



UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS  
INSTITUTO DE ECONOMIA



SÉRGIO YOSHIMI MISU JÚNIOR

**Análise dos efeitos socioeconômicos na região do Grande ABC com o encerramento da atividade produtiva da Ford**

CAMPINAS

2021

SÉRGIO YOSHIMI MISU JÚNIOR

**Análise dos efeitos socioeconômicos na região do Grande ABC com o encerramento da atividade produtiva da Ford**

Monografia apresentada ao Instituto de Economia da Universidade Estadual de Campinas como parte dos requisitos exigidos para a obtenção do título de Bacharel em Ciências Econômicas.

Orientador: Profº. Drº. Mariano Francisco Laplane.

CAMPINAS

2021

Ficha catalográfica  
Universidade Estadual de Campinas  
Biblioteca do Instituto de Economia  
Luana Araujo de Lima - CRB 8/9706

M691a Misu Júnior, Sérgio Yoshimi, 2000-  
Análise dos efeitos socioeconômicos na região do Grande ABC com o encerramento da atividade produtiva da Ford / Sérgio Yoshimi Misu Júnior. – Campinas, SP : [s.n.], 2021.

Orientador: Mariano Francisco Laplane.  
Trabalho de Conclusão de Curso (graduação) – Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Economia.

1. Ford do Brasil. 2. Indústria automobilística. 3. Financeirização. 4. ABCD Paulista - Condições econômicas. I. Laplane, Mariano Francisco, 1953-. II. Universidade Estadual de Campinas. Instituto de Economia. III. Título.

Informações adicionais complementares

**Título em outro idioma:** Analysis of socioeconomic effects in the Grande ABC region with the end of Ford's productive activity

**Palavras-chave em inglês:**

Ford do Brasil (Factory)

Automobile industry and trade

Financialization

ABCD Paulista - Economic conditions

**Titulação:** Bacharel em Ciências Econômicas

**Banca examinadora:**

Mariano Francisco Laplane [Orientador]

Ana Lucia Gonçalves da Silva

**Data de entrega do trabalho definitivo:** 01-12-2021

SÉRGIO YOSHIMI MISU JÚNIOR

**Análise dos efeitos socioeconômicos na região do Grande ABC com o encerramento da atividade produtiva da Ford**

Monografia apresentada ao Instituto de Economia da Universidade Estadual de Campinas como parte dos requisitos exigidos para a obtenção do título de Bacharel em Ciências Econômicas.

Data de aprovação: \_\_\_\_ / \_\_\_\_ / \_\_\_\_

Banca Examinadora

---

Profº. Drº. Mariano Francisco Laplane – Presidente da banca

Instituto de Economia da Universidade Estadual de Campinas

---

Profª. Drª. Ana Lucia Gonçalves da Silva – Docente convidado

Instituto de Economia da Universidade Estadual de Campinas

## **DEDICATÓRIA**

A Deus; a minha família, pelo auxílio e incentivo; aos meus amigos, pelo companheirismo e em memória de Antonio Vicente da Silva e Claudio Takashi Misu.

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço a ajuda e a paciência do professor Mariano Francisco Laplane na realização desta monografia.

A Deus. Aos meus pais, avós, tios, irmã e primos, por sempre incentivarem meus estudos e também por atenderem minhas necessidades.

Aos meus amigos que em momentos de angústia estiveram ao meu lado.

## RESUMO

Esta monografia tem como objetivo indicar possíveis consequências socioeconômicas na região do Grande ABC após o encerramento da atividade produtiva da Ford Motor Company Brasil Ltda. em São Bernardo do Campo. Para isso foram realizados previamente estudos em três vertentes. A primeira parte trata-se de um estudo das características que indústria automobilística tem no Brasil. Por meio do levantamento de algumas informações quantitativas (nível de produção, consumo, valor adicionado e *market-share*) e sobre o processo histórico de instalação das indústrias automobilísticas no Brasil, em especial do conjunto industrial Ford São Bernardo do Campo. A segunda etapa está relacionada em como o processo de financeirização moldou a conduta e o desempenho das montadoras durante o final do século XX e século XXI. Para isso utilizou-se de uma bibliografia que debate como a financeirização influenciou a esfera comercial, produtiva e até mesmo do desenvolvimento tecnológico. O terceiro segmento é uma comparação dos valores da taxa de crescimento populacional e da renda *per capita* real de regiões estadunidenses que sofreram por um processo similar ao de São Bernardo do Campo, reforçado por um levantamento bibliográfico voltado para a compreensão das realidades locais. Com a realização das etapas anteriormente descritas pode-se aferir, na quarta seção, algumas conclusões a respeito do estudo de caso de São Bernardo do Campo. Pois a crise econômica fruto da pandemia da Covid-19, afetou diretamente o cenário do curto prazo, já que a interrupção do fluxo circular da renda provocou impactos mais profundos que a o fechamento de uma planta industrial. Os resultados indicam a geração de externalidades negativas sobre emprego e renda no curto prazo. Enquanto os efeitos de médio e de longo prazo estão condicionados a diversos fatores estruturais, como a razão entre o número de desempregados e a população economicamente ativa, a diversificação econômica da região, o tempo transcorrido após a saída dessas empresas, as medidas tomadas para amenizar as consequências geradas e até mesmo o desempenho econômico do país. Entretanto, um padrão de crescimento da renda *per capita* real foi observado.

**Palavras-chave:** Ford do Brasil; Indústria automobilística; Financeirização; ABCD Paulista - Condições econômicas.

## ABSTRACT

This monograph aims to indicate possible socioeconomic consequences in the region of Grande ABC after the end of the productive activity of Ford Motor Company Brasil Ltda. in São Bernardo do Campo. For this, studies were carried out in three aspects. The first part is a study of the characteristics of the automobile industry in Brazil. Through the survey of some quantitative information (level of production, consumption, added value and market-share) and in the historical process of installation of the automobile industries in Brazil, especially the industrial complex Ford São Bernardo do Campo. The second stage is related to how the financialization process shaped the conduct and performance of assemblers during the late 20th and 21st centuries. Using a bibliography that debates how financialization influenced the commercial, productive and even technological development spheres. The third segment is a comparison of the values of population growth rate and real per capita income of regions that suffered from a process similar to that of São Bernardo do Campo, a bibliographical survey aimed at understanding local realities was also carried out. After the steps described above, some conclusions can be drawn, however, in this study, the probable medium and long-term effects were emphasized. The economic crisis resulting from the Covid-19 pandemic directly affected the short-term scenario, as the interruption of the circular flow of income caused more profound impacts than the closure of an industrial plant. The results indicate the generation of negative externalities on employment and income in the short term. While the medium and long-term effects are conditioned by several structural factors, such as the ratio between the number of unemployed and the economically active population, the region's economic diversification, the time elapsed after these companies left, the measures taken to alleviate the consequences generated and even the economic performance of the country. However, a pattern of growth in real per capita income was observed.

**Keywords:** Ford do Brasil (Factory); Automobile industry and trade; Financialization; ABCD Paulista - Economic conditions.

## LISTA DE FIGURAS

Gráfico 01 -	Comparação do valor adicionado médio por empresa (2007 – 2019)..	13
Gráfico 02 -	Evolução da produção de automóveis no Brasil (2000 – 2019).....	16
Gráfico 03 -	Evolução do consumo de automóveis no Brasil (2005 – 2019).....	17
Gráfico 04 -	Variação do <i>market-share</i> da Ford no Brasil (2012 – 2019).....	19
Gráfico 05 -	Evolução dos gastos em P&D do setor automobilístico nos EUA (1987 – 2017).....	22
Gráfico 06 -	Evolução da classificação da Ford (2000 – 2021).....	24
Gráfico 07 -	Evolução das receitas da Ford e GM (2000 – 2021).....	25
Gráfico 08 -	Evolução do número de empregados da Ford e GM (2015 – 2021).....	26
Gráfico 09 -	Evolução da produção e do consumo de veículos nos EUA (2005 – 2019).....	26
Gráfico 10 -	Variação da taxa de crescimento populacional dos EUA (2001 – 2019) .....	28
Gráfico 11 -	Evolução da renda <i>per capita</i> dos EUA (2001 – 2019).....	28
Gráfico 12 -	Variação da taxa de crescimento populacional de New Castle (2001 – 2019).....	29
Gráfico 13 -	Evolução da renda <i>per capita</i> de New Castle (2001 - 2019).....	30
Gráfico 14 -	Variação da taxa de crescimento populacional de Kenosha (2001 – 2019).....	31
Gráfico 15 -	Evolução da renda <i>per capita</i> de Kenosha (2001 – 2019).....	32
Gráfico 16 -	Variação da taxa de crescimento populacional de Flint (2001 – 2019)	33
Gráfico 17 -	Evolução da renda <i>per capita</i> de Flint (2001 – 2019).....	33
Gráfico 18 -	Variação da taxa de crescimento populacional de Detroit (2001 – 2019).....	35
Gráfico 19 -	Evolução da renda <i>per capita</i> de Detroit (2001 – 2019).....	35
Gráfico 20 -	Comparação da evolução da renda <i>per capita</i> (2001 – 2019) .....	36
Gráfico 21 -	Comparação da renda <i>per capita</i> de Kenosha e New Castle (2001 – 2019) .....	37
Gráfico 22 -	Comparação da renda <i>per capita</i> .....	37
Gráfico 23 -	Variação da taxa de crescimento populacional do Brasil (2001 – 2019).....	40

Gráfico 24 -	Evolução da renda <i>per capita</i> do Brasil (2001 – 2018) .....	40
Gráfico 25 -	Varição da taxa de crescimento populacional de São Bernardo do Campo .....	41
Gráfico 26 -	Evolução da renda <i>per capita</i> de São Bernardo do Campo (2002 – 2018) .....	41
Gráfico 27 -	Evolução da produção mensal de automóveis no Brasil (Janeiro/2000 – Outubro/2021) .....	42

## **LISTA DE TABELAS**

Tabela 01 -	Informações sobre os casos estudados .....	27
-------------	--	----

## SUMÁRIO

<b>1. INTRODUÇÃO.....</b>	12
<b>2. SETOR AUTOMOBILÍSTICO NO BRASIL .....</b>	12
<b>2.1. Impactos do setor automobilístico em uma economia.....</b>	12
<b>2.2. Contextualização histórica da implantação do setor automobilístico no Brasil.....</b>	14
<b>2.3. Contexto do conjunto industrial Ford São Bernardo do Campo.....</b>	17
<b>3. BREVE CARACTERIZAÇÃO DO SETOR AUTOMOBILÍSTICO.....</b>	19
<b>3.1. Processo de financeirização e seus efeitos.....</b>	20
<i>3.1.1. Esfera produtiva e comercial.....</i>	21
<i>3.1.2. Pesquisa e desenvolvimento.....</i>	22
<b>3.2. Enquadramento da Ford.....</b>	23
<b>4. EFEITOS DO ENCERRAMENTO DAS ATIVIDADES PRODUTIVAS DE PLANTAS AUTOMOBILÍSTICAS NOS EUA: ANÁLISE DE CASOS.....</b>	24
<b>4.1. Setor automobilístico nos EUA.....</b>	25
<b>4.2. Avaliação de casos.....</b>	27
<i>4.2.1. Newark .....</i>	29
<i>4.2.2. Kenosha .....</i>	30
<i>4.2.3. Flint .....</i>	32
<i>4.2.4. Detroit .....</i>	34
<b>4.3. Resultados .....</b>	36
<b>5. PERSPECTIVAS SOBRE O ENCERRAMENTO DAS ATIVIDADES PRODUTIVAS EM SÃO BERNARDO DO CAMPO .....</b>	38
<b>5.1. Contextualização do caso de São Bernardo do Campo .....</b>	39
<b>5.2. Avaliação do caso.....</b>	39
<b>5.3. Perspectivas de terceiros sobre o caso .....</b>	42
<b>6. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	44
<b>7. REFERÊNCIAS .....</b>	46

## **1. INTRODUÇÃO**

Com o anúncio do fechamento do complexo industrial Ford São Bernardo do Campo em 2019, uma série de instituições movimentaram-se com o intuito de amenizar os possíveis efeitos econômicos decorrentes desse episódio. Assim, o objetivo dessa monografia é indicar possíveis consequências socioeconômicas na região do Grande ABC paulista após o encerramento da atividade produtiva da Ford Motor Company Brasil Ltda. (Ford).

Logo, para a apresentação desses fenômenos, esse trabalho consiste de quatro seções. Nelas, diferentes perspectivas sobre o caso brasileiro são abordadas, para que assim possíveis consequências desse processo possam ser apresentadas.

No primeiro momento, o desenvolvimento e a influência da indústria automobilística brasileira estão elencados. A Ford está em destaque nessa seção, apresentando desde seu processo de entrada no mercado nacional até o século XXI. No segundo momento, uma apresentação sobre o desenvolvimento recente do setor automotivo internacional é realizada. As duas primeiras seções têm o intuito de historicizar o processo de encerramento de São Bernardo do Campo, identificando assim as peculiaridades desse episódio.

No terceiro momento, as consequências do processo de encerramento produtivo estão apresentadas, por meio da visualização da evolução de alguns indicadores ao longo do tempo e do levantamento de notícias. Desta maneira obtemos informações qualitativas e quantitativas sobre casos que passaram por processos semelhantes ao paulista. Nessa perspectiva, o mesmo processo realizado aos casos selecionados anteriormente é replicado para São Bernardo do Campo. Por fim uma avaliação dos possíveis impactos no ABC é possível.

## **2. SETOR AUTOMOBILÍSTICO NO BRASIL**

### **2.1. Impactos do setor automobilístico em uma economia**

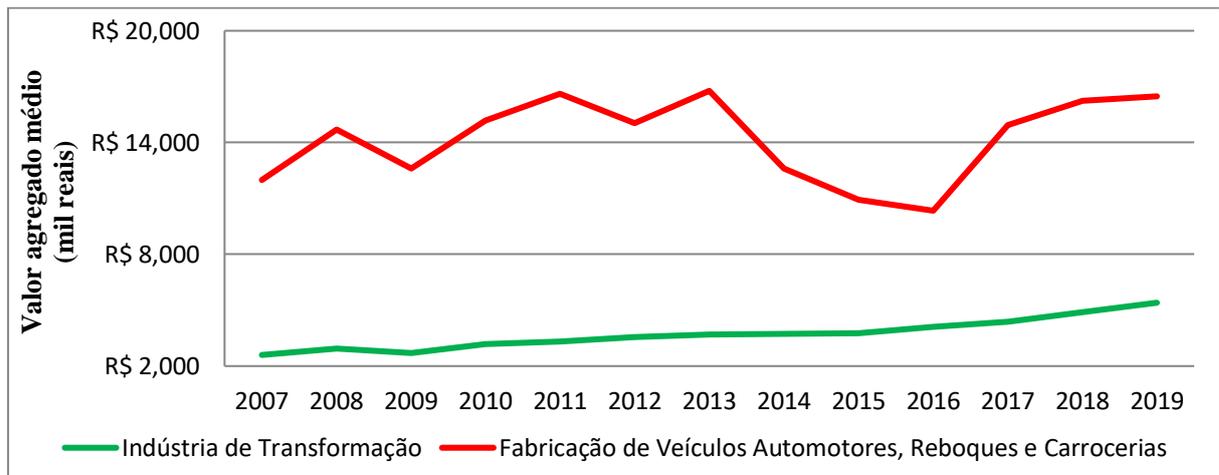
A indústria automobilística desenvolveu-se de diferentes maneiras dependendo do local onde se instalou, mas sempre foi capaz de induzir um efeito multiplicador na economia local, porque sua cadeia produtiva complexa e longa necessita de diversos componentes para a sua realização como é apontado por Davanzo (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 médio por empresa da indústria automobilística em comparação à indústria de transformação.

