dos **serviços terceirizados** pelas indústrias automotivas pesquisadas são de baixa qualificação, pois o maior número de mão de obra

concentra-se na limpeza, refeição e segurança. Na Hyundai, esses serviços citados correspondem 49,27% da terceirização; na Toyota, eles atingem 53,03%. Dessa maneira, os serviços comuns nessas fábricas mencionadas relatam a maior porcentagem terceirizada, ou seja, a mão de obra de baixa qualificação é a mais contratada. Entretanto, a Honda é uma exceção, pois limpeza e refeição, representam apenas 19,47% da terceirização, ressaltando que a maior parte dos serviços terceirizados necessitam de qualificação profissional.

Analisando a **mão de obra qualificada**, a Hyundai possui um percentual significativo de *dealers* (profissionais que vendem veículos e dão suporte pós-venda) (20,32%), todavia, esses profissionais não estão concentrados apenas localmente, mas na Região Sul e Sudeste. Assim sendo, a sede da empresa responsável por terceirizar esse serviço localiza-se na capital paulista.

A Toyota totaliza 66 funcionários terceirizados, desses 27 prestam serviços sofisticados, com destaque para o transporte, porém os trabalhadores de Indaiatuba não usufruem desses empregos, uma vez que a mão de obra qualificada provém de Campinas e São Paulo.

O serviço sofisticado de coleta de resíduos na Honda, responde por 31,86%, mas os trabalhadores de Sumaré não são contratados, pois tanto a procedência da mão de obra terceirizada quanto a sede da empresa terceirizada estão em São Paulo.

No que se refere à **procedência da mão de obra terceirizada**, a Hyundai respondeu que Piracicaba apresenta o maior número de prestadores de serviços. As exceções devem-se a capital paulista (serviços de consultoria e *design*) e as Regiões Sul e Sudeste (*dealers*).

De acordo com a Toyota (2016), Indaiatuba possui a maior quantidade de trabalhadores no setor de serviços, merecendo destacar os seguintes serviços realizados em Campinas (transporte, informática e seguro empresarial) e em São Paulo (publicidade).

A Honda relatou que a origem da mão de obra terceirizada provém de várias cidades, quais sejam: Sumaré (limpeza, refeição e serviços bancários), Hortolândia (transporte) e São Paulo (coleta de resíduos).

Apesar de a concentração da mão de obra terceirizada estar localizada nas cidades que estão implantadas as indústrias automotivas analisadas, os serviços que são considerados sofisticados procedem de outras localidades, especialmente São Paulo. Portanto, os postos de trabalho que exigem especialização não são encontrados localmente, corroborando a existência de uma “cidade-região” ou “metrópole expandida”. Todavia, não são todos os municípios que formam essa

“cidade-região” que atendem às demandas dessas indústrias automotivas asiáticas, revelando que, embora muitos municípios façam parte da “cidade-região” e apresentem as mesmas condições logísticas e economias de aglomeração, as indústrias automotivas selecionam alguns espaços.

Em relação à **sede das empresas terceirizadas**, as empresas que atendem a Hyundai em sua maioria são piracicabanas, no entanto, existem algumas exceções: Mogi das Cruzes (transportes), São Paulo (serviços de consultoria e *dealers*), Alemanha (*design*) e Espanha (seguro empresarial).

A Toyota ressaltou que a maioria provém de Indaiatuba, com algumas ressalvas, tais como: Campinas (segurança, transporte e informática), São Paulo (publicidade) e Alemanha (seguro empresarial).

Conforme a Honda, as sedes das empresas terceirizadas são provenientes de diversas cidades: Curitiba (limpeza), Paulínia (refeição), Campinas (transporte), Sumaré (serviços bancários) e São Paulo (coleta de resíduos).

Considerando o **regime de trabalho da mão de obra terceirizada**, a Hyundai apontou uma quantidade semelhante entre profissional temporário e permanente. A Toyota demonstrou que todos os funcionários são permanentes, com exceção do profissional da área de informática. A Honda indicou que existem temporários em maior quantidade, exceto serviços bancários.

Constata-se, assim, que a reorganização das atividades industriais tem externalizado, atualmente, uma série de serviços, em um processo de divisão do trabalho, temporário ou permanente. Em economias avançadas ou não, em regiões metropolitanas ou cidades médias, guardadas as devidas proporções, confirma-se, cada vez mais, o elo indústrias-serviços.

No que concerne à **avaliação dos serviços terceirizados**, a Hyundai revelou que 63,63% são bons. No entanto, refeição, serviços de consultoria, eletricidade e jardinagem foram considerados regulares. A Toyota relatou que 70% são satisfatórios. Todavia, segurança, limpeza e serviços bancários foram ressaltados como regulares. A Honda citou que 66% são bons. Entretanto, limpeza e manutenção forma citados como regulares.

