



CONSEQUÊNCIAS DA DESINDUSTRIALIZAÇÃO: ANÁLISE DOS EFEITOS SOCIOECONÔMICOS NA REGIÃO DO GRANDE ABC COM O ENCERRAMENTO DA ATIVIDADE PRODUTIVA DA FORD

Palavras-Chave: Indústria automobilística, São Bernardo do Campo, Ford.

Autores:

SÉRGIO YOSHIMI MISU JÚNIOR - UNICAMP

Prof. Dr. MARIANO FRANCISCO LAPLANE - UNICAMP

INTRODUÇÃO:

A pesquisa de Iniciação Científica teve como objetivo indicar possíveis consequências socioeconômicas na região do Grande ABC, após o encerramento da atividade produtiva da Ford Motor Company Brasil Ltda. (Ford). Foram enfatizados os prováveis efeitos de médio e longo prazo, visto que a crise sanitária mundial de 2020, decorrente da pandemia da Covid-19, afetou diretamente o cenário do curto na região, com uma brusca interrupção do fluxo circular da renda, e provocou impactos mais profundos que a eliminação de uma fonte de emprego e renda industrial no município de São Bernardo do Campo. Para isso, o estudo foi organizado em algumas etapas, na tentativa de abordar diferentes perspectivas sobre o evento em questão, no intuito de apontar as consequências mais prováveis no caso brasileiro.

No primeiro momento, a indústria automobilística foi o ponto central. Foram pesquisadas informações sobre seu desenvolvimento e influência no Brasil, e a situação da Ford no passado recente. No segundo momento, foi realizada uma discussão sobre perspectivas futuras desse setor, relacionadas diretamente com a importância da transição para o carro elétrico e da maneira da Ford estar inserida nesse processo. No terceiro momento foi realizada uma seleção de casos de cidades dos EUA que passaram por processos semelhantes ao de São Bernardo. Por fim, foi realizada a partir dos casos selecionados uma avaliação dos prováveis impactos no ABC paulista.

METODOLOGIA:

1. Características da indústria automobilística.

A pesquisa das características da indústria automobilística foi relevante para avaliar o impacto que o encerramento de uma linha de montagem de veículos pode gerar, pois os efeitos multiplicadores e indutores da demanda são fatores capazes de alterar a dinâmica socioeconômica de uma determinada região.

Sobre a complexidade da cadeia produtiva e sua capacidade de gerar demandas externas à linha de montagem podemos observar a seguinte passagem em Davanzo (1996, p.2):

Essa indústria é constituída por uma longa cadeia produtiva, liderada pelas montadoras, que produzem parcelas significativas de suas peças e componentes, e por uma enorme gama de fornecedores (autopeças, siderurgia, fábricas de tintas, tecidos, plásticos, borracha, vidros, entre outros). Além de gerar renda para os fornecedores, a indústria automobilística ainda gera renda para outros setores da economia, como concessionárias, postos de gasolina, seguros, entre outros. Tal característica confere à indústria automobilística uma grande importância estratégica, pois seu crescimento tem um poder indutor importante da economia, ou seja, a indústria automobilística gera um grande efeito multiplicador no restante da economia.

O efeito multiplicador pode ser visualizado pelo diferencial do valor agregado por empresa da indústria automobilística em comparação à indústria de transformação.