GRÁFICO 01 – Comparação do valor adicionado médio por empresa (2007 – 2019).



Fonte: IBGE.

Dada a sua complexidade econômica, os efeitos indutores de investimento, emprego e renda geram externalidades para além da esfera econômica, incentivando o crescimento populacional, a ampliação do nível de renda e a melhoria da qualidade de vida. Contudo, caso esse processo aconteça de maneira espacialmente concentrada, cria-se uma fragilidade econômica na localidade. A fim de exemplificar o processo da melhoria das condições de vida e da constituição de uma vulnerabilidade econômica, pode-se comentar do desenvolvimento do setor automobilístico nos EUA.

Em *“The evolution of the U.S. automobile industry and Detroit as its capital.”*, Klepper aponta que, em um intervalo de quinze anos, Detroit teve a capacidade de transformar completamente sua realidade durante a primeira metade do século XX, deixando de ser uma cidade portuária focado no comércio para tornar-se a “Capital do Motor”. Entretanto, mudanças nas estruturas do oligopólio automotivo internacional, durante a década de 1980, resultaram na tomada de novas condutas das automobilísticas estadunidenses. Na situação, a decisão tomada foi a internacionalização das cadeias produtivas, transferindo suas fábricas para o exterior, em uma tentativa de baratear os custos de produção, por meio do uso de mão-de-obra barata. Tais medidas melhoram o desempenho das empresas americanas,

aumentando sua competitividade contra os veículos japoneses e europeus. Porém, essas decisões tiveram reflexos negativos nos locais em que estavam instaladas as linhas de montagem anteriormente, alterando a realidade local tão rapidamente como foi com a inserção dessas montadoras, fazendo com que a cidade de Detroit perdesse sua relevância econômica com o tempo.

Essas consequências estão presentes no documentário “Roger & Me”, do diretor Michael Moore. Nele são apresentados alguns efeitos decorrentes do mesmo processo Detroit, mas dessa vez na cidade de Flint, também no estado de Michigan. Com o encerramento das atividades da General Motors (GM) na cidade, o aumento do número de desempregados provocou diversas consequências negativas em diversas esferas, induzidas pelo fim da principal fonte de renda. Dentre esses efeitos pode-se elencar: o aumento do número de declarações de falência de unidades de comércio, assim como do número de despejos, piora nos índices de criminalidade e o agravamento da desigualdade social. Outro ponto salientado no documentário são as medidas adotadas pelo setor público na intenção de amenizar os efeitos gerados pela GM, que, em geral, fracassaram, confirmando a fragilidade de um processo de desenvolvimento urbano centrado em apenas uma atividade econômica.

Dessa forma, pode-se observar que a indústria automotiva é bastante dinâmica, capaz de induzir e aumentar os níveis de renda de determinada região, ao mesmo tempo em que, a interrupção de suas atividades é capaz de gerar diversas externalidades negativas, justamente por causa da sua complexidade. Sendo assim, em situações cujo processo de desenvolvimento regional e urbano foi centrado nela como a principal fonte de renda, aumenta ainda mais a vulnerabilidade da região.

## **2.2. Contextualização histórica da implantação do setor automobilístico no Brasil**

O setor automobilístico foi introduzido na economia nacional no final do século XIX, graças ao aumento das exportações no período, a renda interna aumentou de tal forma que a demanda interna se diversificou, alterando os padrões de consumo de uma parcela populacional. Dessa maneira, o automóvel passava a participar do cotidiano do país, sendo que, até o final da década de 1920, foram importados cerca de 30.000 veículos (ALMEIDA, 1972). Porém com a Primeira Guerra Mundial, o acesso a esses bens especializados em capital foi dificultado.

A manufatura dos automóveis, com origem totalmente nacional, começou na década de 50, por meio de políticas de incentivo promovidas pelo governo federal, que, por sua vez,

foram possibilitadas por um desenvolvimento prévio de outros setores econômicos, para que as demandas das novas linhas de montagem fossem atendidas.

A indústria automobilística no Brasil apresentou, inicialmente, três fases, que tiveram diferentes características e taxas de crescimento entre si (OTTOBONI, 1996):

- Primeira fase (1957-1962): foi caracterizada por uma alta taxa de crescimento, explicada por uma demanda reprimida advinda de períodos anteriores;
- Segunda fase (1963-1967): com o suprimento das demandas nacionais reprimidas dos períodos anteriores, sua taxa de crescimento diminuiu e a produção focada começou a orientar-se para o mercado externo;
- Terceira fase (1968-1974): sem muitas alterações nas taxas de crescimento, uma integração ao cenário internacional aconteceu dessa forma, novas técnicas de organização e equipamentos foram difundidos internamente.

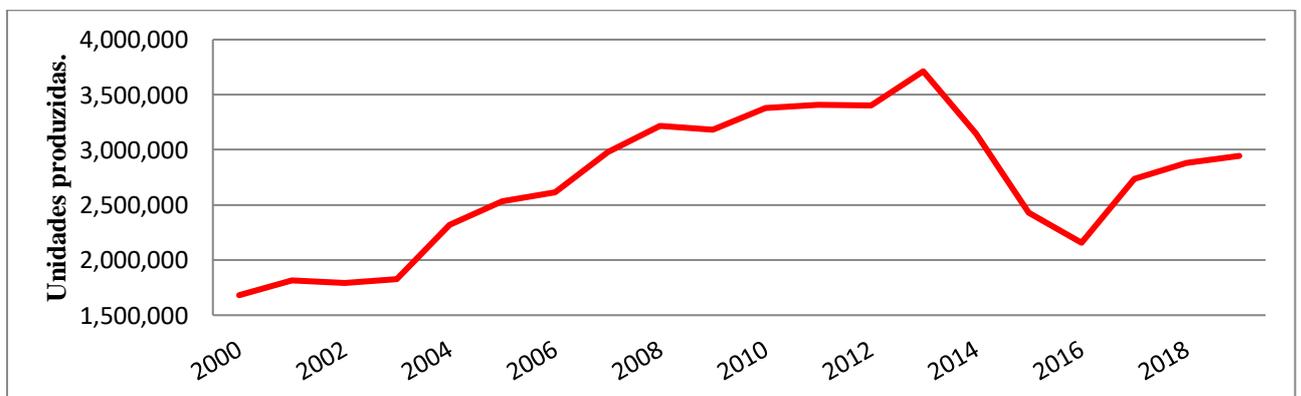
Após essas fases, o setor automobilístico sofreu, assim como toda economia brasileira, uma retração econômica durante a década de 1980, pois neste contexto, diversos fatores corroboraram para a realização de um cenário de estagnação econômica junto com um elevado nível da inflação. Esses fatores, em grande medida, foram consequência da crise da dívida externa, que afetou o Brasil e outros países periféricos, resultando em uma fuga de capitais, por exemplo.

Durante a década de 1990, os conflitos entre governos regionais em busca da atração de investimentos também atingiram o setor automotivo, tendo o caso da fábrica da Ford em Camaçari como um expoente da “guerra fiscal”. Antes da instalação da fábrica baiana, um longo processo de negociação entre diferentes estados e municípios com as montadoras tinham acontecido, em que buscava atender isenções fiscais e infraestrutura, com uma oportunidade de geração de emprego e renda na região instalada, inicialmente um acordo entre a transnacional e os governos do Rio Grande do Sul aparentavam estar bem consolidados, porém o governo da Bahia atravessou as negociações oferecendo incentivos exorbitantes, concluindo esse episódio. As repercussões desse evento resultaram em diversas críticas para o então governador da Bahia, Cesar Borges, todavia, esse caso é capaz de apresentar a importância que esse tipo de indústria apresenta, sendo colocada, no caso, como a solução para diversos problemas econômicos.

Nas décadas seguintes, de acordo com Casotti e Goldenstein (2008), o setor automobilístico apresentou características que podem, novamente, serem destacadas e separadas em fases, sendo elas:

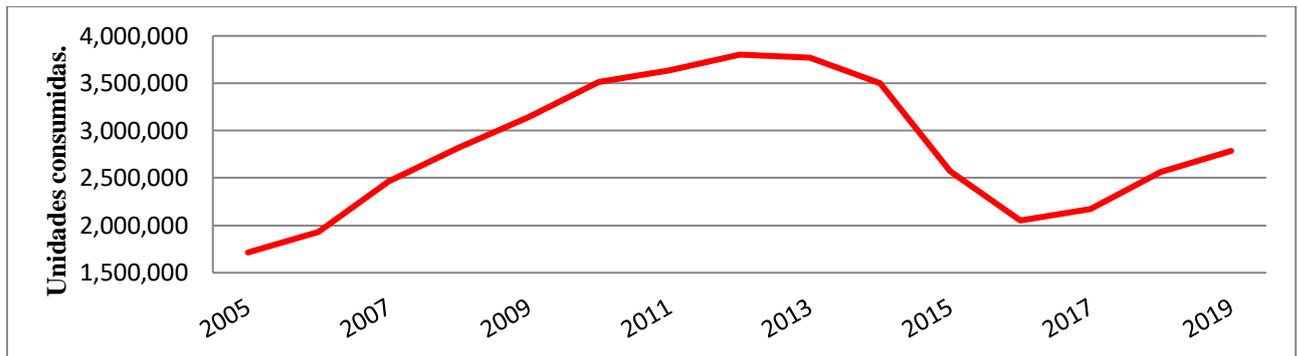
- Estagnação (1990 - 1992): o setor automotivo estava em uma posição desfavorável frente à abertura econômica nacional, além de ainda sofrer consequências referentes à década anterior, dessa forma, na tentativa de resolver esta situação, foi construído um acordo automotivo em prol da modernização setorial, que, junto à assinatura do Tratado de Assunção em 1991, gerou expectativas otimistas para a indústria;
- Ascensão (1993 - 1997): período marcado pelo programa de carro popular de 1993, que facilitou o acesso da população ao seu primeiro automóvel, o aumento do investimento de montadoras estrangeiras no território nacional, como a Honda e a Toyota, que ampliaram seus negócios no Brasil com a inauguração de plantas produtivas, a concretização do Plano Real e a implantação do Regime Automotivo, todos esses fatores consolidaram o setor automobilístico brasileiro;
- Queda (1998 - 2003): a quebra das expectativas, vitalizadas no período anterior, decorreram principalmente da crise asiática, pois, similar ao ocorrido na década de 80, um cenário com o processo de fuga de capitais, junto com a elevação das taxas de juros e depreciação cambial repetiu-se. Outra preocupação sobre o desempenho futuro da economia brasileira estava ligada aos resultados das eleições presidenciais de 2002, em que mudanças significativas nas políticas macroeconômicas nacionais eram esperadas e não eram apreciadas;
- Retomada de investimentos (2004 - 2008): com a manutenção do quadro macroeconômico, o controle da inflação, o processo de queda das taxas de juros e um cenário externo favorável, o setor automobilístico, assim como a econômica nacional como um todo, foi capaz de iniciar uma fase de recuperação (CASOTTI & GOLDENSTEIN, 2008).

GRÁFICO 02 – Evolução da produção de automóveis no Brasil (2000 – 2019).



Fonte: OICA.

GRÁFICO 03 – Evolução do consumo de automóveis no Brasil (2005 – 2019).



Fonte: OICA.

Nos GRAF. 02 e 03 pode-se perceber a mudança da fase de queda (1998 – 2003) para a de retomada dos investimentos (2004 – 2008), e uma estagnação na produção e do consumo em um patamar elevado, graças aos impactos da crise financeiro-econômica de 2008 na economia brasileira. Mesmo durante essa primeira estagnação econômica, montadoras estrangeiras investiram no mercado brasileiro, como Hyundai e a JAC Motors, a primeira inaugurou sua primeira fábrica no Brasil em 2011, enquanto a segunda, no mesmo ano, entrou no mercado brasileiro com a importação de veículos chineses.

De 2013 a 2017, o Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores (Inovar-Auto) foi colocado em vigor, tinha como objetivo melhorar a competitividade do setor automobilístico instalado no país, visando aumentar os investimentos em pesquisa e desenvolvimento (P&D), o volume de gastos em engenharia, tecnologia industrial básica (TIB) e capacitação de fornecedores além da produção de veículos mais econômicos e seguros. Esses objetivos seriam possíveis por meio de subsídios fornecidos pelo governo federal, e como é apresentado por Felix (2017), houve uma melhoria da eficiência energética.

O setor iria sofrer uma queda significativa no seu nível de produção a partir de 2013, sendo 2016 um ano de inflexão dessa tendência, não obstante, a retomada econômica realizada após essa derrocada apresentou um “teto”, colocando o setor automobilístico novamente em uma situação de estagnação econômica, mas em um patamar inferior ao da estagnação de 2008.

### 2.3. Contexto do conjunto industrial Ford São Bernardo do Campo

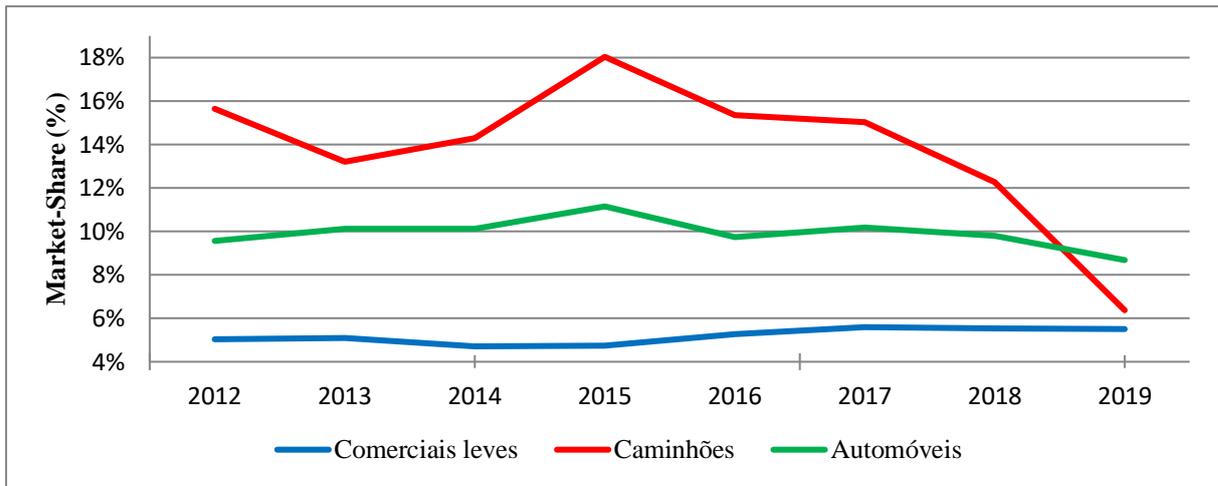
A decisão de encerramento das atividades produtivas da Ford em São Bernardo do Campo é resultado de um processo que foi constituído pela perda de sua importância relativa entre as demais plantas instaladas no país, a situação da Ford perante as demais montadoras

em um quadro internacional, a conjuntura econômica brasileira no período recente e suas expectativas para o futuro.

Dessa forma, nessa seção, será apresentada uma perspectiva histórica mais próxima à realidade da planta paulista, a fim de evidenciar as motivações por trás da tomada dessa decisão, enquanto comentários sobre a situação da Ford no setor automotivo internacional e os movimentos dele, estarão apresentados no segundo capítulo.