Com base nas respostas obtidas, verificou-se que não apenas serviços comuns, que exigem mão de obra pouco qualificada, mas também serviços sofisticados, foram considerados regulares, tais como: consultoria, serviços bancários e manutenção. Dessa forma, nem sempre os serviços sofisticados conseguem atender às exigências das multinacionais.

No que tange às **vantagens em terceirizar os serviços**, a Hyundai salientou o menor risco trabalhista e de interrupção da produção. A Toyota informou

redução de custos. A Honda evidenciou minimização dos gastos, foco em atividades principais e que agregam valor aos produtos fabricados e questões sindicais.

A partir do que foi exposto, fica demonstrado que a terceirização contribui com a divisão do trabalho, essa flexibilização da contratação visa a eficiência e a produtividade das indústrias, podendo torná-las mais competitivas. Entretanto, a terceirização revelou-se uma estratégia que as fábricas empregam para melhorarem seus desempenhos econômicos por meio da diminuição de custos, redução de salários, levando a perda de direitos trabalhistas e enfraquecimento dos movimentos sindicais.

Assim sendo, a terceirização é uma estratégia adotada, contribuindo, sobremaneira, com o circuito espacial da produção e com os círculos de cooperação das grandes empresas.

Em relação às **desvantagens em terceirizar os serviços**, a Hyundai ressaltou perda de controle e segurança da informação. A Toyota apontou o aumento de custo de serviços especializados, enquanto que a Honda enfatizou dificuldade de mão de obra qualificada e necessidade de treinamento e/ou reciclagem constante da força de trabalho.

Quando existe a atuação de uma empresa terceirizada, a administração e os recursos humanos possuem menos controle sobre esses funcionários, podendo comprometer a segurança da informação, muitas vezes confidencial ou sigilosa e, por conseguinte, seus setores estratégicos.

Considerando os **serviços pós-venda**, na Hyundai, os *dealers* são terceirizados e localizam-se na Região Sul e Sudeste. A Toyota demonstrou que o seguro, a revisão, a manutenção, o Sistema de Atendimento ao Consumidor (SAC) e o financiamento são mantidos pela própria Toyota. A Honda indicou que o treinamento técnico para mecânicos das concessionárias e serviços de garantia são efetuados em Sumaré.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com base no que foi exposto, fica evidenciado o papel que os municípios pesquisados desempenham na atual divisão territorial do trabalho e/ou da produção das indústrias automotivas asiáticas. Tais indústrias tem encontrado na cidade-região uma série de vantagens locais, quais sejam: localização estratégica, importantes rodovias, mão de obra qualificada, fácil escoamento da produção, dentre outras.

Obviamente, tais economias e vantagens só são possíveis devido a possibilidade de encontrar nesse novo endereço das indústrias no interior do estado de São Paulo, *linkages*, *networks*, sinergias, conexões interindustriais e de serviços materiais e imateriais disponíveis.

Observa-se, ademais, que os serviços produtivos que, durante muito tempo, foram considerados pouco relevantes nos estudos da atividade industrial têm ocupado, atualmente, uma função cada vez maior nas atividades fabris, especialmente, nas indústrias automotivas.

Cabe salientar, que esse território usado no estado de São Paulo pelas indústrias automotivas asiáticas revelam uma nova configuração espacial envolvendo municípios que não possuíam, até então, nenhuma tradição com o ramo automotivo. Tal fenômeno só pode ser compreendido quando se consideram, também, as políticas atrativas municipais.

Os municípios pesquisados têm atendido os interesses e as estratégias do grande capital, disponibilizando uma série de incentivos para que as indústrias automotivas asiáticas possam, efetivamente, se instalarem, minimizando os seus custos e maximizando os seus lucros.

Esperamos dessa forma, contribuir com alguns subsídios que permitam entender a dinâmica locacional recente das atividades industriais no estado de São Paulo, a importância das estratégias adotadas pelas indústrias automotivas asiáticas em vários municípios e a necessidade de acrescentar os serviços produtivos nas análises locais das indústrias.

REFERÊNCIAS

ALVES, T. **Geografia dos Serviços**. Estudos para o planejamento Regional e Urbano, Centro de Estudos Geográficos, Universidade de Lisboa, nº 65, 2005.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES (ANFAVEA). **Anuário da indústria automotiva brasileira**. São Paulo, SP: Ponto & Letra, 2016.

