

A nova indústria incentivada da Bahia: o caso da FORD Camaçari

Daniela Franco Cerqueira¹

Resumo

Esse artigo pretende contribuir na caracterização dos resultados da implantação do projeto de desenvolvimento industrial do estado da Bahia durante o período de 1994 a 2004, observando se os novos investimentos realizados contribuíram para a superação das debilidades estruturais da sua economia dos quais se destacam: o baixo encadeamento produtivo local e a concentração espacial de sua indústria de transformação. Para tal, faz-se um estudo de caso com o setor de material de transportes, representado aqui pela FORD Camaçari, evidenciando o padrão de organização da produção adotado por essa empresa, os encadeamentos produtivos locais e o estímulo ao crescimento da economia baiana.

Palavras chave: economia baiana, investimentos industriais, crescimento econômico

Abstract

This article intends to contribute in the characterization of the results of the implantation of the project of industrial development of the state of the Bahia during the period of 1994 the 2004, observing if the new carried out investments had contributed for the overcoming of the structural debilidades of its economy of which stand out: the low local productive chaining and the space concentration of its industry of transformation. For such, make a study of case with the sector of material of transport, represented here for FORD Camaçari, evidencing the standard of organization of the production adopted for this company, the local productive chainings and the stimulate the growth of the bahian economy.

Key Words: bahian economy, industrial investments, economic growth

Introdução

Entre 1994 e 2004 foram realizadas um conjunto de inversões na economia baiana. Além dos investimentos relacionados à reestruturação produtiva, tivemos a instalação de indústrias nos setores de informática, calçados, automóveis e a ampliação dos investimentos no setor de papel e celulose². A realização de tais inversões tem levado alguns estudiosos da economia baiana a caracterizar o período posterior a 1994 como uma fase marcada por um processo de desconcentração da indústria do estado,

¹ Mestre em economia pela UNICAMP. Pesquisadora da Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia (SEI). Daniela_fran@hotmail.com

² Além da indústria, foram registradas inversões no turismo e na expansão da fruticultura irrigada.

originando uma diversificação das atividades econômicas. Entretanto, o grau de desconcentração e a capacidade desses investimentos de iniciar uma nova dinâmica econômica são questões divergentes.

Alguns acreditam que os investimentos iniciados na década de noventa estariam levando à verticalização da economia baiana com “maior adensamento das relações intersetoriais (...) em direção aos bens de consumo final” (UDERMAN e MENEZES, 1998, p. 734)³. Se esse processo estiver em curso, parte das dificuldades estruturais da economia baiana — baixo encadeamento setorial, geração insuficiente de postos de trabalho e crescimento espacialmente concentrado — estariam em vias de superação.

Outros analistas assinalam a reduzida desconcentração setorial da indústria e a dificuldade que esses novos setores têm de se verticalizar, trazendo efeitos de encadeamento para a economia como um todo⁴. Assinalam que os investimentos na década de noventa tiveram “impactos limitados e localizados que, na melhor das hipóteses, *ceteris paribus*, podiam contribuir para uma trajetória de crescimento vegetativo do PIB da Bahia no novo século”. (GUERRA e GONZALEZ, 2001, p. 314).

No que se refere à indústria automobilística, as perspectivas são mais promissoras na medida que esse setor tem potencial para se articular com a indústria petroquímica. Porém, mesmo nesse caso, seria necessária uma intervenção governamental para viabilizar tal alternativa, além da expansão do mercado interno que induzisse os investimentos do setor automotivo.

É nesse quadro de divergência acerca do entendimento da realidade atual da economia baiana, em especial da sua indústria de transformação, que se insere esse artigo. Pretendemos, aqui, a partir do estudo do setor de material de transportes — implantado no estado com a instalação da FORD na Região Metropolitana de Salvador (RMS) — contribuir na caracterização dos resultados dos investimentos realizados entre 1994 e 2004.