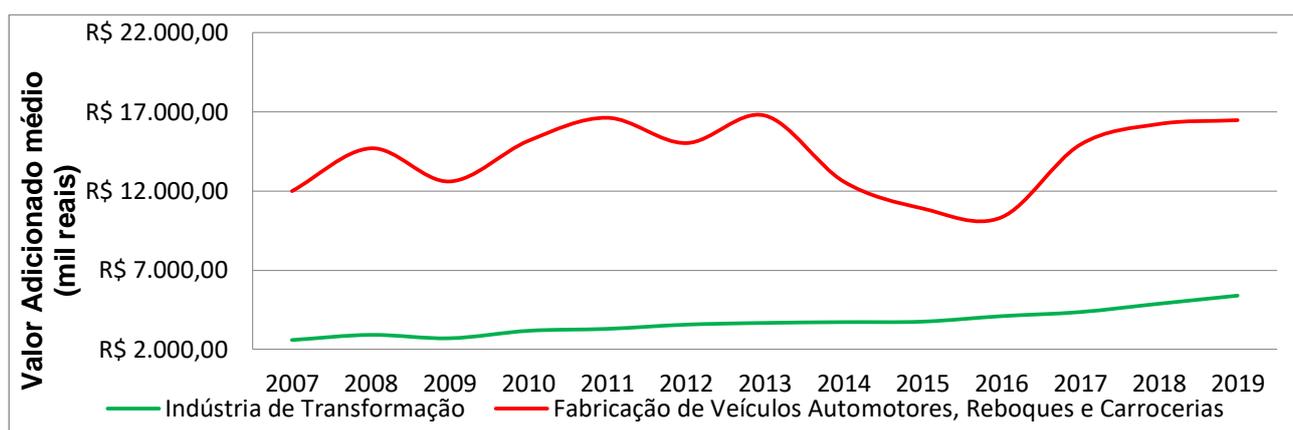


Gráfico 1- Comparação do valor adicionado médio por empresa (2007 - 2019), segundo dados da Pesquisa Industrial Anual.

2. Perspectivas da indústria automobilística.

A produção deste setor sempre foi intensiva em capital, porém, para a sua realização é necessária uma participação expressiva de mão-de-obra, mesmo que parcialmente qualificada, pois, como foram mundialmente disseminadas pelo sistema fordista, as linhas de montagem de fábricas de automóveis acabam ditando o ritmo da produtividade de seus operários, resultando em trabalhadores especializados nos ofícios para os quais foram designados. Contudo, com o desenvolvimento de novas técnicas e tecnologias ao longo do século XX e o aumento do número de competidores internacionais dentro deste oligopólio, os gastos em pesquisa e desenvolvimento (P&D) passaram a ser uma pauta relevante dos conselhos administrativos das grandes empresas do setor. Desta forma, mudanças no funcionamento dessa indústria aconteceram, como as linhas de montagem, que passaram a ser ainda mais intensivas em capital, para aumentar a produtividade das fábricas e para gerar significativas diferenciações no produto final. Com a mudança das linhas de montagem, o perfil do trabalhador das montadoras também se alterou, passando a ser necessário o uso de mão-de-obra mais qualificada, capaz de adaptar-se às mudanças operacionais decorrentes do desenvolvimento tecnológico. O gráfico 2 demonstra a evolução do volume desses gastos das empresas estadunidenses do setor, os dados foram obtidos pelo BEA e ilustra a relevância que os gastos em P&D atingiram a partir dos anos 1990.

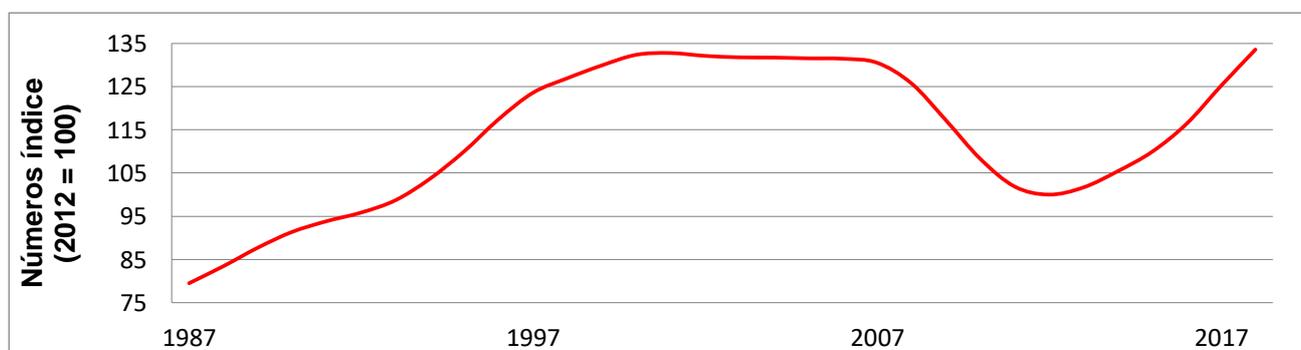


Gráfico 2 - Evolução dos gastos em P&D no setor automobilístico dos EUA (1987 – 2018), segundo dados da BEA.