AZZONI, C. R. **Onde produzir?** Aplicação da teoria da localização no Brasil. São Paulo: IPE/USP, 1985.

BAKI, H. La sous-traitance dans l'industrie. **Annales de Géographie**. Paris, n.84, p. 297-317, 1975.

BEDÊ, M. A. **A Indústria Automobilística no Brasil nos anos 90: proteção efetiva, reestruturação e política industrial.** São Paulo. Tese (Doutorado). Faculdade de Economia Administração e Contabilidade da USP, 1996.

CASTELLS, M. **A Sociedade em Rede** / Manuel Castells; tradução: Roneide Venâncio Majer. (A era da informação: economia, sociedade e cultura; v.1). São Paulo, SP: Paz e Terra, 1999.

CASTILLO, R.; FREDERICO, S. Espaço Geográfico, Produção e Movimento: uma reflexão sobre o conceito de circuito espacial produtivo. **Sociedade & Natureza**, Uberlândia, 22 (3): 461-474, dez. 2010.

CHESNAIS, F. **A Mundialização do Capital.** São Paulo: Xamã, 1996. 335 p.

CORDEIRO, F. Toyota confirma nova fábrica em Indaiatuba. **Diário do Povo**, Campinas, 09 mar. 1995. Caderno de Economia, p. capa.

DANIELS, A. **Service industries.** A geographical appraisal. London: Methuen, 1975.

ERBER, F. S. **Desenvolvimento Industrial e Tecnológico na Década de 90: uma nova política para um novo padrão de desenvolvimento.** Ensaios FEE, v. 13, n.1, pp. 9-42, 1992.

SPOSITO, E.; SANTOS, L. B. S. **O Capitalismo Industrial.** São Paulo: Outras Expressões, 2012.

FAJNZYLBBER, F. **Estratégia Industrial e Empresas Internacionais: posição relativa da América Latina e do Brasil.** Rio de Janeiro: IPEA/INPES, 223 p. Relatório de Pesquisa, n. 4, 1971.

FARIA, A. Terceirização: um desafio para o movimento sindical. In: MARTINS, H. S.; RAMALHO, J. R. **Terceirização: diversidade e negociação no mundo do trabalho.** São Paulo: Hucitec/Cedi-Nets, 1994.

FERRO, J. R.; VENOSA, R. A evolução do setor automobilístico no Brasil. In: RATTNER, H. (Org.). **Pequena Empresa**: o comportamento empresarial na acumulação e na luta pela sobrevivência. São Paulo: Editora Brasiliense; CNPq, 1985, v. 2, parte 3, p. 9-76.

FUNDAÇÃO SISTEMA ESTADUAL DE ANÁLISE DE DADOS (SEADE). **Informações dos municípios paulistas**. Disponível em: <<http://www.seade.gov.br>>. Acesso em: 01 fev. 2016.

GALLOUJ, F. **Innovation in the Service Economy**. Cheltenham: Edward Elgar, 2002.

GEIGER, P. P.; DAVIDOVICH, F. R. Reflexões sobre a evolução da estrutura espacial do Brasil sob o efeito da industrialização. **Revista Brasileira de Geografia**. Rio de Janeiro, v. 36, nº 3, 1974.

HAESBAERT, R. **O Mito da Desterritorialização**: do “fim dos territórios” à multiterritorialidade. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

HOLMES, J. The organization and locational structure of production subcontracting. In: SCOTT, A. J.; STORPER, M. **Production, Work, Territory**. The geographical anatomy of industrial capitalism. Winchester, Mass.: Allen & Unwin Inc, 1986.

HONDA. **Honda**: 25 anos no Brasil. Coordenação Geral: Maia Mendonça. São Paulo, SP: DBA Artes Gráficas, 1997.

HONDA AUTOMÓVEIS DO BRASIL (HAB). **Atuação no Brasil**. Disponível em: < <https://www.honda.com.br/sobre-a-honda/no-brasil/Paginas/honda-automoveis-do-brasil.aspx> >. Acesso em: 04 abr. 2016.

HYUNDAI MOTOR BRASIL (HMB). **Sobre a Hyundai Motor Brasil**. Disponível em: < www.hyundai-motor.com.br >. Acesso em: 10 jan. 2014.

KON, A. O Comércio Internacional da Indústria de Serviços: os impactos no desenvolvimento de países da América Latina. In: **Cadernos PROLAM/USP**, ano 5, vol. 2, p. 9–47, 2006.

_____. O Novo Regionalismo e o Papel dos Serviços no Desenvolvimento: transformações das hierarquias econômicas regionais. In **Oikos**, Rio de Janeiro, n. 2, vol. 8, 2009.