Para tal, na primeira parte desse artigo, faz-se um apanhado sobre as características do modelo de desenvolvimento adotado no Brasil na década de noventa e do projeto de desenvolvimento industrial elaborado pelo governo do estado da Bahia. Em seguida, analisam-se os principais programas de incentivos fiscais e creditícios oferecidos pelo governo estadual e o perfil dos investimentos realizados entre 1994 e 2004. Posteriormente, examinam-se os resultados dos investimentos no setor de material de transporte, em especial, no que diz respeito aos encadeamentos produtivos locais e a possibilidade desse novo setor industrial estimular o crescimento da economia do estado. Por fim, tecem-se algumas considerações finais.

³ Ver também QUEIROZ (1997), CARVALHO NETO (1998) e MENEZES (2000).

⁴ Ver TEIXEIRA e VASCONCELOS (1997); PORTO (2000); TEIXEIRA e GUERRA (2000).

1. Modelo de desenvolvimento

Os programas de estabilidade monetária dos anos de 1990 (Collor e Real) vieram acompanhados de propostas de reformas estruturais na direção de um novo modelo econômico, isto é, a implementação “de reformas estruturais na economia, no Estado e na relação do país com o resto do mundo, com características nitidamente liberais” (FILGUEIRAS, 2000, p.84). No caso do Plano Real, seus formuladores justificaram tais mudanças a partir da crítica ao modelo de Substituição das Importações (SI) e da identificação da inserção do Brasil na globalização como essencial para criar um ciclo virtuoso de crescimento.

Uma primeira crítica ao (SI) se refere à criação de uma reserva de mercado, a partir de barreiras tarifárias e do fechamento da economia ao comércio internacional, que seria responsável por gerar uma estrutura produtiva pouco dinâmica e sem capacidade de inovação. De acordo com essa interpretação, a “inovação tecnológica não pode ser produzida com reservas de mercado, favorecimentos fiscais e regulatórios e, principalmente, ausência de competição” (FRANCO, 1998a, p.64). O modelo de substituição de importações, na medida que oferecia a proteção de mercado e garantia lucros às indústrias, tenderia inexoravelmente à estagnação da taxa de crescimento da produtividade.

Outro problema do SI estaria associado à participação do Estado na economia. De acordo com essa abordagem, o crescimento brasileiro financiado pelo gasto público foi gerado a partir de déficits fiscais e de inflação, provocando efeitos negativos sobre a distribuição de renda e penalizando os mais pobres. Ainda segundo essa visão, o aumento das despesas de custeio do Estado após a constituição de 1988 — que vinculou receitas para os gastos sociais e aumentou os gastos com a previdência social — resultou em déficits crônicos retirando a capacidade de investimento do poder público. Qualquer tentativa nesse sentido somente poderia ser feita com endividamento adicional e, por conseguinte, mais inflação.

De acordo com essa perspectiva, um novo modelo de desenvolvimento deveria conjugar crescimento com ajuste fiscal e melhoria dos salários e da produtividade ao mesmo tempo. No primeiro caso, a solução seria a retirada do Estado da economia através do processo de privatização cuja receita ainda contribuiria para reduzir o déficit fiscal — causa primária da inflação. No segundo caso, a solução estaria no aumento da produtividade da economia cujos ganhos seriam repassados para os salários e reinvestidos, sustentando a expansão do produto.

Os capitais externos teriam, segundo essa abordagem, uma participação fundamental “através de seus efeitos sobre o dinamismo tecnológico do país, [...] definindo os contornos básicos do novo

ciclo do crescimento” (FRANCO, 1998a, p.122). Além disso, as empresas internacionais deveriam arcar com os custos da reestruturação produtiva com base nas novas tecnologias, assim como auxiliar na reorientação das economias dos países latino-americanos para o mercado externo, a fim de que tais países aproveitassem as oportunidades abertas pela globalização, a saber: estímulo a competitividade e alocação eficiente de recursos pelos mercados.

No estado da Bahia, seguiu-se a mesma orientação na adoção de reformas, onde se destaca a privatização de empresas públicas como o Banco do Estado da Bahia – Baneb, a Companhia de Eletricidade do Estado da Bahia – Coelba, a Empresa Telefônica do Estado da Bahia – TELEBAHIA e o Porto de Salvador – o principal do estado.