Em 1967, a Ford buscava diversificar sua produção no Brasil, para concorrer com as demais montadoras em outros nichos do mercado, dessa maneira a compra da Willys Overland do Brasil foi realizada, assim, ainda no mesmo ano, a produção da Ford no ABC paulista iniciava-se. Essa região ainda testemunharia a instalação de outras montadoras (como a Volkswagen, GM, Mercedes e Scania) em seu território, assim como a de fábricas de setores induzidos pelas montadoras, como as fábricas da Pirelli, Firestone (atual Bridgestone) e polos petroquímicos (hoje administrados pela Braskem), fora o aumento das zonas de comércio (o contexto era bastante prolífico, permitindo o desenvolvimento de empresas varejistas como a Casas Bahia), alterando a dinâmica econômica, os aspectos urbanos e demográficos da região.

Com a crise da dívida externa e a estagnação econômica brasileira na década de 1980, a planta do ABC encontrou dificuldades em realizar renovações tecnológicas nas linhas de montagem, esse atraso tecnológico em relação a outras filiais ficou mais evidente com a instalação da planta industrial em Camaçari na Bahia, em 2001, visto que essa apresentava equipamentos mais recentes, com um hiato tecnológico bem inferior, em relação ao da planta paulista. As diferenças entre as duas fábricas também ocorreram na esfera da produção, em que cada uma apresentou uma especialização própria, em Camaçari as linhas eram voltadas para a fabricação de veículos de pequeno porte, como os modelos Ford Ka Sedan e o Ford Ka Hatch, enquanto a fábrica de São Paulo especializou-se nos veículos de grande porte, como a linha de caminhões Cargo, F-4000 e F-350, além de uma linha de montagem voltada para o Ford Fiesta (esse modelo era produzido nacionalmente desde 1994), no GRAF. 04 existe uma comparação entre o *market-share* dos diferentes tipos de veículos produzidos pela Ford no Brasil.

GRÁFICO 04 – Variação do *market-share* da Ford no Brasil (2012 – 2019).

Fonte: ANFAVEA.

A partir da observação dos dados no GRAF. 04, pode-se perceber uma queda da participação da Ford na produção de caminhões, representado a queda relativa da importância da planta de São Bernardo em comparação com a unidade baiana pode-se relacionar com alguns episódios ocorridos no Brasil. Anteriormente, no GRAF.02, foram apresentadas as unidades de automóveis produzidos ao longo do século XXI, e é perceptível uma ruptura com o ritmo de produção na passagem de 2013 para 2014, alguns motivos podem ser elencados são: a saturação do consumo de automóveis (por tratar-se de bens duráveis, a redução do IPI, instituída pelo então governo Dilma até o fim de 2012, facilitou o acesso a esse conjunto de bens, essa evolução pode ser observada no GRAF.03), a crise política e econômica recente (desde o processo de impeachment, em 2015, as instituições políticas foram bastante desgastadas, além de não terem sido capazes de promover medidas cabíveis para a resolução do quadro de estagnação econômica, ainda persistente), o atraso tecnológico das plantas instaladas (as fábricas brasileiras estão defasadas do padrão internacional e os veículos da Ford não são capazes de atender as mudanças comportamentais da demanda) e o fim de projetos nacionais de subsídios como o Inovar-Auto (dificultando a situação das fábricas atrasadas dentro do processo concorrencial).

### 3. BREVE CARACTERIZAÇÃO DO SETOR AUTOMOBILÍSTICO

Nessa seção serão apresentados alguns tópicos a respeito de como mudanças nas estruturas do comércio internacional, do sistema monetário e financeiro internacional no final do século XX acabaram afetando o setor automobilístico. Nessa perspectiva, a relação entre o processo de globalização (por meio da *offshoring* e especialização produtiva), a centralidade

assumida pelos departamentos de P&D e a financeirização das grandes empresas serão apontadas como fatores promotores de mudanças na estrutura do oligopólio automobilístico a partir da década de 80, e como essas alterações reverberam no presente e até mesmo na decisão de encerramento da atividade produtiva na planta da Ford em São Bernardo do Campo.

### **3.1. Processo de financeirização e seus efeitos**

No trabalho de Lazonick e O’Sullivan, “*Maximizing shareholder value: a new ideology for corporate governance*”, a transição entre as metodologias de “reter e reinvestir” e “reduzir e distribuir” é descrita. Essa mudança deu-se pela inserção de mais competidores no quadro internacional e pela própria dimensão que as corporações tomaram no processo de diversificação setorial. A estrutura administrativa acabou por reduzir a eficiência das empresas, pois as proporções atingidas e a grande diferenciação setorial não garantiam a manutenção da eficiência em todos os setores nos quais estava presente. Portanto, novas diretrizes sobre as governanças corporativas deveriam ser tomadas.

Dessa maneira, a teoria da agência passou a estar em evidência, ela implicava em uma participação mais ativa dos acionistas na tomada de decisões administrativas, visto que essa transferência de responsabilidades dos administradores para os acionistas representaria a instituição do mercado como um agente promotor da maior eficiência alocativa dos recursos. Assim, essa mudança de postura da governança corporativa colaborou na disseminação de uma nova metodologia, “reduzir e distribuir”, que está relacionada em reduzir o porte da corporação administrada como uma forma de auferir maiores retornos sobre o patrimônio líquido e aumentar a distribuição das rendas corporativas.

A introdução da ideologia de maximização do valor do acionista (MVA), como foi observada, afetou a estrutura das grandes corporações nas últimas décadas do século XX, de tal forma que induziram condutas visando melhorar o desempenho delas. No caso anteriormente comentado, o encerramento das atividades da GM em Flint, EUA, está vinculado ao mesmo contexto histórico da transição de metodologias corporativas. Naquele caso, os administradores de empresa, buscando melhorar o desempenho econômico da montadora, promoveram a substituição das unidades instaladas nos EUA, por novas fábricas no México. Dessa forma pode-se observar que a fim de atingir a MVA, decisões tomadas sobre as esferas produtivas foram necessárias, e assim como é apresentado em Lazonick e O’Sullivan (2002), a consequência sobre a população diretamente afetada foi a ampliação da desigualdade socioeconômica, bem expressa pelo documentário de Michael Moore.

As esferas comerciais e tecnológicas também estão envolvidas na tomada de decisão dessas novas gerências corporativas, que também afetaram o setor automotivo no final do século XX, sendo todas componentes da função objetivo apresentada em Braga (1997). O autor demonstra que não existe uma contraposição entre o papel das finanças e a parcela produtiva, comercial e tecnológica das empresas, enfatizando a complementaridade entre essas esferas. Nas seções seguintes será apresentado como as diferentes esferas da valorização foram influenciadas pelos processos de financeirização e como se aplicam ao setor automobilístico.

### *3.1.1. Esfera produtiva e comercial*

Com a dominância da esfera financeira sobre os demais circuitos de valorização, a indústria de transformação ficou sujeita a MVA, em que a internacionalização das corporações, constituição de CGV, especialização e externalização produtiva, alteraram o cenário do comércio internacional e proporcionaram para as empresas um aumento de sua lucratividade (MILBERG e WINKLER, 2009). A melhoria desses resultados se dá por um conjunto de fatores, dentre eles existe uma vantagem produtiva de usufruir de uma redução dos custos salariais e dos insumos produtivos, pois nesta nova economia há uma menor influência e pressão dos sindicatos e uma maior proximidade com a fonte das matérias-primas.

O conjunto desses efeitos acaba promovendo uma redução dos custos, que resulta em dois novos efeitos, um primeiro que se trata da ampliação da margem de lucro, enquanto um segundo, que, a partir da compressão dos custos, reduz o nível de preços de determinado bem, possibilitando um crescimento das escalas de mercado, dentro das economias em que as novas plantas industriais estão instaladas e até mesmo em economias externas, que têm acesso a esses novos produtos por preço inferiores via importação, a combinação desses efeitos proporciona um aumento da lucratividade.

Por fim, uma última análise apresentada trata-se da maneira que essa nova massa de lucros acaba sendo repartida, sendo o motivo pelo qual, a decisão de realizar a externalização produtiva foi tomada, pois a destinação desses recursos auferidos poderia ser tanto para a realização de investimentos, a fim de ampliar a capacidade produtiva, por exemplo, ou serem repassados para os acionistas, logo uma parte considerável desse montante acaba sendo utilizado para o pagamento de dividendos, e o restante é repassado para o investimento, que pelo seu caráter dual, no período seguinte amplia ainda mais o ritmo de crescimento da

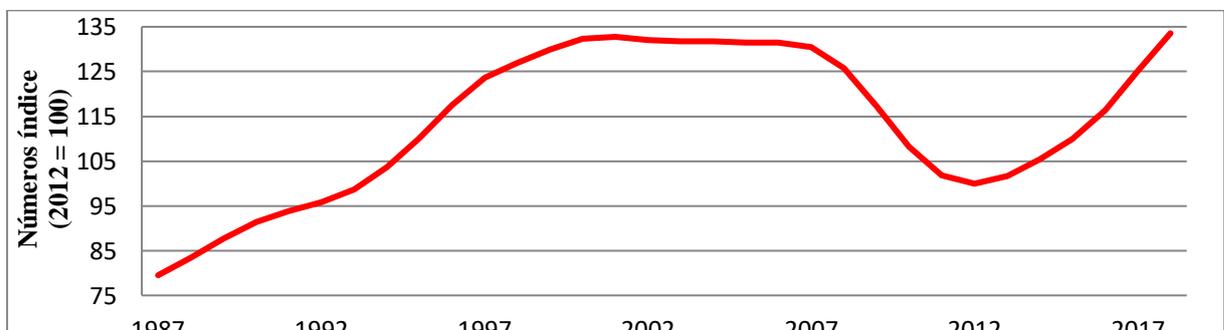
lucratividade; mas, como é apontado pelos autores, mesmo com a centralidade da ideologia da MVA na gerência das corporações, o nível desses investimentos estagnou-se ou caiu.

Sob esse viés, o setor automotivo passou a descentralizar-se de seus países de origem, promovendo uma ampliação da lucratividade das empresas, como é visível no exemplo de Flint, pois houve uma melhoria dos resultados econômicos da GM. Nos países nos quais as plantas passaram a serem instaladas, como no Brasil e México, outros efeitos foram observados. A introdução dessas novas empresas expressou o funcionamento do processo descrito por Milberg e Winkler, devido ao potencial do mercado consumidor e a capacidade de atender as demandas das demais economias da região pela exportação.

### 3.1.2. Pesquisa e desenvolvimento

Outras políticas adotadas pelas multinacionais que buscam atender a MVA estão diretamente vinculadas ao desenvolvimento de novos produtos e de processos, pois viabilizam ganhos por meio da diferenciação dos produtos, pelo aperfeiçoamento dos processos produtivos, proporcionando ganhos na lucratividade extraordinários e vantagens concorrenciais. No caso do setor automotivo, o desenvolvimento tecnológico passou a estar relacionado com os avanços obtidos nas áreas de matrizes energéticas e da microeletrônica, que, influenciado por mudanças comportamentais da demanda, aumentaram os incentivos na busca da obtenção e difusão de veículos com motor elétrico. A fim de demonstrar a relevância que os departamentos de P&D alcançaram com o decorrer do tempo, o GRAF. 05 a seguir demonstra a evolução do volume desses gastos em empresas estadunidenses:

GRÁFICO 05 – Evolução dos gastos em P&D do setor automobilístico nos EUA  
(1987 – 2017).



Fonte: *Bureau of Economic Analysis*.

Como é perceptível no GRAF.05, os gastos em P&D, a partir do final da década de 80 aceleraram nesse setor, embora esse ritmo fosse interrompido pela crise econômico-financeira de 2008, forçando a diminuição desses gastos em decorrência de um contexto repleto de

incerteza e tendo seu crescimento retomado após a superação desse período. Uma das justificativas do aumento expressivo desses gastos, segundo Salerno (2017), é o aumento da relevância das questões ambientais no debate público. Esse aumento da preocupação popular sobre o meio ambiente e a sustentabilidade ecológica do sistema econômico conquistaram mais espaço e relevância com o passar dos últimos anos, uma forma na qual essa mudança se expressou foi à instituição de restrições ambientais, por exemplo.

Embora esse aumento dos volumes no dispêndio tecnológico esteja atrelado à incerteza e a um risco sobre a concretização real de determinados ativos intangíveis, também apresenta uma natureza cumulativa e coletiva, como é apresentado por Mazzucato (2020), em que desmistifica essas ópticas que atrelam um alto nível de risco com o desenvolvimento tecnológico, pois, por meio dos incentivos do setor público, o risco desse processo passa a ser coletivizado, enquanto os retornos privatizados (sendo esse um ponto central da crítica da autora). Esses fatores também são aplicados na indústria automobilística, como foi apresentado por Gomes e Maluf (2021). O governo chinês foi capaz de agir por diferentes meios a fim de atender os objetivos de sua política industrial pró-veículos elétricos (como subsídios de compra e incentivos fiscais, compras governamentais, medidas regulatórias, promoção de infraestrutura de recarga e disponibilidade de crédito para esse conjunto de veículos).

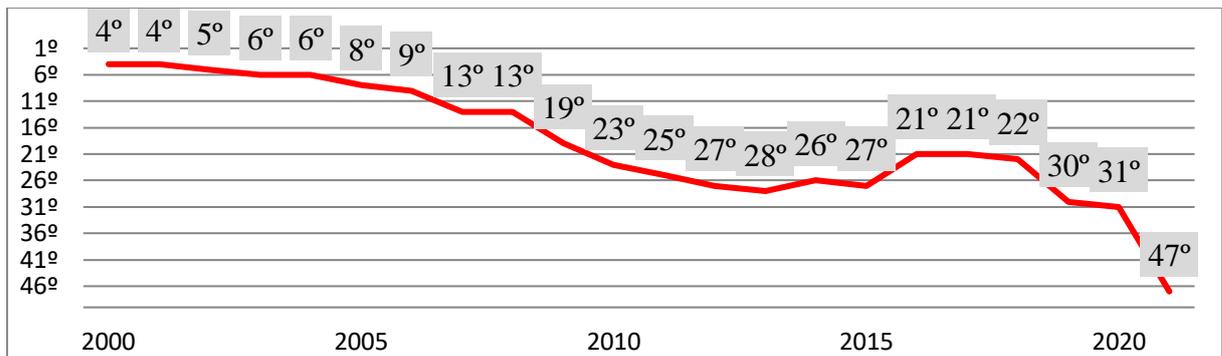
Dessa maneira, trata-se de um modelo que já está presente no contexto contemporâneo, em que as empresas desse oligopólio buscam diferenciais em seus veículos como atrativos para o mercado consumidor, ao mesmo tempo em que participam de uma disputa dentro de seus departamentos de P&D focado no desenvolvimento de veículos elétricos.

### **3.2. Enquadramento da Ford**

As mudanças referidas dentro do setor acabaram impondo à Ford a necessidade de realizar uma reestruturação produtiva e administrativa. Com a ampliação da intensidade de capital na cadeia produtiva, uma maior dificuldade na manutenção da produção de novas linhas de veículos em países com de mão-de obra barata (DOMÁNSKI, 2010), as novas perspectivas do setor envolvendo maiores gastos em P&D, a metodologia de “reduzir e distribuir” e a introdução de novos concorrentes com diferenciações expressivas no produto (como veículos mais eficientes de algumas montadoras europeias, ou de menor custo de manutenção, como os carros japoneses), alteraram as estruturas do setor. Contudo, esse processo de reestruturação apresentou um custo social, como o aumento dos índices de

desemprego na Inglaterra (The Guardian, 2019) e no Brasil (MENDES, 2019), por exemplo. Essa dificuldade de realizar uma atualização estrutural a fim de atender as novas tendências da indústria resultou em uma relativa perda de espaço no mercado internacional, como poder ser observado no GRAF. 06:

GRÁFICO 06 – Evolução da classificação da Ford (2000 – 2021).