LATINI, S. A. **A Implantação da Indústria Automobilística no Brasil**: da substituição de importações ativa à globalização passiva. São Paulo: Alaúde Editorial, 2007.

LENCIONI, S. Condições gerais de produção: um conceito a ser recuperado para a compreensão das desigualdades de desenvolvimento regional. In: **Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales**. Universidad Barcelona: v. 11, n. 245, 2007.

MARCELINO, P. R. P. Honda: terceirização e precarização. In: ANTUNES (Org.). **Riqueza e Miséria do Trabalho no Brasil**. São Paulo: Boitempo, p. 93-114, 2006.

MENDES, A. A. **Implantação Industrial em Sumaré**: origens, agentes e efeitos: contribuição ao estudo da interiorização da indústria no estado de São Paulo. 1991. 172f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geociências e Ciências Exatas, Universidade Estadual Paulista, Rio Claro, 1991.

_____. **Reestruturas Locais como Efeitos da Globalização Econômica**: uma análise da estrutura mutante do polo têxtil de Americana/SP. Rio Claro. 194f. Tese (Doutorado em Organização do Espaço) – Instituto de Geociências e Ciências Exatas, Universidade Estadual Paulista, Rio Claro, SP: 1997.

_____. **Quando o Espaço Determina a Indústria**: o exemplo do condomínio empresarial Atibaia. Tese de Livre-Docência. UNESP, Rio Claro, 2007.

OLIVEIRA, L. E. G. de. Algumas considerações sobre a implantação de distritos industriais. **Revista Brasileira de Geografia**. São Paulo, SP: v. 38, n. 34, p. 22-69, 1976.

PEGORARI, D. A. **A Organização de Sistemas Produtivos pelas Indústrias Automobilísticas**: um estudo das ligações de produção entre indústrias de Limeira e Piracicaba (SP) e montadoras da metrópole paulistana. 1999. 145f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geociências e Ciências Exatas, Universidade Estadual Paulista, Rio Claro, 1999.

PINTO, G. A. Uma introdução à indústria automotiva no Brasil. In: ANTUNES (Org.). **Riqueza e Miséria do Trabalho no Brasil**. São Paulo: Boitempo, p. 77-92, 2006.

ROLAND BERGER. **The Brazilian Automotive Industry at Crossroads**. Potential and competitiveness of the Brazilian automotive industry. São Paulo, 2010.

SATOMI, L.; RODRIGUES, V. A Indústria de Autopeças. **Panorama Setorial da Gazeta Mercantil**. v. II. São Paulo: Gazeta Mercantil Informações Eletrônicas, abr. 1997.

SCOTT, A. J. Industrial organization and the logic of intra-metropolitan location: theoretical considerations. In: **Economic Geography**, v. 59, n. 3, p. 234-249. Los Angeles: USA, jul. 1984. Disponível em: <<http://www.jstor.org/discover/10.2307/143414?sid=21105868551073&uid=4&uid=3737664&uid=2&uid=2134&uid=70>>. Acesso em: 18 mai. 2016.

SELINGARDI-SAMPAIO, S.; PINHEIRO, S. S. Relações de produção e de trabalho na indústria, particularmente na de confecções: uma abordagem teórica (I). **Revista Geografia**. Rio Claro, n. 19(2), v. 1, p. 1-35, 1994.

SELINGARDI-SAMPAIO, S. **Indústria e Território em São Paulo**: a estruturação do multicomplexo territorial industrial paulista: 1950-2005. Campinas: Alínea, 2009.

SANTOS, M. **Técnica, Espaço, Tempo**: globalização e meio técnico-científico-informacional. 5. ed. São Paulo: Edusp, 2008.

STANBACK, T. M. **Understanding the Service Economy-employment, Productivity and Location**. London: The John Hopkins University Press, 1979.

TAKAMI, S. T. **Distritos Industriais como Condições Gerais para a Reprodução do Capital em Piracicaba (SP)**. 2013. 178f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geociências e Ciências Exatas, Universidade Estadual Paulista, Rio Claro, 2013.

_____. **A Importância dos Linkages e dos Serviços para as Indústrias Automotivas no Corredor Asiático no estado de São Paulo**. 2017. 244f. Tese (Doutorado em Geografia) – Instituto de Geociências e Ciências Exatas, Universidade Estadual Paulista, Rio Claro, 2017.

TOYOTA MOTOR CORPORATION. **Catálogo Anual**. Tóquio, 2013.

VICENTE, M. M. Dilemas da Terceirização. In: **Milton Santos**: cidadania e globalização. São Paulo: Saraiva/AGB, 2000.