Implementou-se, também, uma reforma da administração pública que significou a “criação, fusão, incorporação e extinção de órgãos e entidades públicas, dispensa de pessoal e alienação de patrimônio” (CARVALHO NETO, 1998, p. 11). Nessa perspectiva, reduziu-se os dispêndios com funcionários, sendo que, entre 1995 e 2004, os gastos com pessoal passaram de 57,0% da receita corrente líquida para 48,1%. Esse é o “resultado da política desenvolvida a partir de 1991 para restaurar a ordem e o equilíbrio das finanças públicas do Estado da Bahia, [através de] uma crescente contenção dos gastos de custeio da máquina pública e, em particular, dos seus gastos com pessoal” (SEFAZ, 2000, p. 35).

Elaborou-se, ainda, um projeto de desenvolvimento com objetivo promover a mudança nas características econômicas e sociais do estado. De acordo com os órgãos de planejamento estadual, caberia ao governo, em parceria com instituições privadas,

apoiar a transição da economia baiana para um novo padrão de desenvolvimento industrial: de uma economia produtora de commodities industriais, sujeita às flutuações cíclicas do mercado internacional e capitaneada por relativamente poucas empresas, para uma economia fundada em cadeias de elevada densidade, constituídas por uma ampla malha de empresas voltadas para a agregação de valor e a competitividade; e de um espaço fragmentado e rarefeito, para um território unificado do ponto de vista logístico, infra-estruturado e capaz de atrair empresas que busquem novos centros de produção e/ou distribuição (FEDRAÇÃO DAS INDÚSTRIAS..., 1998, p. 12).

Cabe ressaltar que, tal programa está baseado na premissa de que a globalização e a redefinição espacial do capital “criam oportunidades para países e regiões não tradicionais, embora haja

necessidade de construção de vantagens capazes de propiciar um efetivo aproveitamento das portas que se abrem” (UDERMAN e MENEZES, 1998, p. 719)⁵.

O mercado externo passou, assim, a ocupar um papel mais destacado na estratégia de desenvolvimento do estado da Bahia, uma vez que o mercado interno não seria capaz de absorver toda nova produção dos bens de elevado conteúdo tecnológico e alto valor agregado. Desse modo, embora a pretendida verticalização da economia vise a produção de bens finais, também, para o mercado regional, a inserção no mercado externo passa a ter um peso maior na dinâmica de crescimento do estado.

O progressivo deslocamento da produção industrial para bens de maior valor virá acarretar uma modificação no papel das exportações na economia baiana: de um componente de demanda contracíclico para as commodities produzidas no estado (...) para o motor do crescimento de complexos mais densos, com produção de maior conteúdo tecnológico e produtos indiferenciados e intensivos em design. O mercado regional é insuficiente para sustentar o crescimento desses segmentos de elevada elasticidade renda. As consequências de médio e longo prazos para o estado são claras: sua integração competitiva ao comércio mundial será a força motriz de parcela crescente da produção e, por consequência, dos investimentos (FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS..., 1998, p. 15).

A idéia dos formuladores do projeto industrial é que o capital estaria indiferente aos diversos espaços geográficos, optando por se instalar onde obtivesse os maiores ganhos, restando às regiões, para não verem sua estrutura produtiva desmoronar, se adequar as exigências dos novos investimentos. É como se as hierarquias existentes no sistema mundial e que conformam uma divisão do trabalho entre países tivessem desaparecido com a maior mobilidade que o capital ganhou após a desregulamentação das economias e da adoção dos novos processos produtivos.

O pressuposto, também, é que, a partir dos capitais atraídos para o estado, poderiam ser desenvolvidas as chamadas “vantagens competitivas”, na medida em que o capital aqui investido impulsionaria o desenvolvimento tecnológico, permitindo à Bahia competir no mercado internacional. A globalização é encarada, portanto, como uma oportunidade aberta a todas as regiões, onde os capitais sem pátria estariam dispostos, a partir dos critérios de eficiência e maximização dos lucros, a se instalar em qualquer lugar, dotando tais países das chamadas “vantagens competitivas”, impulsionando o desenvolvimento tecnológico e permitindo à região competir no mercado internacional.

Tudo se passa, na teoria, como se a menor sinergia dos capitais com as economias nacionais desenvolvidas de origem fosse substituída por um maior vínculo com outras regiões, mesmo as subdesenvolvidas, resultando em transferência tecnológica e aporte financeiro, transformando tais economias em ilhas de prosperidade.