Segundo Salerno (2017), o aumento dos gastos em P&D, está relacionado com o incremento de montadoras concorrentes e a com uma maior preocupação com a adequação dos veículos com novas características da demanda. Questões ambientais estão mais presentes no debate público de várias sociedades, fazendo com que os veículos a combustão tenham menos atratividade e forçando a indústria desenvolver um novo produto, o carro elétrico. Assim, o seu desenvolvimento passou a ser um ponto central da concorrência oligopolista, mas, para isso, é necessária a obtenção de um esforço tecnológico expressivo, na elevação dos gastos em P&D.

3. Comparação dos casos.

Nesta etapa, foram levantados alguns casos em que montadoras instaladas em uma determinada localidade nos EUA acabaram encerrando suas atividades, ocasionando o aumento do número de desempregados e também a destruição de fontes de renda. Foram selecionadas quatro das oito cidades estudadas para a realização de uma análise mais aprofundada. A tabela 1 apresentará de maneira sucinta algumas informações sobre elas.

Informações sobre os casos estudados.

Cidades	Condado	Estado	População	Início das atividades	Encerramento das atividades	Montadora	Empregos perdidos
Newark	New Castle	Delaware	538.752*	1938	2009	Chrysler	1.100
Kenosha	Kenosha	Wiscosin	166.426*	1902	2010	Chrysler	800
Flint	Genesee	Michigan	102.434**	1913	1984	GM	4.500
Detroit	Wayne	Michigan	713.777**	1921	1987	GM	7.300

Tabela 1 – Informações sobre os casos estudados, segundo o Censo elaborado pelo United States Census Bureau / * população referente aos condados; ** população referente às regiões metropolitanas.

Os indicadores utilizados para a comparação do impacto de médio e longo prazo do fechamento das montadoras foram: a taxa anual de crescimento populacional e o valor da renda *per capita* real (durante o período de 2001 – 2019). Desta forma, pretende-se identificar se a região teve capacidade de atrair população e de gerar renda. Como parâmetro de comparação, foram utilizados dados referentes aos EUA como um todo, para observar se o comportamento das variáveis nas cidades estudadas foram condizentes ou diferentes. Paralelamente, foi feita uma pesquisa de caráter mais qualitativo, relacionada aos casos selecionados, com uso de informações secundárias para identificar outros aspectos da situação em que se encontravam

essas cidades após o fechamento das fábricas. O levantamento de informações jornalísticas permitiu, por exemplo, identificar a crise sanitária na cidade de Flint (GLENZA, 2019) e a declaração de falência da cidade de Detroit (NICHOLS, 2013). O mesmo procedimento repetiu-se durante o levantamento de informações sobre São Bernardo do Campo.

RESULTADOS E DISCUSSÃO:

Na tabela 2 pode-se observar as variáveis das cidades selecionadas no período destacado. Sobre o comportamento das variáveis podemos identificar algumas semelhanças, como a tendência de estagnação demográfica e de crescimento da renda *per capita*. As fontes secundárias mostram que em todos os casos instituições locais adotaram medidas na tentativa de minimizar os impactos negativos gerados pelo fechamento das montadoras.

Médias dos indicadores (2001 - 2019).

Indicadores	New Castle	Kenosha	Flint	Detroit	EUA
Renda <i>per capita</i>	\$ 81.852,84	\$ 33.408,95	\$ 133.379,55	\$ 289.277,35	\$ 50.053,58
Taxa de crescimento da renda <i>per capita</i> *	2,057%	3,181%	3,256%	4,156%	3,278%
Taxa de crescimento pop.	0,584%	0,646%	-1,399%	-1,821%	0,799%

Tabela 2 – Médias dos indicadores (2001 – 2019), segundo dados da *United States Census Bureau* e da BEA. / * a taxa de variação da renda *per capita* entre os anos 2000 e 2001 não está incluída, decorrente da ausência dessa informação no BEA.

Na análise dos dados, pode-se observar que há, em cada cidade, especificidades na evolução dos indicadores. Os casos de Flint e Detroit apresentam as externalidades desse processo no longo prazo (várias décadas após o fechamento da montadora), enquanto Newark e Kenosha são situações mais recentes e mostram impactos de médio prazo (uma década após o fechamento da montadora). A renda *per capita* no período teve crescimento superior ao dos EUA em Detroit, próximo ao dos EUA em Kenosha e Flint e inferior em New Castle. Os efeitos do fechamento refletem as características estruturais específicas da estrutura socioeconômica da cidade, a razão entre o número de empregos fechados pelas montadoras e a população total, e também as soluções colocadas em prática em cada situação. Por exemplo, na cidade de Newark, a área utilizada pela Chrysler passou a ser administrada pela Universidade de Delaware (URS..., 2010), substituindo, portanto, a fonte de renda. Já em Flint, tentativas de incentivo ao setor terciário não foram capazes de substituir imediatamente os empregos e a renda gerados pela montadora na cidade.