Fonte: Fortune.

No GRAF. 06, as classificações da Ford segundo a “Fortune 500” estão apresentadas. O decaimento da Ford nessa lista é resultado da ascensão das empresas de tecnologia, como a Google e da não adequação da empresa com as mudanças estruturais do setor automobilístico. Por exemplo, seguindo a metodologia do “reduzir e distribuir”, algumas políticas administrativas foram realizadas, como planos de demissões coletivas (FERRAZ, 2019), desistência de operação (FORD..., 2016) e o encerramento da atividade de linhas de montagem (FORD..., 2019). Além disso, pode-se observar que, mesmo uma empresa relevante em seu setor, como a Ford, está sujeita a mudanças estruturais. Logo, tais medidas de adaptação afetaram de alguma maneira suas filiais, como no caso do ABC.

A decisão de encerramento da atividade produtiva na planta paulista não ocorreu por um acaso, ou de maneira inesperada, diversos fatores em relação a conjuntura interna e externa econômica e setorial auxiliaram nessa escolha.

#### 4. EFEITOS DO ENCERRAMENTO DAS ATIVIDADES PRODUTIVAS DE PLANTAS AUTOMOBILÍSTICAS NOS EUA: ANÁLISE DE CASOS

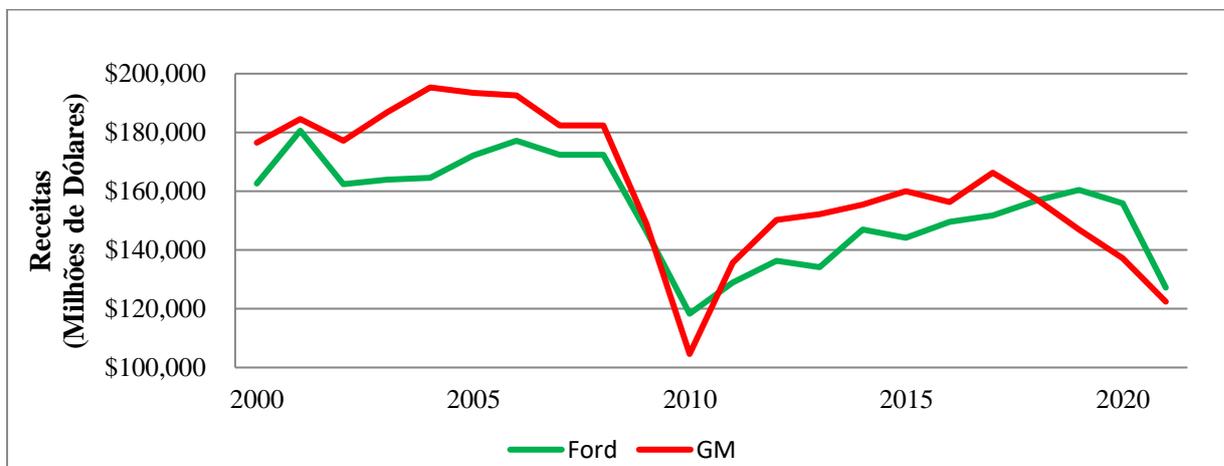
Após a apresentação das características histórico-estruturais do setor automobilístico no Brasil e também da dinâmica que esse oligopólio apresentou no passado recente, podemos associar o episódio de São Bernardo do Campo com outros processos de natureza semelhante, entretanto isso não é o suficiente para observarmos possíveis consequências ao encerramento das atividades produtivas, visto que uma economia que apresente uma complexidade do

mercado interno inferior ou um maior nível de seguridade social, responderia de maneiras diferentes e conseqüentemente com resultados diferentes ao final desse processo, seguindo as políticas voltadas a metodologia de “reduzir e distribuir”.

#### 4.1. Setor automobilístico nos EUA

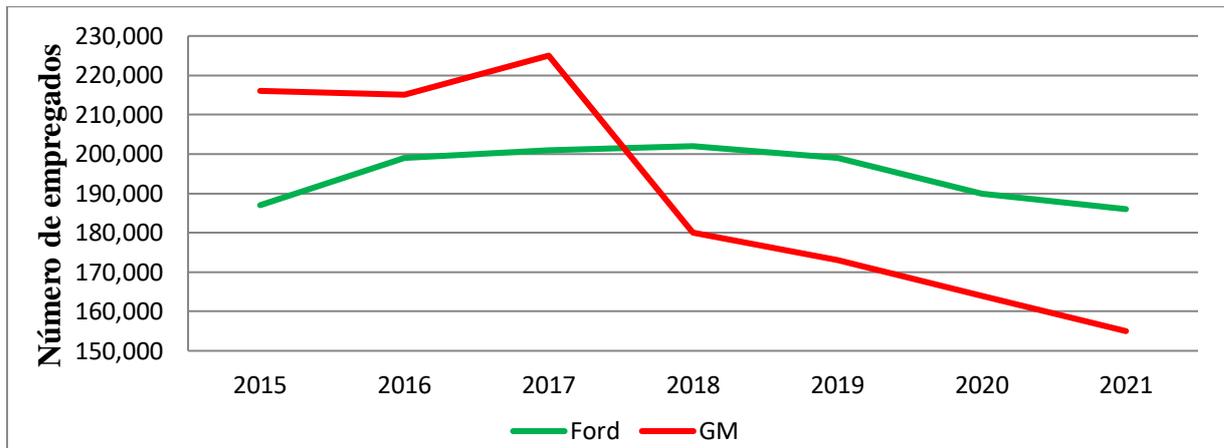
Para realizarmos uma análise comparativa dos casos, estudar as conseqüências e as medidas tomadas em um contexto de desligamento de uma fábrica, alguns casos da economia estadunidense foram selecionados, a escolha dos EUA apresenta dois aspectos, um relacionado com a esfera cultural, que decorrente do tempo no qual esse setor está instalado e presente no cotidiano da população, tornaram seus produtos em um símbolo, além de auxiliar na consolidação do “American Way of Life”, essa relação entre o automóvel e sucesso profissional também está bastante presente no cotidiano do Brasil, que mesmo apresentando problemas estruturais relevantes e diversos fatores que intensificam a heterogeneidade social, o aumento do consumo desse bem ainda está presente, apresentando uma relação de 1 carro em cada 4 habitantes em 2018 (BRASIL..., 2017) e em locais com uma maior concentração de renda, como o Estado de São Paulo, apresenta 7,4 veículos para cada 10 habitantes (MENEZES, 2018). Outro aspecto está relacionado ao desempenho desse setor no século XXI, como foi apresentada no tópico anterior, a Ford apresenta dificuldades ao se inserir nesse novo contexto do oligopólio automotivo, mas não só ela, a GM também enfrenta dificuldades semelhantes, a seguir podemos observar a evolução das receitas e do número de empregados dessas duas empresas no passado recente.

GRÁFICO 07 – Evolução das receitas da Ford e GM (2000 – 2021).



Fonte: Fortune.

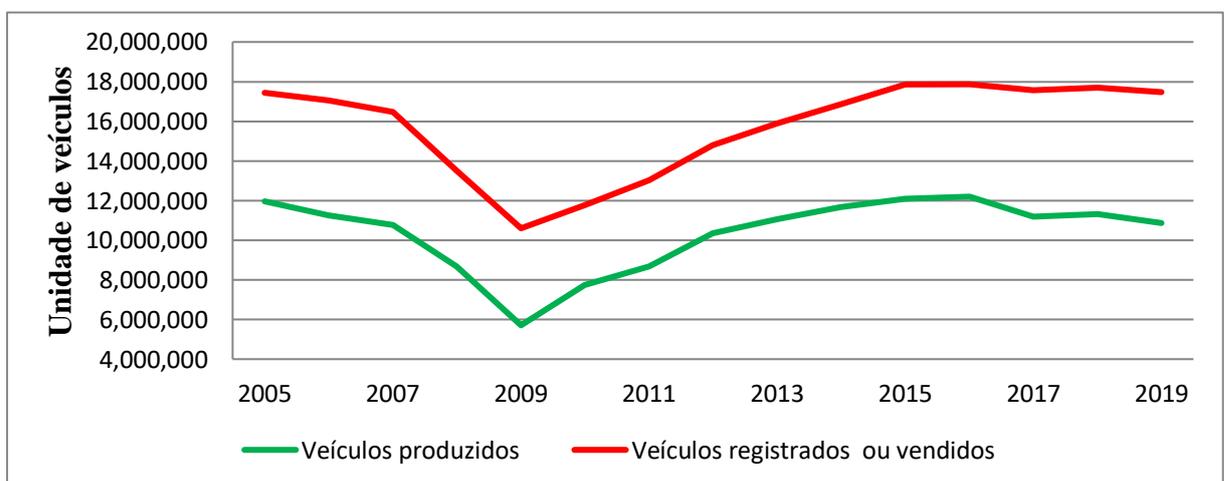
GRÁFICO 08 – Evolução do número de empregados da Ford e GM (2015 – 2021).



Fonte: Fortune.

A partir dos GRAF. 07 e 08, podemos observar um decrescimento das principais montadoras dos EUA nas últimas décadas, com destaque ao impacto sofrido após 2008 (melhor representado no GRAF. 07). Outra maneira de identificarmos a queda desse desempenho, assim como o impacto da crise econômico-financeira, está na comparação da demanda e da oferta desses bens ao longo do tempo desse período nos EUA.

GRÁFICO 09 – Evolução da produção e do consumo de veículos nos EUA (2005 – 2019).



Fonte: OICA.

Os movimentos das curvas presentes no GRAF. 09 assemelham-se ao dos GRAF.02 e 03, em que após 2008, uma recuperação econômica marca a ascensão dos níveis de produção e consumo até a chegada de um “teto”, no qual não superam, e até mesmo regredem no final do período demarcado. Esse comportamento está relacionado com a saturação do consumo de automóveis no mercado interno estadunidense e o processo de internacionalização produtiva que impacta diretamente no nível de produção interno e de renda dos trabalhadores,

consumidores diretos desse bem. Assim, podemos traçar um paralelo entre a economia dos EUA com a brasileira, mesmo que em grandezas diferentes, ambas apresentam um setor automotivo bastante influente, além de comportamentos semelhantes após 2008 e o porte do mercado consumidor.

#### 4.2. Avaliação dos casos

Na etapa seguinte da análise da conjuntura estadunidense foram levantados alguns casos em que as montadoras instaladas em uma determinada localidade encerraram sua atividade, por diferentes motivos, ocasionando o aumento do número de desempregados e também no fechamento de fontes de renda. Oito cidades foram estudadas, e dessas quatro foram selecionadas para a realização de uma análise mais profunda, a seguir uma tabela apresentará de maneira sucinta algumas informações sobre elas.

TABELA 01 – Informações sobre os casos estudados.

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

Fonte: *United States Census Bureau*.

Legenda: \* população referente aos condados

\*\* população referente às regiões metropolitanas.

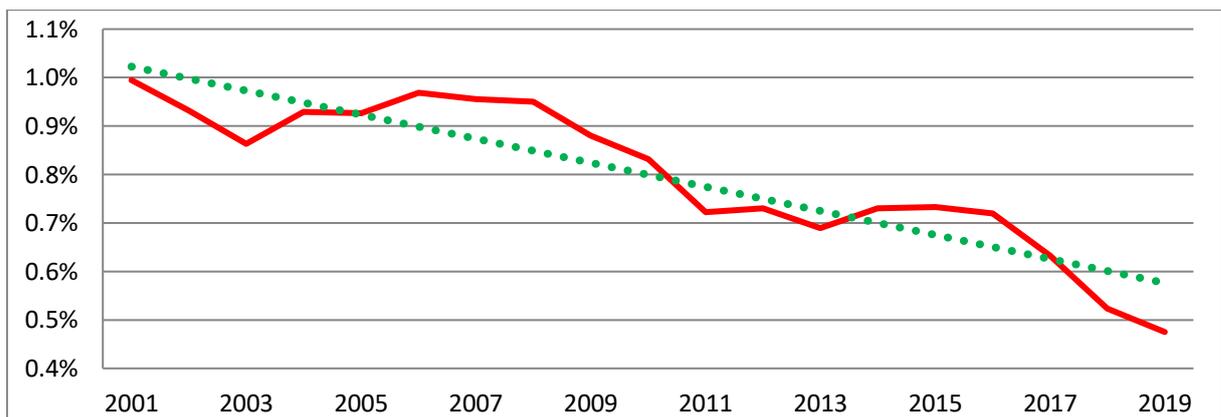
Os principais fatores considerados para essa seleção foram: a população da cidade ou condado, quanto tempo determinada fábrica ficou instalado na região e quanto tempo decorreu-se após o encerramento das atividades, para compararmos tamanho do mercado consumidor, influência e poder de transformação da planta industrial e a evolução econômica da região para captarmos possíveis efeitos, respectivamente.

Em uma primeira observação sobre a TAB.01 pode-se perceber a existência de dois grupos, o primeiro composto por Newark e Kenosha, e o segundo formado por Flint e Detroit. Essa separação é possível devido à proximidade dos anos de encerramento, ao contexto histórico desses períodos apontados e os efeitos que apresentaram ao longo do século XXI. Assim o primeiro grupo nos apresenta informações sobre os impactos imediatos do fechamento de uma linha de montagem, como consequência da crise 2008, a qual induziu o processo de falência da Chrysler, montadora responsável pelas indústrias desses casos, já o

segundo grupo consegue nos apresentar dados sobre os efeitos de longo prazo desse processo, além de ser resultado de outro momento histórico da economia internacional, em que a globalização produtiva era uma peça central em uma nova estrutura produtiva, inclusive para o setor automobilístico, em uma tentativa de melhorar seu desempenho no processo de concorrência após a inserção das montadoras japonesas no oligopólio.

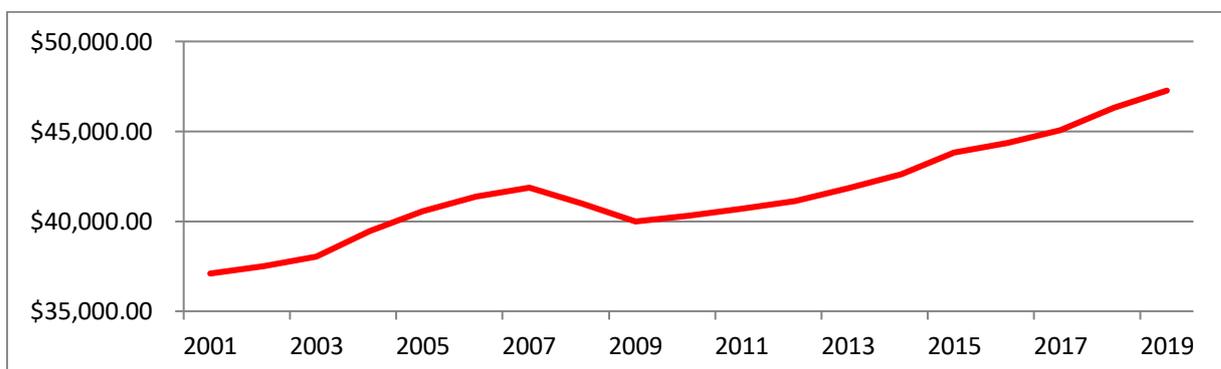
Por fim, os dois indicadores mais visados nesse trabalho são a taxa de crescimento populacional anual e a renda *per capita* deflacionada, para que possamos observar o desenvolvimento demográfico e da renda individual, após os episódios elencados, assim pode-se observar o comportamento populacional em resposta a mudança da situação dos fatores concentradores de pessoas e renda, o parâmetro utilizado para essa observação acontecerá por meio da evolução desses indicadores dos EUA no período de 2001 até 2019.