⁵ Wladson Menezes, em 2000, era Diretor de Políticas Públicas e Simone Uderman, em 2002, era Diretora de Políticas Setoriais, Urbanas e Regionais da Secretaria de Planejamento, Ciência e Tecnologia do Estado da Bahia (SEPLANTEC).

Desse modo, bastaria, segundo essa abordagem, garantir a lucratividade do capital, oferecendo facilidades e benefícios, bem como “vantagens competitivas, entendidas estas como as condições necessárias de infra-estrutura, mão-de-obra qualificada e uma consistente política de incentivos, para possibilitar a atração de investimentos” (SEPLAN, 2004, p. 152), a fim de que as novas inversões iniciem um ciclo de crescimento.

Por isso, o projeto de desenvolvimento industrial visava, também, construir as condições de infra-estrutura adequadas ao capital por intermédio de três outros programas: o programa de integração logística para promover a maior interligação entre as regiões do estado, através do melhoramento dos transportes e comunicações; o programa de educação para a competitividade que visa treinar a mão-de-obra para manusear as novas tecnologias e se adaptar às novas formas de gestão e de organização do trabalho; e o programa de energia e saneamento para sustentar o aumento da demanda em função da expansão produtiva.

No caso do saneamento, a idéia é estabelecer parcerias entre o governo e a iniciativa privada, onde esta destinaria seus investimentos para as áreas que já possuem um sistema básico e que requerem ampliações, enquanto ao governo caberia os investimentos para as áreas que não apresentam atividades econômicas relevantes. Na energia, dada a privatização da COELBA, caberia ao estado atuar como um regulador do setor, bem como, planejar as necessidades de expansão a serem realizadas pela iniciativa privada (FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS..., 1998).

Dentre os recursos utilizados para viabilizar o projeto de desenvolvimento industrial estão o apoio do Banco do Nordeste do Brasil (BNB), do Programa Nordeste Competitivo do BNDES e a captação de recursos junto a instituições financeiras multilaterais para os projetos de infra-estrutura. Entretanto, o central da estratégia do governo estadual, em termos de recursos financeiros, para a consecução de seu projeto, é a oferta de incentivos fiscais e financeiros. Desse modo, nos concentraremos na análise desses programas.

2. Programas de Incentivos Fiscais e Creditícios

Foram muitos os programas de incentivos fiscais e creditícios instituídos pelo governo estadual com vistas a atrair empresas ou a estimular a modernização daquelas já instaladas no estado. Eles se estenderam aos mais diversos ramos de atividade não se limitando a indústria. Os objetivos, invariavelmente, enfatizavam o desejo de fomentar a diversificação e integração da cadeia produtiva, a geração de empregos e a modernização da produção (SICM, 2005). Na Tabela 1 abaixo, nos limitamos

a descrever os programas de incentivos fiscais e creditícios associados aos principais investimentos na indústria de transformação da Bahia realizados no período de 1994 a 2004⁶.

Essa diversidade de programas está associada à tendência de adaptar os incentivos ao padrão de organização setorial ou às necessidades de uma empresa. Isto é, não existia um programa geral pensado a partir das necessidades de desenvolvimento do estado, ao contrário, os projetos se aderem às necessidades daqueles que demonstram intenção em instalar sua produção na Bahia.⁷

De acordo com Prado e Cavalcanti (2000), a substituição do programa único das décadas de 60 e 70 pela multiplicidade de projetos é uma tendência geral observada nas mais diversas unidades da federação. A adaptação dos programas às necessidades setoriais ou empresariais acaba dando à atuação do estado um caráter puramente formal no sentido de um planejamento que resulte na solução das fragilidades econômicas locais. Não são os governos que escolhem os investimentos a partir da lógica do desenvolvimento regional, mas as empresas que escolhem aonde vão se instalar e, ainda assim, conseguem obter benefícios fiscais e creditícios.

Analisando o perfil dos programas da Tabela 1, pode-se notar que os financiamentos e diferimento de ICMS para os fluxos de comércio de matérias-primas, peças, material intermediário e componentes vindos do exterior está incluída em quase todos os programas selecionados, com exceção do BAHIAPLAST.