Independentemente das especificidades, a tabela 2 registra também semelhanças importantes. As quatro cidades tiveram desempenho demográfico inferior ao dos EUA como um todo. Desta forma, constata-se que perderam, no médio e longo prazo, capacidade de atrair novos habitantes. A renda *per capita* acompanhou ou ultrapassou o ritmo dos EUA em três das cidades, evidenciando assim que, no médio e longo prazo recuperaram certo dinamismo econômico. New Castle foi exceção, mas é um condado com a renda *per capita* superior à média dos EUA.

Em São Bernardo do Campo, no período de 2001 até 2019, houve crescimento demográfico e, em boa parte do recorte, também da renda *per capita*. Todavia, com a chegada da pandemia da Covid-19, em 2020, houve um severo impacto negativo sobre a economia local, tornando difícil de certa maneira, isolar os efeitos decorrentes exclusivamente do fechamento da Ford.

CONCLUSÕES:

Em linhas gerais, os impactos decorrentes do encerramento das atividades produtivas de uma montadora automobilística são negativos para emprego e renda. Todavia a grandeza desses impactos depende de diversos fatores, especialmente no médio e longo prazo. Podemos destacar: a razão entre o número de empregos fechados e a PEA da cidade, a diversificação econômica da região, o tempo transcorrido após a saída dessas empresas da cidade, as medidas tomadas para amenizar as externalidades geradas e até mesmo o desempenho econômico do país.

A fim de mitigar os impactos em São Bernardo do Campo e região, ações paliativas estão sendo desenvolvidas por instituições locais, principalmente após os efeitos ocasionados pela pandemia da Covid-19 e a sinalização dada pela Ford para as demais automobilísticas, com o encerramento de todas suas atividades no Brasil no início de 2021. Um acompanhamento da evolução dos indicadores do Grande ABC auxiliará na identificação e na mensuração dos impactos de médio e longo prazo do fechamento da linha de montagem em SBC. A análise das consequências de curto prazo esbarra em duas dificuldades. A primeira decorre do curto hiato temporal entre o fechamento da fábrica. O segundo resulta da profundidade da crise econômica derivada da pandemia de 2020. O último também é um fator indutor de iniciativas públicas e privadas, em função da intensa queda do nível de atividades da cidade e do Grande ABC. As iniciativas para responder ao fechamento da Ford e à pandemia ainda estão em curso, o que dificulta a avaliação e o isolamento dos respectivos impactos.

BIBLIOGRAFIA

- DAVANZO, Marcelo Queiroz. **A especialização da indústria automobilística brasileira em modelos de pequeno porte**. 1996. 59f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) – Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Economia, 1996.
- GLENZA, Jessica; FONGER, Ron; HOLDEN, Emily. Revealed: water company and city officials knew about Flint poison risk. **The Guardian**, Londres, 10 de dezembro de 2019. Disponível em: <<https://www.theguardian.com/us-news/2019/dec/10/water-company-city-officials-knew-flint-lead-risk-emails-michigan-tap-water>>. Acesso em: 21/04/2021.
- NICHOLS, John. Perdemos Detroit. **Le Monde Diplomatique Brasil**, São Paulo, 2 de outubro de 2013. Disponível em: <<https://diplomatique.org.br/perdemos-detroit/>>. Acesso em: 15 de junho de 2021.
- SALERNO, Mario Sergio. **Complexo Automotivo – Foco Setorial Veículos Leves**. 2017. 171f. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2017. Disponível em: <<https://www.portaldaindustria.com.br/publicacoes/2018/5/industria-2027-estudo-desistema-productivo>>. Acesso em: 06 de abril de 2020.
- URS to decommission former Chrysler plant for Science, technology campus. **UDaily**, Newark, 16 de agosto de 2010. Disponível em: <<http://www1.udel.edu/udaily/2011/aug/urs081610.html>>. Acesso em: 8 de junho de 2021.