GRÁFICO 10 – Variação da taxa de crescimento populacional nos EUA (2001 – 2019).



Fonte: *United States Census Bureau*.

GRÁFICO 11 – Evolução da renda *per capita* dos EUA (2001 – 2019).



Fonte: *Bureau of Economic Analysis*.

A partir dos GRAF. 10 E 11, podem-se perceber dois movimentos marcantes, o primeiro sendo uma tendência de estagnação da população estadunidense, em que a cada ano a taxa de crescimento populacional diminui ao mesmo tempo em que há um crescimento da

renda *per capita* no mesmo período, tendo apenas um momento de decréscimo, que está diretamente relacionado com a crise de 2008. A partir desses movimentos, poderemos destacar se, nos casos selecionados, há um descompasso em relação à economia a qual estão inseridos.

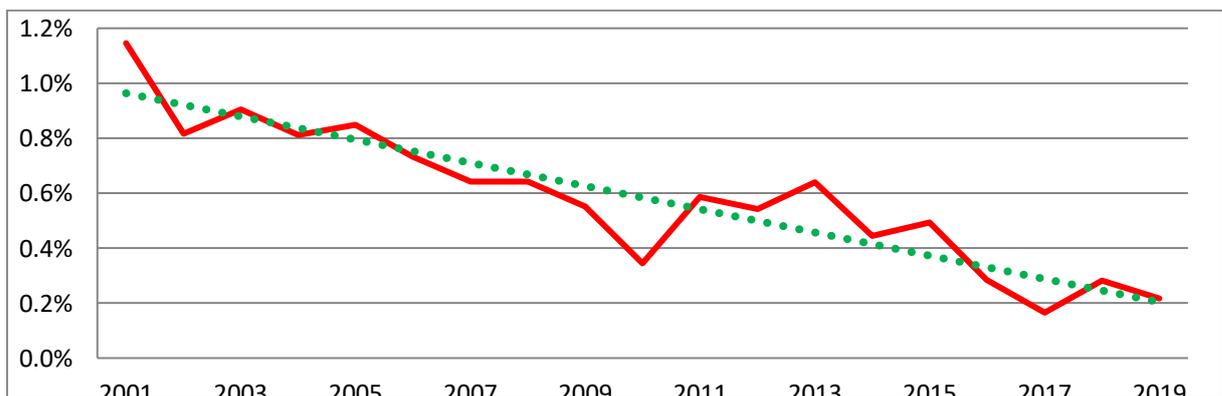
#### 4.2.1. Newark

A cidade de Newark está localizada no condado de New Castle, estado de Delaware, EUA. A população residente na região é de 31.454, segundo o *United States Census Bureau*, no ano de 2010.

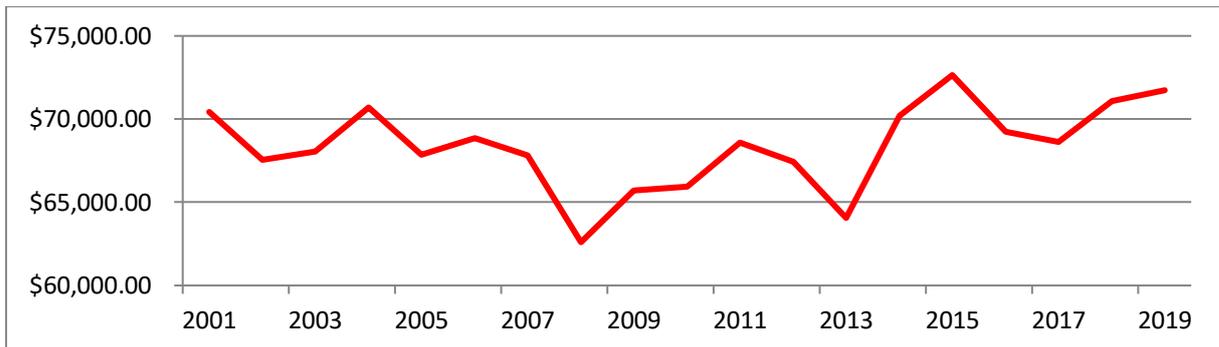
Em 1938, a Chrysler inaugurou uma fábrica na região, não obstante, em decorrência da crise de 2008, a montadora passou por uma reestruturação, nesse processo o encerramento de suas atividades em Newark ocorreu no ano de 2009, resultando no corte de 1.100 empregos diretos. Assim, a área antes utilizada pela fábrica passou a ser utilizada pela Universidade de Delaware (URS..., 2010).

Em comparação com o cenário de São Bernardo do Campo, há uma grande diferença populacional entre as duas cidades, todavia, o Estado de Delaware apresenta um processo de conurbação concretizado e uma alta concentração demográfica (177,93 habitante por quilometro quadrado), nesse viés, podemos ampliar a óptica para o âmbito do condado de New Castle (538.752 habitantes em 2010), cuja população se aproxima mais com SBC. Além dessa questão, o período em que a planta esteve em atividade foi de 71 anos, portanto, podemos observar os efeitos que a interrupção das atividades produtivas em uma região que sofreu forte influência dessa mesma indústria. De esta maneira os indicadores a seguir correspondem a dados extraídos referentes ao condado de New Castle, na tentativa apresentar efeitos comparáveis com a cidade paulista.

GRÁFICO 12 – Variação da taxa de crescimento populacional de New Castle (2001 – 2019).



Fonte: *United States Census Bureau*.

GRÁFICO 13 – Evolução da renda *per capita* de New Castle (2001 – 2019).

Fonte: *Bureau of Economic Analysis*.

No GRAF. 12, é possível observar uma queda marginal do crescimento populacional do condado, ou seja, a população a cada período cresce, mas em uma proporção inferior ao do período anterior. Já no GRAF. 13, observamos uma grande variação renda *per capita* do condado, os valores utilizados na constituição do gráfico foram deflacionados, portanto tal variação não pode ser explicada pelo impacto inflacionário, mas sim pelos ciclos expansivos e contracionista a qual a região está inserida.

Logo, no caso de Newark e de New Castle, pode-se observar impactos negativos, principalmente pela evolução da renda *per capita*. Contudo, pode-se afirmar que a ação afirmativa de utilizar a área da antiga fábrica para a universidade local trouxe consequências benéficas, pois substituíram a antiga fonte de renda por outra capaz de gerar a indução de investimentos (principalmente no setor terciário) e até de promover o desenvolvimento de novos setores econômicos, por meio da viabilização de novos estudos acadêmicos nos mais diferentes segmentos.

Em comparação com nossos parâmetros podemos indicar que existe certo descompasso, pois, mesmo que a queda da taxa de crescimento populacional aconteça em ambos os casos, a renda *per capita* apresenta um movimento diferente, não apresentando a tendência de crescimento da economia nacional.

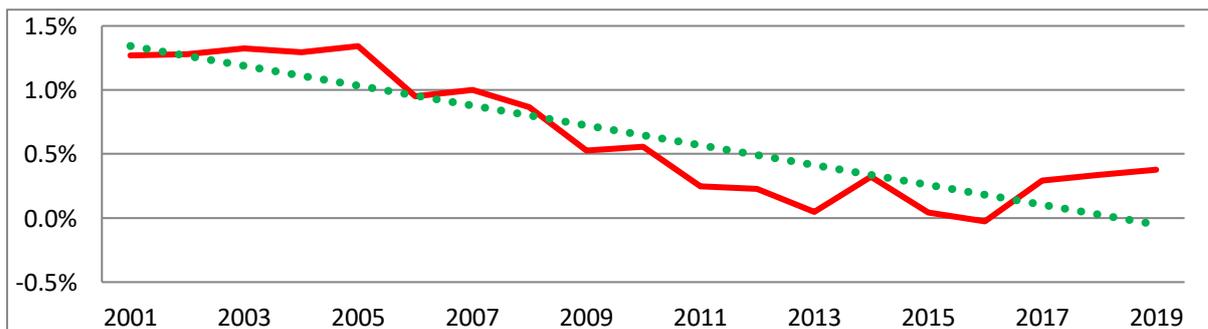
#### 4.2.2. Kenosha

Kenosha está localizada no condado homônimo no estado de Wisconsin, neste local a Chrysler atuava por meio de uma fábrica de motores até o ano de 2009, contudo, assim como em São Bernardo do Campo, não se trata de um processo repentino, pois políticas voltadas para a redução dos quadros de funcionários já haviam sido aplicadas anteriormente, outro fator importante de ser comentado é de que os episódios de Newark e de Kenosha estão relacionados por meio do processo de reestruturação da Chrysler pós 2008.

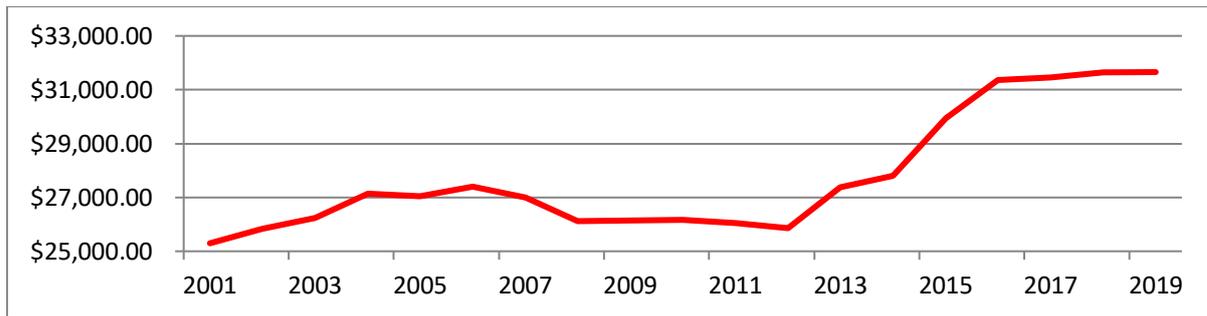
A respeito da fábrica instalada na cidade, pode-se apontar tanto o diferencial da complexidade econômica que uma fábrica de motores tem em comparação a uma linha de montagem de veículos, quanto o impacto que a perda dos empregos diretos tem sobre a economia regional, primeiramente, por produzir um componente do produto final, uma fábrica de motores gera um valor agregado inferior ao de um carro, por suposto, sob esse viés o impacto gerado na economia que a circunda é inferior se comparado a de uma montadora, por fim, esse fator acaba por afetar a segunda característica, pois o número de funcionários desligados foi de 575, o menor entre os casos aqui listados, ou seja, dado a menor complexidade e profundidade dessa fábrica na economia da cidade, os efeitos isolados podem ser relativamente menores.

Outra face relevante de ser apresentada está presente na esfera social também, pois no ano de 2020, a cidade foi marcada por protestos marcados pela indignação popular sobre o comportamento policial com a comunidade negra local, expondo como atitudes racistas na região são eventos recorrentes e estruturais, entretanto, de acordo com a historiadora Christy Clark-Pujara (PIEPER, 2020), as tensões e atritos entre a polícia e a comunidade negra apresentam um passado longínquo, assim os protestos que ocorreram já era um fenômeno esperado, ainda mais com efeitos negativos que a interrupção de uma fonte de renda pode causar, induzindo em um aumento da desigualdade de renda, por exemplo, tornando conflitos sociais mais presentes e de maior atrito. Nesse viés, mesmo que a cidade apresente um porte menor em relação a São Bernardo (99.218 habitantes em relação a 765.463 habitantes), ela apresenta questões estruturais próximas ao contexto brasileiro, além de ser capaz de demonstrar uma evolução de alguns dados após o encerramento da fábrica de motores, assim como Newark. A seguir observaremos novamente a evolução da taxa de crescimento populacional do condado de Kenosha, pelos mesmos motivos apresentados para a observação dos dados de New Castle.

GRÁFICO 14 – Variação da taxa de crescimento populacional de Kenosha (2001 – 2019).



Fonte: *United States Census Bureau*.

GRÁFICO 15 – Evolução da renda *per capita* de Kenosha (2001 – 2019).

Fonte: *Bureau of Economic Analysis*.

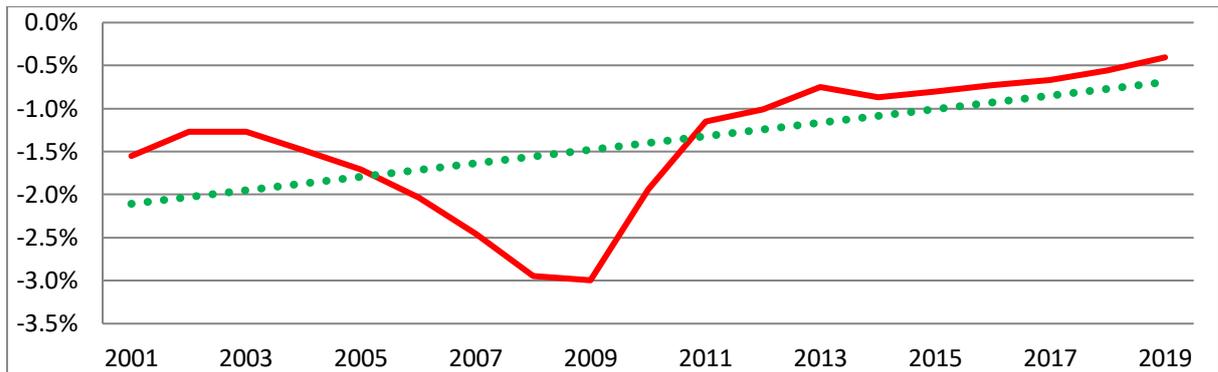
A partir dos GRAF. 14 e 15, podemos visualizar uma queda na taxa de crescimento populacional e uma aceleração do ritmo de crescimento da renda *per capita* após a primeira década, todavia, é difícil relacionar o episódio com o aumento da renda e da qualidade de vida, por exemplo. Visto que a medida adotada com a área antes utilizada para a produção de motores foram o leilão das máquinas instaladas e a demolição do complexo instalado, além do acirramento de conflitos sociais na região.

Em comparação com o comportamento dos EUA no período, a taxa de crescimento populacional está condizente, e a tendência observada na renda *per capita* também. Não obstante, podemos relatar que a curva está abaixo da média nacional, outro ponto é a percepção de uma espécie de platô após a crise de 2008, que foi ponto de partida para uma aceleração acentuada do aumento dos níveis de renda nos anos que seguiram.