Tais benefícios fiscais permitem às transnacionais, instaladas no estado, continuarem participando do fluxo de comércio intrafirma, sem comprometer a especialização da filial dentro da estratégia global dos grupos. É o caso, por exemplo, do PROAUTO que, com a isenção da importação, inclusive de veículos, permite que a montadora supra parte da demanda do mercado interno com importação, além da comercialização de peças e componentes intragrupo, mantendo a especialização produtiva da filial que produz no estado.

Do mesmo modo, a configuração do lançamento e pagamento de ICMS para recebimentos do exterior do Pólo de Informática abre a possibilidade das empresas se constituírem em maquiladoras, isto é, empresas que não investem ou estimulam o desenvolvimento do setor na região onde estão instaladas, pois intencionam apenas explorar as vantagens fiscais ou a mão-de-obra do local. O programa contempla tanto uma estrutura composta de pequenas e médias empresas responsáveis pela montagem ou fabricação do produto final, permitindo o diferimento de ICMS para essas transações

⁶A lista completa dos 16 programas estaduais de incentivos até 1994 está em Incentivos Governamentais (1994). Outros programas instituídos após essa data podem ser vistos em: <<http://www.sicm.ba.gov.br>>

⁷ Em 2002, o governo estadual instituiu o programa de Desenvolvimento Industrial e Integração Econômica (DESENVOLVE) que visava substituir todos os outros programas de incentivos fiscais e creditícios.

entre firmas através da chamada saída interna, quanto a possibilidade das empresas instaladas se tornarem montadoras.

Obviamente, essa configuração traz reflexos negativos sobre os objetivos dos programas de incentivos que é o encadeamento produtivo local, visto que a isenção para operações de importação dificulta a internalização da produção. Não existem, no programa, cláusulas de índice de nacionalização, como no PROAUTO, que contribuam para limitar essa tendência.

Ainda sobre o perfil dos programas de incentivos, podemos observar que a importação de insumos e equipamentos de outras unidades da federação recebe um tratamento compatível com o setor de atividade. No caso do Pólo de Informática, é vedada a utilização do crédito fiscal para insumos importados do mercado interno o que não se constitui em necessidade relevante para o setor, na medida que desde o governo Collor a indústria de informática nacional foi desestruturada. Enquanto no Crédito Presumido, que beneficia principalmente o setor de calçados, existe o diferimento de ICMS sobre a entrada de matérias-primas vindas de outros estados, contemplando a organização das empresas do setor recém instaladas na Bahia que comprem muitos componentes das suas matrizes situadas no sul e no sudeste do país.

Quanto ao BAHIAPLAST, observa-se que ele facilitou a modernização da indústria petroquímica através da redução do imposto de renda para empreendimentos antigos, bem como da orientação de crédito para a importação de máquinas e equipamentos. Além disso, o programa procurou reproduzir as mesmas condições — matéria-prima subsidiada, infra-estrutura, isenções fiscais e benefícios financeiros — que deram origem à implantação do pólo petroquímico de Camaçari.

A preocupação com a competitividade dos programas em relação àqueles realizados em outras unidades da federação está presente nos órgãos de planejamento da Bahia. É provável que essa preocupação tenha sido incorporada pelos governantes de outros estados, dando origem à guerra fiscal.

Desse modo, transformou-se a política de subsídios e diferimentos fiscais em guerra de incentivos que questiona o projeto de desenvolvimento nacional, na medida que reforça a idéia de que cada unidade da federação pode aproveitar melhor as oportunidades da globalização sem a nação (PRADO e CAVALCANTI, 2000).

As empresas, ainda segundo Prado e Cavalcanti (2000), estimulam a competição entre unidades da federação, na medida que definem as áreas ou zonas de equivalência onde seria indiferente a instalação da nova produção e, a partir daí, entram em contato com os governos locais, estimulando a disputa entre regiões com vistas a conseguir o maior número possível de vantagens. Apesar do crescente número de concessões, não são estabelecidas metas a cumprir no que se refere a geração de empregos, respeito a legislação trabalhista e encadeamentos produtivos com a economia local.