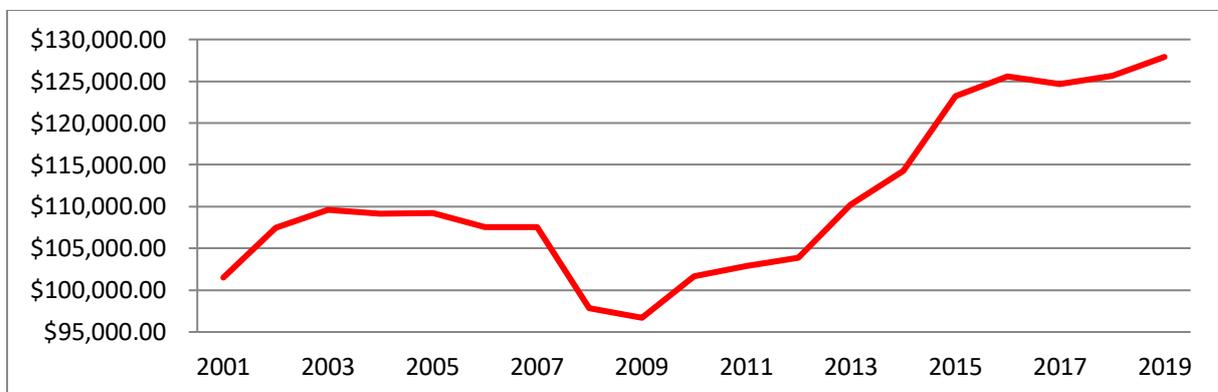
#### 4.2.3. Flint

Flint tem, de acordo com o censo de 2010, uma população de 102.434 habitantes, e esteve envolvido com o processo de ascensão da indústria automotiva nos EUA, pois se inseria diretamente na realidade do complexo automotivo estadunidenses na primeira metade do século XX. Todavia, o desenvolvimento e a manutenção do crescimento dessa cidade ocorreram exclusivamente pelas rendas do setor automobilístico e como foi comentado no tópico 2.1., a cidade apresentou de maneira abrupta a interrupção de sua principal fonte de renda, ocasionando em diversos efeitos, nas esferas trabalhistas, da distribuição de renda, demográfica e urbana. Dessa maneira, o acompanhamento de dados e eventos ao longo do século XXI proporciona a visualização de como esse fenômeno afetou as estruturas e instituições regionais, diferente dos últimos dois episódios apresentados, pois se trata de uma óptica orientada nos impactos mediatos no longo prazo.

GRÁFICO 16 – Variação da taxa de crescimento populacional de Flint (2001 – 2019).



Fonte: *United States Census Bureau*.

GRÁFICO 17 – Evolução da renda *per capita* de Flint (2001 – 2019).

Fonte: *Bureau of Economic Analysis*.

Uma diferença desse caso em comparação com os dois anteriores está na taxa de crescimento populacional, que, no período destacado, somente apresentou valores negativos, demonstrando um forte processo de redução populacional, que vem acontecendo desde o século passado, visto que no documentário “Roger & Me” apresentou que no horizonte de curto prazo após o fechamento das fábricas, vazios demográficos e ações de despejo acabaram tornando-se fenômenos comuns na realidade local, e mesmo com diversas medidas incentivadas pelo poder público, a região acabou apresentando uma redução considerável de sua população. Embora possa se observar essa decadência, também é capaz de visualizar um processo de concentração de renda, pois assim como nos casos anteriores, houve uma aceleração do crescimento da renda *per capita* de Flint, buscando outro exemplo vindo do documentário supracitado, há um momento no qual é perceptivo esse processo, ao demonstrar a dicotomia entre a parcela da população desempregada contra a parcela mais rica, usufruindo de clubes particulares.

Esse processo foi tão impactante na região que não foi capaz de realizar uma recuperação econômica plena, e os acúmulos dos atritos que esse processo concentrador proporcionou a desconstrução de instituições dessa comunidade, a título de exemplo, podemos citar o episódio da água contaminada na cidade (GLENZA, 2018), que em busca de ajustar as contas públicas, acarretou a contaminação por chumbo da população, demonstrando o agravamento e o abandono que a região foi tomada.

Em relação ao nosso parâmetro observamos um movimento de estagnação do crescimento populacional, mas em um sentido contrário ao observado nacionalmente, pois a cidade estaria aumentando suas taxas, indicando possível adequação da população com a economia regional, visto que a mesma encontrava-se saturada, sendo incapaz de atrair e manter uma parcela da população e os fluxos de renda aos quais estavam inseridos. Na perspectiva da renda *per capita* temos novamente um crescimento dos valores dessa razão, com uma acentuação do crescimento após o ano de 2008.

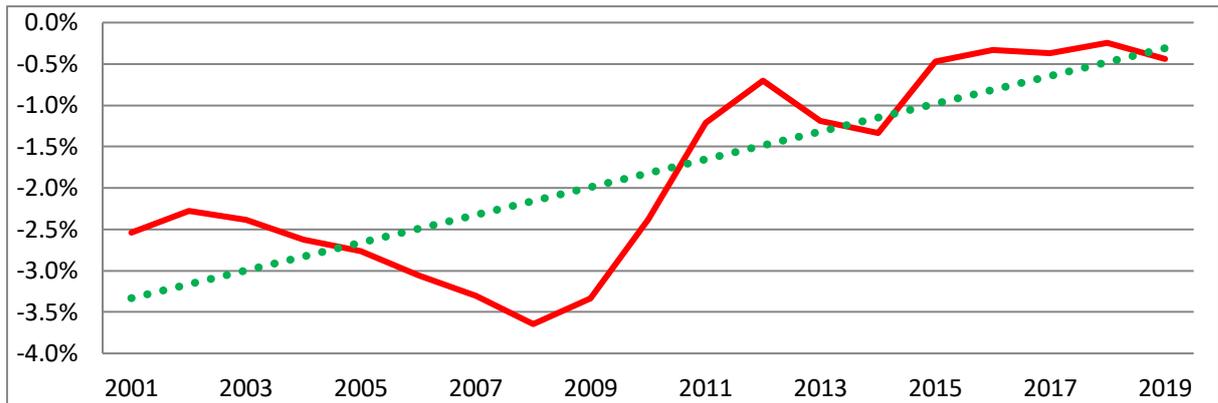
#### 4.2.4. Detroit

A cidade de Detroit, em relação às demais, é a com maior representatividade, tanto pelo seu porte (713.777 habitantes em 2010), quanto pela sua influência no setor automobilístico, pois era o centro administrativo e produtivo de todo o potencial que a região dos Grandes Lagos nos EUA apresentou até meados do século passado, sendo até mesmo denominada como “Capital do Automóvel”. Contudo, sofreu diretamente do mesmo processo que Flint, em que, devido a decisões estratégicas dos conselhos administrativos das grandes montadoras, ali sediadas, proporcionou um esvaziamento demográfico pela retirada de fontes de renda de uma parcela populacional.

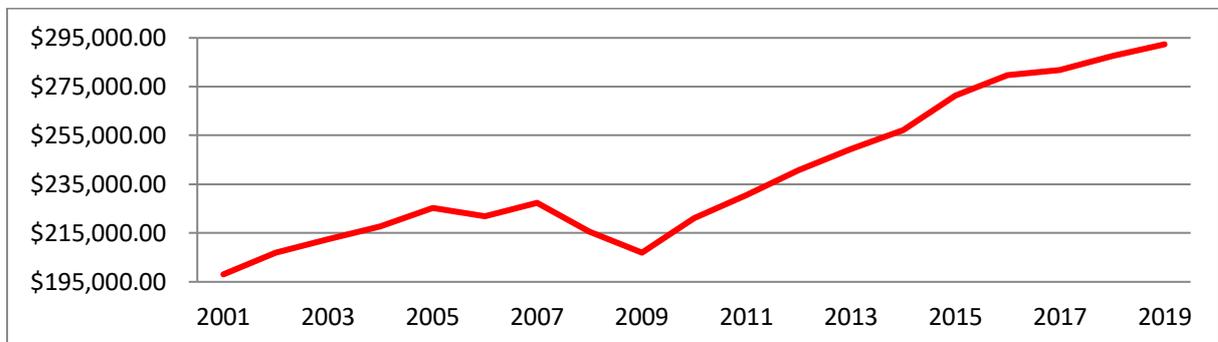
Na reportagem elaborada pela NBC Nightly News, “How Detroit Went From A Booming Metropolis To A Shrinking City”, nos é apresentado como a cidade surgiu e até mesmo as consequências que as montadoras deixaram no local no período recente, porém, além dessa óptica histórica e econômica, também é abordado como questões étnicas se desenvolveram, e como elas se reafirmaram gravemente com o ciclo vicioso de encolhimento que a cidade se envolveu.

Detroit é um bom exemplo capaz de captar as consequências de longo prazo do processo de desindustrialização. Pois se tratava de uma cidade populosa e relevante no setor automobilístico estadunidense (assim como São Bernardo do Campo para a indústria brasileira), no entanto após décadas da saída das fábricas, a cidade declarou de falência (NICHOLS, 2013), cenário inverso do vivenciado durante o seu auge.

GRÁFICO 18 – Variação da taxa de crescimento populacional de Detroit (2001 – 2019).



Fonte: *United States Census Bureau*.

GRÁFICO 19 – Evolução da renda *per capita* de Detroit (2001 – 2019).

Fonte: *Bureau of Economic Analysis*.

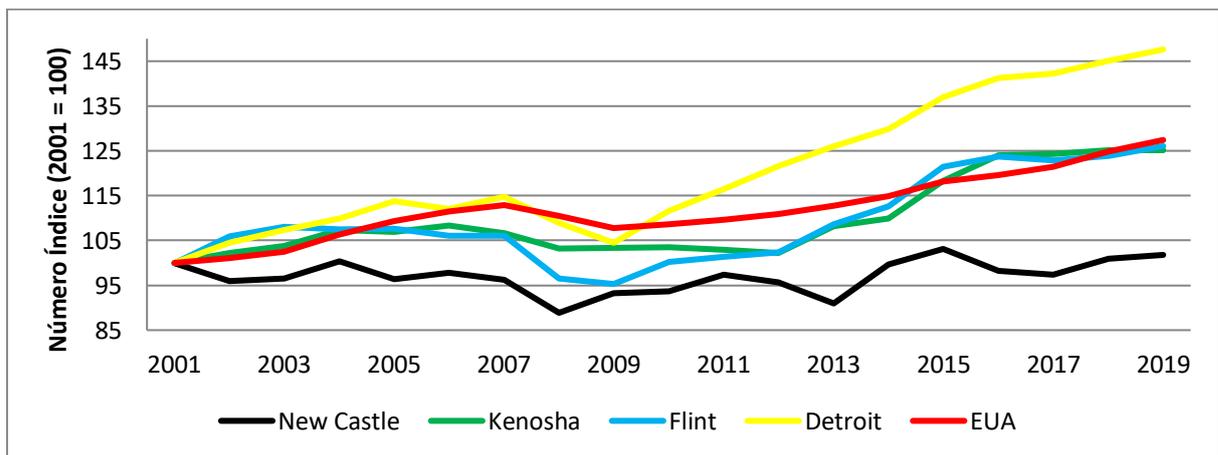
Podemos observar uma situação bastante similar com a de Flint, em que há um processo de redução populacional junto com um de concentração de renda, que, aliado com as características estruturais evidenciadas na reportagem da NBC, podemos associar que a desigualdade social está acelerando também pela segregação social que a sociedade local tinha. Dessa forma, com o caso de Flint e Detroit há uma deterioração de instituições e estruturas na economia local, por consequência do encerramento das atividades produtivas de um setor econômico extremamente dinâmico.

Detroit, assim como Flint, apresenta um processo de estagnação populacional decorrente de um forte decréscimo populacional, ao mesmo tempo em que a renda *per capita* avança para novos patamares.

### 4.3. Resultados

No intuito de facilitar a observação dos dados apresentados anteriormente, nessa seção, novos gráficos foram inseridos como um meio de agrupar o conjunto de informações anteriores.

GRÁFICO 20 – Comparação da evolução da renda *per capita* (2001 – 2019).

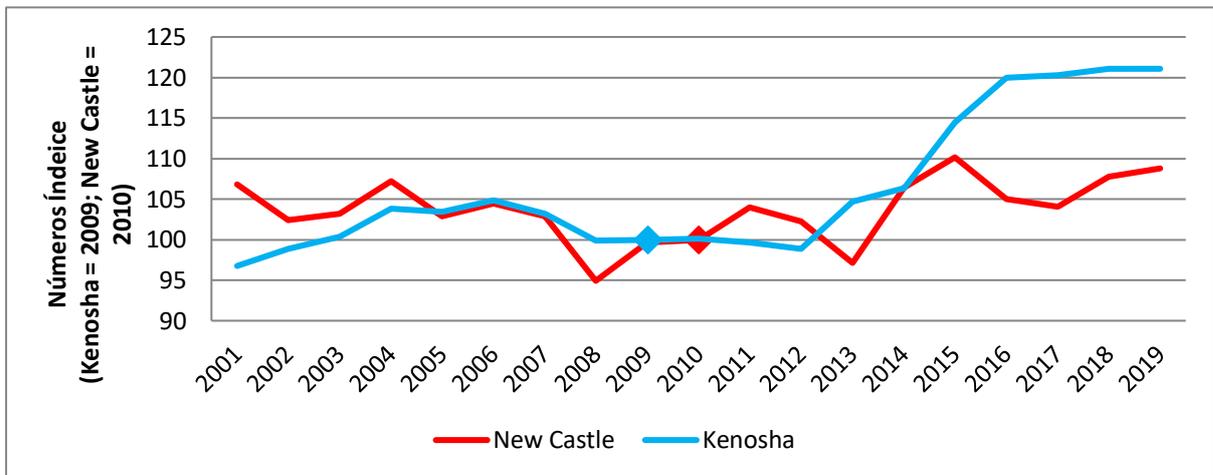


Fonte: *Bureau of Economic Analysis*.

No GRAF. 20 pode-se observar o acompanhamento da renda *per capita* nos casos estudados junto com os números referentes aos EUA. Com isso, pode-se perceber uma proximidade dos ritmos de crescimento dos casos de Kenosha e Flint com os EUA, enquanto New Castle e Detroit estão mais distantes dos indicadores estadunidenses, sendo que o primeiro caso está abaixo da taxa nacional enquanto o segundo apresenta valores superiores.

A seguir, no GRAF. 21, temos uma comparação entre as cidades afetadas pelos desligamentos das fábricas da Chrysler, nos EUA. Ambos os casos, devido ao período que ocorreram, podem apresentar possíveis efeitos de curto e médio prazo.

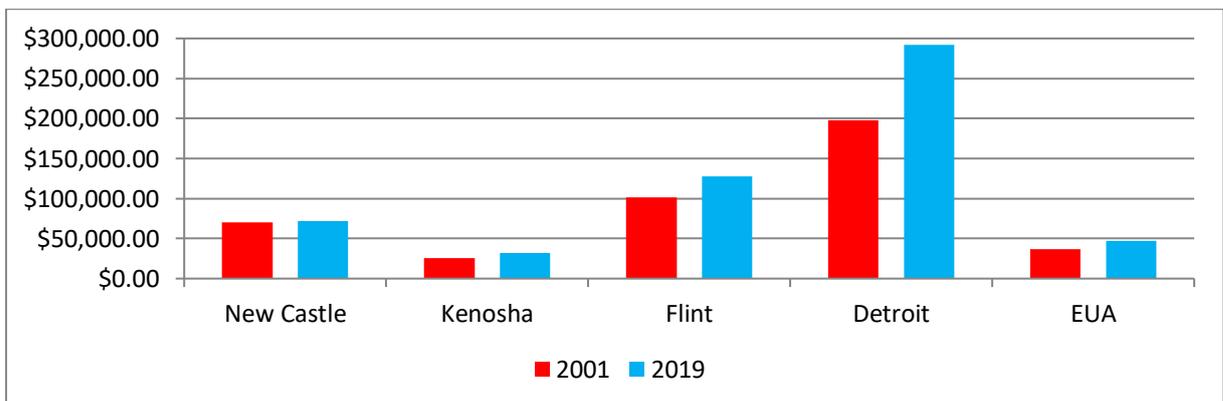
GRÁFICO 21 – Comparação da evolução da renda *per capita* de Kenosha e New Castle (2001 – 2019).



Fonte: *Bureau of Economic Analysis*.

Nas linhas presentes no GRAF. 21 podemos observar que o encerramento das atividades da Chrysler não foi um fator determinante para a piora da renda *per capita* em cada região. Tanto que apresentaram um crescimento nos anos seguintes, mais acelerado do que no período anterior ao fechamento das fábricas. Vale destacar que os valores da renda *per capita* real passavam por um processo de estagnação nos anos anteriores a falência da montadora.