Tabela 1 – Programas de incentivos fiscais: Bahia, 1994 - 2004

| PROGRAMA | SETOR/ Objetivo | INCENTIVOS |
|--|--|---|
| PROBAHIA e PÓLO INFORMÁTICA | Informática, elétrico, eletrônicos, eletro-eletrônicos e telecomunicações. Regulamentar a saída e entrada do exterior. | Financiamento do ICMS em até 50% para empreendimentos na RMS e até 75% no interior do estado, carência de 3 anos, incidência da TR que poderá ser reduzida em até 50%. Diferimento de ICMS de recebimento do exterior de partes, peças, bens destinados ao ativo imobilizado, matérias-primas, material intermediário e embalagens no distrito industrial de Ilhéus mesmo que tenham similaridade com produtos fabricados pelos estabelecimentos; diferimento nas saídas internas para outras empresas do estado ou nas operações internas, inclusive de outra unidade da federação, não se aplicando a matriz; Crédito fiscal na saída dos produtos resultantes da industrialização no valor do saldo devedor do imposto apurado; para estabelecimentos comerciais no valor de 5%, sendo vedada a utilização do crédito fiscal para insumos do mercado interno. Nas operações de saídas internas o estabelecimento importador lançará crédito de 50% ou 79,834% de modo que a carga tributária não ultrapasse 3,5%. O tratamento tributário findar-se-á em 2014. |
| PROCOMEX (Programa de Incentivo ao Comércio Exterior) | Exportação da prod. estadual e financiar o imposto de importação p/comercialização e industrialização. | Financiamento de até 6% das exportações de indústrias na RMS e 11% nas situadas na RNM com prazo de fruição e carência de 10 anos, incidência de juros de até 10% sem atualização monetária; possibilidade de redução de até 90% do valor a amortizar. Financiamento de até 8% das importações com prazo de fruição até 2010 e carência de 5 anos, juros de 1% ao ano sem atualização monetária e financiado em até 180 meses. |
| PROAUTO | Automobilístico | Redução de 100% do imposto de importação sobre bens de capital, 90% sobre insumos e até 50% sobre importação de veículos, redução de 45% do IPI na aquisição de insumos; isenção de frete para renovação da marinha mercante; isenção de IOF nas operações de câmbio para pagamento de bens importados; isenção de imposto de renda sobre os lucros, crédito presumido de IPI como o ressarcimento de contribuições como o PIS e a COFINS. |
| BAHIAPLAST (Programa de Desenvolvimento da Indústria Plástica) | Química e Petroquímica | Redução de até 70% do ICMS p/ plásticos transformados no estado; diferimento do ICMS em operações de saída das indústrias de 2º para 3º geração e incidente sobre as aquisições de máquinas e equipamentos, 3% de bônus sobre a compra de matérias primas; insumos a preços e condições diferenciados; redução no imposto de renda para empreendimentos novos de até 75% e existentes de até 37,5%; capacitação da mão-de-obra; orientação na obtenção de crédito para capital de giro, investimentos fixos, aquisições de bens e serviços no exterior, gasto com meio ambiente e na aquisição de máquinas e equipamento; terrenos; galpões, infra-estrutura. |
| CRÉDITO PRESUMIDO | Incidente sobre a saída de produtos montados ou fabricados. | Veículos automotores, insumos, componentes, peças, partes, conjuntos e sub-conjuntos até 75% do imposto incidente nos primeiros 5 anos e até 37,5% do 6º. ao 10º. ano; Calçados e componentes até 99% por até 20 anos; Móveis até 90% do imposto incidente por até 15 anos; preservativos de 70% nos 10 primeiros anos; processamento e conservação de peixes e crustáceos 90% nos primeiros 10 anos, artigos sanitários de cerâmica, Azulejos e pisos até 85% por até 10 anos; Fiação, tecelagem e confecções até 90% por até 15 anos. Diferimento de ICMS incidente sobre entradas do exterior de matérias-primas, componentes e embalagens desde que não existam similares no mercado interno, sobre máquinas e equipamentos e de matérias-primas vindas de outros estados. |

Fonte: SEPLAN (2000); ALVES (2001); PROMO (1997);

3. Perfil dos investimentos

No período de 1994 a 2004, foram registrados junto a Secretaria da Indústria e Comércio (SICM) projetos num total de, aproximadamente, R\$ 13,4 bilhões com a previsão de gerar 96.883 empregos, perfazendo uma relação de R\$ 138.311 para cada posto de trabalho criado.