GRÁFICO 22 – Comparação da renda *per capita*.



Fonte: *Bureau of Economic Analysis*.

A comparação da renda *per capita* no início e no fim do período estudado é relevante por dois fatores. O primeiro de que, mesmo que as localidades apresentassem relativas similaridades com o ritmo de crescimento da renda *per capita* dos EUA, suas quantias continuam sendo bastante díspares, onde três dos quatro casos estudados apresentam valores superiores ao da média nacional. Logo, as diferenças observadas entre os casos de New Castle e Kenosha com os EUA permaneceram após o fechamento das fábricas na região, mantendo-

se com valores superiores e inferiores ao da média nacional, respectivamente. E o segundo fator é de que é possível observar que, mesmo com as mazelas ocorridas no período seguinte ao encerramento das fábricas, Flint e Detroit apresentam um crescimento da renda *per capita* extremamente expressivo no longo prazo.

Em vias gerais, o fechamento das plantas não foi capaz de impedir a continuidade do crescimento da renda *per capita*, tanto no médio prazo (NewCastle e Kenosha) quanto no longo prazo (Flint e Detroit), além disso, todos os casos acompanharam a tendência nacional, mesmo que oscilassem acima (Detroit) ou abaixo (New Castle) dos valores referentes à economia dos EUA. As tendências demográficas também não demonstraram uma diferença significativa dentro do período observado.

Nessa perspectiva podemos realizar apontamentos sobre o curto, o médio e longo prazo nesses locais. No curto prazo, o fechamento das plantas é uma experiência negativa para os indivíduos diretamente afetados, mas além do desemprego, outros fatores acabam sendo mais impactantes para o desenvolvimento da economia, como o grau de diversificação das atividades e iniciativas dos setores público e privado. Até Detroit, berço da indústria automobilística norte-americana, que sofreu o fechamento de muitas das montadoras, encontrou uma forma de dobrar a renda *per capita* em duas décadas, após a saída das montadoras. Dessa forma, a análise de curto prazo não determina o desenrolar desses casos. O impacto no médio e no longo prazo depende de como as instituições reagem. No caso de New Castle o governo estadual, tomou uma iniciativa que mostrou ser positiva (implantou um campus universitário, que gerou empregos e qualificou as pessoas).

## **5. PERSPECTIVAS SOBRE O ENCERRAMENTO DAS ATIVIDADES PRODUTIVAS EM SÃO BERNARDO DO CAMPO**

Com o levantamento de dados realizado das cidades dos EUA, realizou-se o mesmo processo para a cidade de São Bernardo do Campo, para que as similaridades entre esses diferentes episódios pudessem ser observadas e analisadas. Dessa maneira, essa seção está dividida em três partes, a primeira com um breve resumo histórico do município, visto que a o processo de instalação da fábrica Ford já foi abordado nesse trabalho anteriormente. A segunda parte trata-se de uma réplica do levantamento de dados realizado anteriormente, mas fazendo referência a cidade paulista. Por fim é apresentado um conjunto de perspectivas e análises sobre esse caso de outras fontes, para agregar nas possíveis perspectivas para a região.

### 5.1. Contextualização do caso de São Bernardo do Campo

A cidade de São Bernardo do Campo encontra-se na região metropolitana de São Paulo. Segundo dados do IBGE sobre os municípios brasileiros, a população estimada para o ano de 2021 é de 849.874 habitantes (sendo dessa forma o quarto município mais populoso do estado), dentre elas temos 286.693 pessoas ocupadas em algum tipo de atividade econômica (informação referente ao ano de 2019), com uma renda *per capita* de aproximadamente 61 mil reais. A partir dessas breves informações, pode-se perceber o grande porte do município, que está inserido na esfera de influência da capital paulista, gerando e recebendo diariamente fluxos de pessoas para a realização de atividades em diferentes setores econômicos.

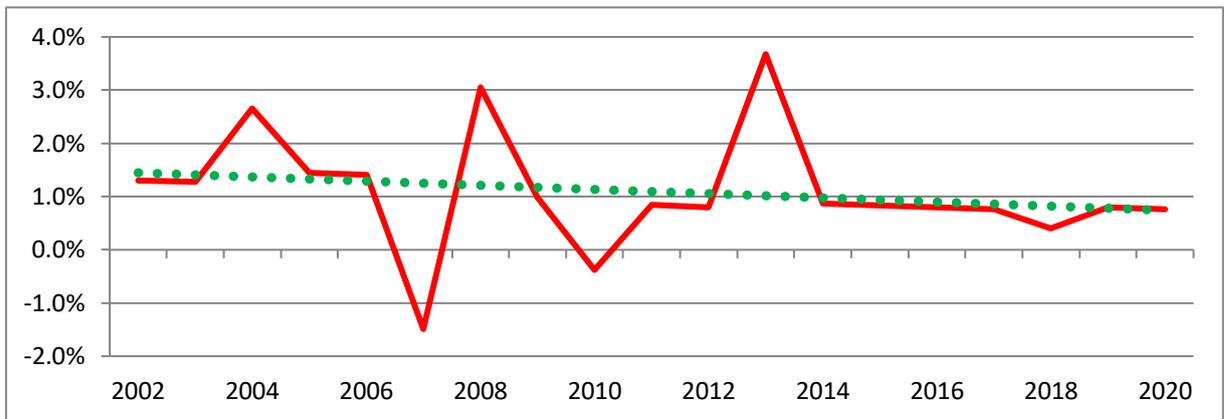
As histórias de São Bernardo do Campo e do Grande ABC estão bastante interligadas, desde sua fundação em 1553 até o processo de industrialização. As primeiras indústrias na região surgiram como fruto dos investimentos induzidos pela ferrovia Jundiaí-Santos, não obstante, a aceleração desse processo ocorreu a partir de 1947, com a inauguração da Via Anchieta. É nesse cenário que a Ford chega à região. Usufruindo-se de incentivos fiscais, ela e outras montadoras acabam instalando-se na região, alternando as dinâmicas e as estruturas econômicas, sociais e urbanas do Grande ABC. Durante essa ascensão da indústria, o movimento sindical também se desenvolve de tal maneira que passa a ser protagonista de alguns episódios da história nacional.

Com o passar das décadas, o setor secundário brasileiro enfraquece, em decorrência de alguns tópicos da agenda liberalizante instituída nos governos no final do século XX. O declínio da indústria resulta na consolidação de uma economia terceirizada. Esses processos também afetam outros municípios paulistas, que acabam transferindo parte de sua mão-de-obra do setor secundário para o terciário.

### 5.2. Avaliação do caso

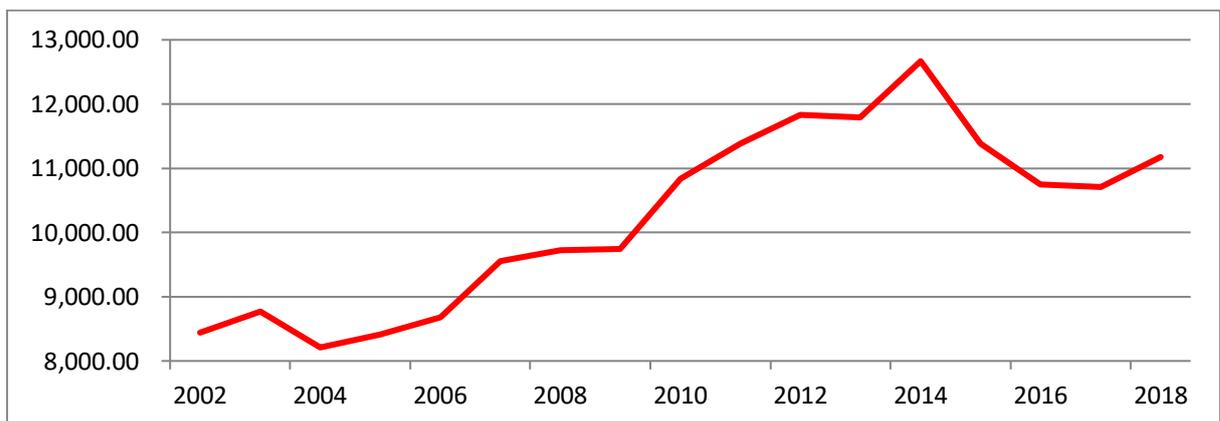
Assim como nos casos anteriores, a observação das informações referentes a São Bernardo do Campo também deve utilizar-se de um parâmetro, a fim de identificarmos se as tendências verificadas estão de acordo, ou não, com o cenário nacional. Nos gráficos que seguem temos a evolução da taxa de crescimento populacional e da renda *per capita* real no Brasil.

GRÁFICO 23 – Variação da taxa de crescimento populacional do Brasil  
(2002 – 2020).



Fonte: IBGE.

GRÁFICO 24 – Evolução da renda *per capita* do Brasil (2002 – 2018).

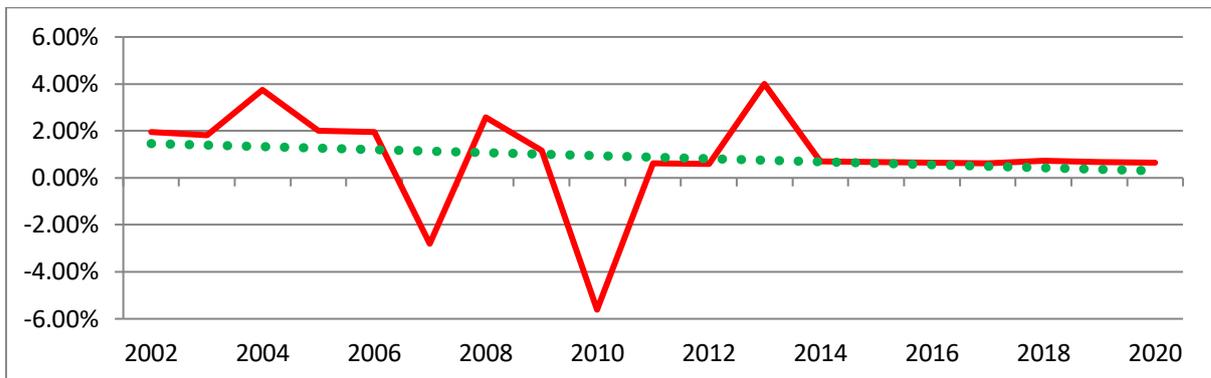


Fonte: IBGE.

Com a visualização dos GRAF. 23 e 24, podemos indicar duas tendências sobre esses indicadores. A primeira é de uma estabilização no crescimento populacional, embora exista uma mudança considerável nas taxas de crescimento nos anos de 2007 e 2010, essas flutuações refletem as diferenças entre as pesquisas de contagem, censo e as estimativas populacionais. A renda *per capita* apresenta, no mesmo período, um crescimento, mesmo durante a crise de 2008-9, no entanto, após 2015 é perceptível os impactos da recessão econômica.

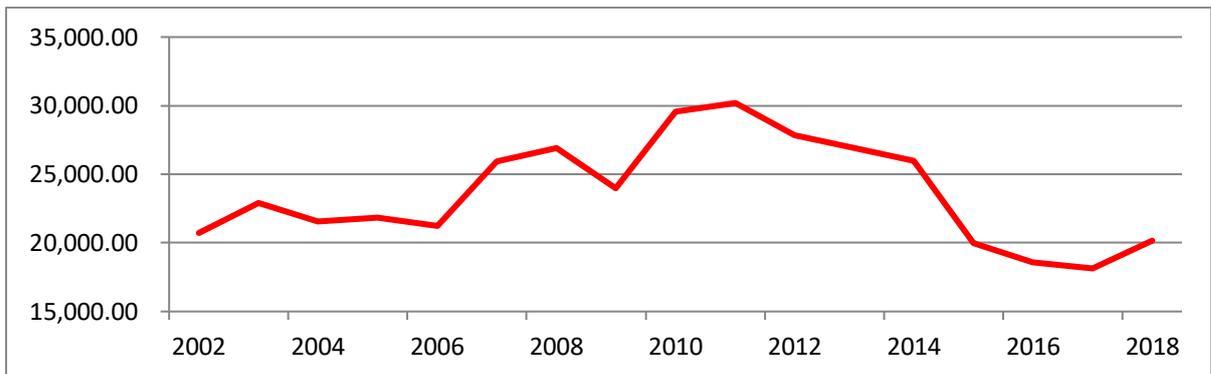
A cidade de São Bernardo do Campo é o objeto central desse estudo, porque a partir dela as externalidades causadas pelo encerramento da atividade produtiva da Ford serão difundidas aos demais municípios da região. Todavia, vale a ênfase no fato de que ao longo do século XX e após a inserção dessas indústrias na região, diversos outros segmentos desenvolveram-se também, fazendo com que as montadoras não sejam a única fonte de renda relevante, diferente do caso de Flint, por exemplo.

GRÁFICO 25 – Variação da taxa de crescimento populacional de São Bernardo do Campo (2002 – 2020).



Fonte: IBGE.

GRÁFICO 26 – Evolução da renda *per capita* de São Bernardo do Campo (2002 – 2018).

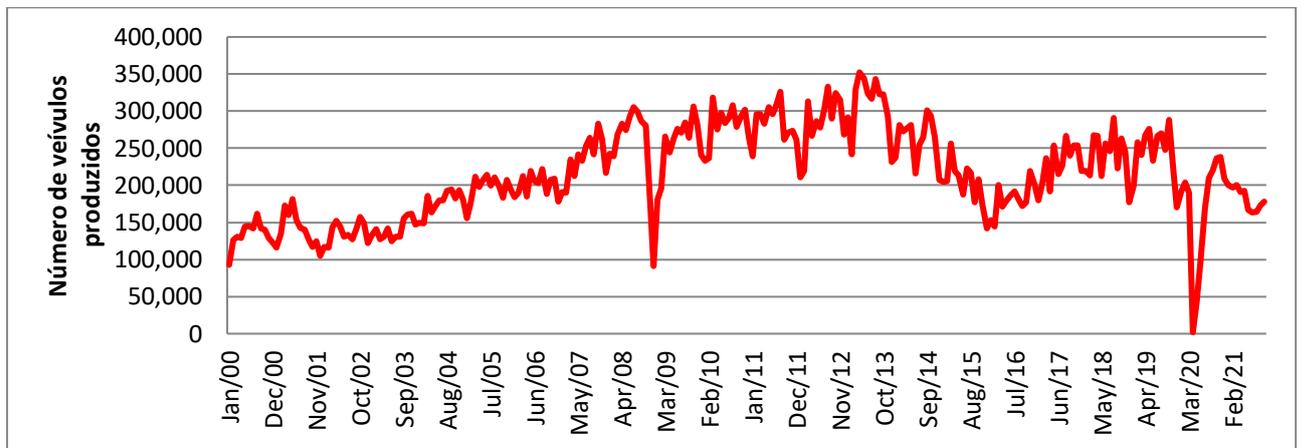


Fonte: IBGE.

A variação da taxa de crescimento populacional, apresentado no GRAF. 25, é semelhante à observada nos dados sobre o Brasil, até mesmo nos anos de 2007 e 2010. Já a evolução da renda *per capita* revela os impactos da crise de 2008 e de 2015, mostrando inclusive a severidade que a última teve sobre a economia local, devido a uma maior dificuldade de retomada do crescimento econômico, além disso, em um momento anterior a 2015, já existia um movimento de decaimento dos níveis de renda.

Devido à ausência de dados do IBGE no período recente, não se pode observar os possíveis efeitos de curto prazo nesses indicadores. Além desse fator, a pandemia da Covid-19 resultou em impactos socioeconômicos negativos bastante expressivos, de tal forma que isolar os efeitos decorrentes do encerramento da Ford é difícil. Os indicadores desse período refletem em grande parte, a crise sanitária, e ocultam o real impacto do fechamento da planta. No GRAF. 27 pode-se observar a evolução da produção de automóveis de janeiro de 2000 até outubro de 2021.

GRÁFICO 27 – Evolução da produção mensal de automóveis no Brasil  
(Janeiro/2000 – Outubro/2021).



Fonte: ANFAVEA.

No período destacado no GRAF. 27 é perceptível à quebra da quantidade produzida em dois momentos, o primeiro em dezembro de 2008, e um segundo no segundo trimestre de 2020. O nível de produção foi extremamente afetado pela pandemia recente. Dessa forma, mesmo que não possamos desvencilhar os efeitos da Ford em meio aos efeitos da Covid-19, por meio da comparação com os casos dos EUA, pode-se apontar que há efeitos negativos no que tange a emprego e renda da cidade.

### 5.3. Perspectiva de terceiros sobre o caso

Nessa seção estão dispostos alguns estudos e reportagens no intuito de ilustrar as reações provocadas pela decisão da Ford. As respostas de diversas entidades-chave podem definir se o futuro da região evoluirá para um cenário mais ou menos otimista.

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 empresas do setor automobilístico, 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 e a realização deste trabalho. 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. Por exemplo, pode-se apontar a grande diversidade de agentes presentes no debate sobre esse episódio, com instituições representando o setor privado (FIESP), o setor público e os trabalhadores (DIEESE), embora cada diagnóstico apresente uma face diferente desse problema, acabam sendo parciais ao priorizar os interesses de seus representados.

A FIESP elaborou notas à imprensa alertando sobre uma possível recorrência desse episódio, e como a elevada carga tributária brasileira está afetando esse processo (FIESP, 2021). Tal alerta corresponde às expectativas e interesses do setor privado para melhorar o desempenho econômico das empresas. Assim, apresentam a carga tributária como um fator crucial para a saída da Ford, mesmo que os impostos também impactassem as demais montadoras instaladas.

A DIEESE, por sua vez realizou um estudo a fim de apresentar os impactos sobre os empregos indiretos e induzidos após o encerramento das atividades da Ford no Brasil (DIEESE, 2021). O número total de ocupações afetadas nesse estudo chega a 118.864, além de uma perda de massa salarial de R\$ 2,5 bilhões por ano e uma queda de R\$ 3 bilhões de tributos e contribuições por ano. Embora seja um número bastante representativo não consideram que parte dessas ocupações será reabsorvida no mercado de trabalho com a ampliação da diversificação econômica e com o crescimento da renda, além de que é uma primeira tentativa de realizar um estudo como a saída da Ford no Brasil.

Outro estudo que apresenta uma visão mais próxima a de São Bernardo nesse episódio é o artigo “Trabalhando sem a Ford: política industrial e ação corporativa em São Bernardo do Campo”, elaborado por Raphael da Costa Lima e João Dulci. Nele, dados fornecidos pela ANFAVEA, da Relação Anual de Indicadores Sociais (RAIS) e do Cadastro geral de Empregados e Desempregados (Caged) são utilizados para analisar o encerramento da fábrica de São Bernardo e os efeitos do Programa Inovar-Auto sobre o emprego na cadeia produtiva. A partir das informações coletadas observou-se uma ineficácia do programa de incentivos em preservar os empregos do setor, para dessa maneira, como é apresentado pelos autores, influenciar na tomada de decisão de encerramento das atividades da Ford.

Uma medida adotada para amenizar os efeitos sobre emprego e renda está na compra do antigo terreno da fábrica em 2020, com o objetivo ser utilizado para a construção de um centro logístico. Em um episódio da série de reportagens, “Trampo”, elaborada pela Rede Globo, o aumento do nível tecnológico das linhas de montagens instaladas demanda uma maior capacitação dos trabalhadores assim como uma menor quantidade de mão-de-obra

direta. Dessa forma, a modernização da planta também teria acarretado na redução dos empregos. Outro fato apontado na reportagem é a transição dessa massa de trabalhadores da indústria para o setor de serviços, correspondendo diretamente com a nova atividade que se instaurou no antigo terreno fabril.

Os documentos levantados, no entanto, apresentam fatores relativos ao curto prazo, não apontam os efeitos de médio e longo prazo que o centro de logística pode acarretar na região, por ser capaz de atender demandas de outros setores produtivos e de cidades vizinhas, aproveitando a proximidade com rodovias da região e com o Rodoanel. Vale o destaque dos estudos realizados pelo DIEESE e por Lima & Dulci (2021), em que o primeiro tenta mensurar como o efeito multiplicador desse setor também é capaz de induzir o aumento dos cortes em fontes de renda e o segundo por apontar como a decisão tomada pela Ford é resultado de um processo o qual já demonstrava indicadores de dificuldades da empresa.

## 6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O impacto imediato do fechamento da planta da Ford em SBC é a redução da renda e emprego na cidade e na região. Entretanto, baseando-se nos resultados obtidos pela análise dos casos semelhantes nos Estados Unidos, pode-se dizer que é possível que a renda *per capita*, ao longo dos anos seguintes ao encerramento da planta industrial, cresça de maneira considerável. Nada garante, não obstante, que o crescimento ocorranos médio e longo prazos como aconteceu nas cidades norte-americanas.

Um condicionante importante é o contexto geral do setor automotivo. Vale lembrar, após o início da elaboração deste trabalho, a Ford anunciou o encerramento de todas as suas atividades em território nacional. Outras montadoras na região estão propensas a tomar decisões similares, visto que, a difusão dos novos processos produtivos e da produção de carros elétricos depende de um desenvolvimento prévio de infraestruturas específicas que não estão disseminadas no território nacional.

O desempenho futuro da economia brasileira também é um condicionante relevante. Nos EUA o crescimento econômico gerou novos empregos que criaram empregos e promoveram o crescimento da renda *per capita* nas cidades afetadas pelo fechamento das montadoras. Já as perspectivas de uma retomada econômica no Brasil são incertas, visto que o país retornou para o mapa da fome e presencia um ambiente inflacionário com um alto número de desempregados.

De outro lado, no caso específico de São Bernardo, vale salientar que os efeitos negativos dos desempregados da Ford acabam se dissipando em meio à diversidade

econômica da região. Os diversos investimentos que foram induzidos na região ao longo das décadas criaram uma estrutura econômica ampla e diversificada, em que parte dessa mão-de-obra poderá ser reabsorvida em outros setores econômicos. Por exemplo, o próprio centro de logística que ocupará o terreno anteriormente utilizado pela Ford pode induzir investimentos em diferentes atividades.

Também cabe destacar que a importância da articulação de instituições locais para promover a transição da mão-de-obra local para uma economia de serviços, como é apresentado na já citada reportagem da Globo “Empregos da região do ABC estão em transformação”.

Em síntese, a predominância dos fatores positivos poderá ocasionar em São Bernardo do Campo, as mesmas tendências observadas nas cidades norte-americanas. Em linhas gerais, os impactos decorrentes do encerramento das atividades produtivas de uma montadora automobilística são negativos para emprego e renda no curto prazo. Todavia os impactos de médio e de longo prazo dependem da reação das instituições públicas e privadas, dos trabalhadores e da comunidade como um todo, além do desempenho econômico nacional.

## 7. REFERÊNCIAS

ALMEIDA, José. **A implantação da indústria automobilística no Brasil**. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1972.

BRAGA, J. C. S. **Financeirização global: o padrão sistêmico da riqueza do capitalismo**. In: FIORI, J. L.; TAVARES, M. C. (Org.). Poder e dinheiro: uma economia política da globalização. São Paulo: Vozes, 1997.p. 195-242.

BRASIL já tem 1 carro a cada 4 habitantes, diz Denatran. **Associação Nacional dos Detrans**, Brasília, 10 de março de 2017. Disponível em <<http://www.and.org.br/brasil-ja-tem-1-carro-a-cada-4-habitantes-diz-denatran/>>. Acesso em: 19 de julho de 2021.

CASOTTI, Bruna Pretti; GOLDENSTEIN, Marcelo. **Panorama do setor automotivo: as mudanças estruturais da indústria e as perspectivas para o Brasil**. BNDES Setorial, Rio de Janeiro, n. 28, p. 147-187, set. 2008. Disponível em: <<https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/handle/1408/2566>>. Acesso em: 23 de dezembro de 2021.

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.

DIEESE. Algumas informações sobre a presença da Ford no Brasil e o potencial do encerramento das atividades da montadora no país. **DIEESE**, São Paulo. Disponível em: <[https://www.dieese.org.br/notaaimprensa/2021/nota\\_imprensa\\_Ford.pdf](https://www.dieese.org.br/notaaimprensa/2021/nota_imprensa_Ford.pdf)>. Acesso em: 19/07/2021.

DOMAŃSKI, Boleslaw. et al. **THE PROSPECTS AND LIMITS TO THE DEVELOPMENT OF THE AUTOMOTIVE PERIPHERY**. 2010. 77f. Cachan: Gerpisa. 2010. Disponível em: <<http://gerpisa.org/en/node/1000>>. Acesso em: 19 de abril de 2020.

EMPREGOS na região do ABC estão em transformação. **Globoplay**. 07 de outubro de 2021. 6 minutos. Disponível em: <<https://globoplay.globo.com/v/9926894/>>. Acesso em: 08/10/2021.

FELIX, Leonardo. “Inovar-Auto”: programa de Dilma deixou carro brasileiro 15% mais eficiente. **Meu carro**, São Paulo, 27 de dezembro de 2017. Disponível em: <<https://www.uol.com.br/carros/noticias/redacao/2017/12/27/inovar-auto-programa-de-dilma-deixou-carro-brasileiro-15-mais-eficiente.html>>. Acesso em: 21/04/2021

FERRAZ, Yara. Ford anuncia demissão de 5.000 funcionários por PDV. **DIÁRIO DO GRANDE ABC**, Santo André, 16 de março de 2019. Disponível em: <<https://www.dgabc.com.br/Noticia/3024972/ford-anuncia-demissao-de-5-000-por-pdv>>. Acesso em: 14/12/2020.

FIESP: Saída da Ford é alerta para o Brasil. **FIESP**, São Paulo, 11 de janeiro de 2021. Disponível em: <<https://www.fiesp.com.br/noticias/fiesp-saida-da-ford-e-alerta-para-o-brasil/>>. Acesso em: 19/07/2021.

FORD deixará de vender carros no Japão e na Indonésia. **G1**, São Paulo, 26 de janeiro de 2016. Disponível em: <<http://g1.globo.com/carros/noticia/2016/01/ford-deixara-de-vender-carros-no-japao-e-na-indonesia.html>>. Acesso em: 14/12/2020.

FORD vai fechar três fábricas na Rússia. **ESTADÃO**, São Paulo, 27 de março de 2019. Disponível em: <<https://jornaldocarro.estadao.com.br/carros/ford-vai-fechar-tres-fabricas-na-russia/>>. Acesso em: 14/12/2020.

FORD to cut 12,000 jobs in Europe amid struggling car market. **The Guardian**, Londres, 27 de junho de 2019. Disponível em: <<https://www.theguardian.com/business/2019/jun/27/ford-to-cut-12000-jobs-in-europe-amidstruggling-car-market>>. Acesso em: 18 de abril de 2020.

GLENZA, Jessica. Flint crisis, four years on: what little trust is left continues to wash away. **The Guardian**, Flint, 25 de abril de 2018. Disponível em: <<https://www.theguardian.com/us-news/2018/apr/25/flint-water-crisis-four-years-later>>. Acesso em: 15/06/2021.

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.

GOMES, Alexandre de Podestá; MALUF, Adalberto. **Política industrial e a criação de mercado de veículos elétricos na China** [Webinar]. 2021. Centro de Estudos Brasil-China da Unicamp, Núcleo de Economia Industrial e da Tecnologia, Centro de Estudos de Relações Internacionais. <https://www.youtube.com/watch?v=60FqtIzjYZ4>.

HOW Detroit went from a booming metropolis to a shrinking city | NBC Nightly News. Direção: David Hall. Produção: David Hall e Mariah Honecker. Youtube. 19 de dezembro de 2018. 19 minutos. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=1CBwI3heojM>>. Acesso em: 15/06/2021.

KLEPPER, Steven. **The evolution of the U.S. automobile industry and Detroit as its capital**. 2002. 43f. Trabalho apresentado durante a conferência de inverno DRUID em Aalborg, Dinamarca, 2002.

LAZONICK, W., O'SULLIVAN, M. **Maximazin shareholder value: a new ideology for corporate governance**, 2002. *Economy and Society*, vol.29 n.1.

LIMA, RaphaelJonathas da Costa; DULCI, João Assis. **Trabalhando em a Ford: política industrial e ação corporativa em São Bernardo do Campo**. 2021. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, vol. 36, n. 107.

MILBERG, William; WINKLER, Deborah. **Financialisation and the dynamics of offshoring in the USA**. 2009. *Cambridge Journal of Economics*.

MENDES, Jaqueline. Ford faz maior reestruturação desde crise de 2008 e demite 7 mil empregados. **Correio Brasiliense**, Brasília, 21 de maio de 2019. Disponível em: <[https://www.correiobrasiliense.com.br/app/noticia/economia/2019/05/21/internas\\_economia,756106/ford-faz-maior-reestruturacao-desde-a-crise-de-2008.shtml](https://www.correiobrasiliense.com.br/app/noticia/economia/2019/05/21/internas_economia,756106/ford-faz-maior-reestruturacao-desde-a-crise-de-2008.shtml)>. Acesso em: 18 de abril de 2020.

MENEZES, César. Cidade de SP tem 7,4 veículos para cada 10 habitantes, aponta levantamento da CET. **G1**, São Paulo, 9 de maio de 2018. Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/cidade-de-sp-tem-74-veiculos-para-cada-10-habitantes-aponta-levantamento-da-cet.ghtml>>. Acesso em: 19 de julho de 2021.

MAZZUCATO, M. **O Valor de Tudo. Fazer e Tirar na Economia Global**. Capítulo 7. 2019.

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.

OTTOBONI, Silvia Maria Mariscal. **A estratégia competitiva da General Motors e da Ford nos Estados Unidos e sua Inserção no Brasil**. 1989. 56f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) – Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Economia, 1989.

PIEPER, Oliver. Revolta em Kenosha era só questão de tempo. **DeutscheWelle**, Bonn, 28 de agosto de 2020. Disponível em: <<https://www.dw.com/pt-br/revolta-em-kenosha-era-s%C3%B3-quest%C3%A3o-de-tempo/a-54731975>>. Acesso em: 22 de julho de 2021.

ROGER & Me; Direção: Michael Moore. Produção: Dog Eat Dog Films. Estados Unidos: Warner Bros, 1989. 1 DVD (90 min.).

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.

UTZIG, P. **A indústria automobilística no Brasil, uma análise de alguns indicadores de estrutura, conduta e desempenho a partir dos anos 1990**. Monografia (Graduação em Ciências Econômicas) – Centro de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Federal de Santa Maria. Santa Maria, p. 52. 2015.

Bases de dados utilizadas.

**ANFAVEA. Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores.** Disponível em: <<https://anfavea.com.br/site/>>.

**BEA. Bureau of Economic Analysis.** Disponível em: <<https://www.bea.gov/>>.

**DCEU. United States Census Bureau.** Disponível em: <<https://www.census.gov/>>

**FORTUNE. Fortune.** Disponível em: <<https://fortune.com/>>.

**IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.** Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/>>.

**OICA. Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles.** Disponível em: <<https://www.oica.net/>>.