Na Tabela 2, podemos ver como ficaram divididas, espacialmente, as inversões dentro do estado da Bahia. Nela observamos que o eixo Metropolitano, o Extremo Sul e o Grande Recôncavo tiveram as maiores proporções de investimento no período, perfazendo um total de 87,6% das inversões. Do ponto

de vista do emprego, o eixo Metropolitano e o Grande Recôncavo também apareceram com os maiores percentuais. Entretanto, a relação entre os gastos realizados para cada emprego gerado é bastante diferente: cerca de R\$ 344.253 no espaço Metropolitano e R\$ 33.005 no Grande Recôncavo.

Esses dados revelam que os espaços onde tradicionalmente predominam a agricultura de subsistência, ou são municípios sustentados pelas aposentadorias rurais continuam sem alternativas reais de geração de emprego e renda. Os investimentos se concentraram no litoral, aonde, desde a chegada dos portugueses, foram organizadas as atividades econômicas importantes. Foi lá que, desde cedo, organizou-se uma infra-estrutura que se constituiu enquanto atrativo para o capital, tornando evidente que as empresas não se dedicam a investir ou desenvolver regiões tradicionalmente a margem do processo de acumulação. Os capitais vão para onde já existe uma estrutura passível de ser utilizada na sua valorização.

A execução de uma política de incentivos fiscais cujos programas estão de acordo com as necessidades das empresas resulta na prevalência da lógica de mercado. A tendência principal dessa política é reforçar as características estruturais dos investimentos ao invés de alterá-los. Ou seja, é sobre a base da divisão espacial da produção no estado da Bahia e da espacialização dentro do Brasil que o mercado vai agir, aprofundando as características já existentes da economia baiana que, nesse caso, é a concentração da produção em alguns municípios⁸.

Tabela 2 - Investimentos realizados e empregos gerados na indústria de transformação, segundo o eixo de desenvolvimento: Bahia, 1994 – 2004

| Eixo Econômico | Investimentos* (bilhões R\$) | % | Empregos Previstos** | % |
|---------------------------|---------------------------------|--------------|-------------------------|--------------|
| Total | 13,4 | 100,0 | 96.883 | 100,0 |
| Baixo Médio São Francisco | 0,2 | 1,1 | 7.641 | 7,9 |
| Chapada Norte | 0,2 | 1,5 | 4.263 | 4,4 |
| Extremo Sul | 1,7 | 12,4 | 4.810 | 5,0 |
| Grande Recôncavo | 0,8 | 5,8 | 24.239 | 25,0 |
| Mata Atlântica | 0,4 | 2,8 | 10.679 | 11,0 |
| Metropolitano | 9,3 | 69,4 | 27.015 | 27,9 |
| Oeste do São Francisco | 0,3 | 2,1 | 1.174 | 1,2 |
| Planalto Central | 0,2 | 1,7 | 5.424 | 5,6 |
| Planalto Sudoeste | 0,4 | 2,9 | 9.868 | 10,2 |

Fonte: SICM/Jornais Diversos; Elaboração: CAC/SEI

Nota: Dados preliminares sujeitos a alterações. Última atualização em 30/09/2006

* Esses valores foram convertidos do dólar para real a taxa de setembro de 2006 de R\$ 2,1734 por US\$ 1,00

** Referem-se aos empregos diretos previstos nos protocolos de investimento assinados entre a empresa solicitante dos incentivos fiscais e o governo do estado da Bahia representado pela Secretaria da Indústria e Comércio (SICM).

⁸ Os dados do PIB podem dimensionar o grau de concentração espacial da produção do estado da Bahia. Dos 415 municípios baianos, apenas 10 respondiam por cerca de 66,6% do PIB estadual em 1999 e 64,7% em 2004. Disponível em: <<http://www.sei.ba.gov.br>>; acesso em 07 de julho de 2006.

Na Tabela 3, podemos observar a distribuição setorial dos investimentos nos eixos que apresentaram a maior proporção das inversões: no Metropolitano, 40,1% representaram a instalação da Ford e 29,5% foram destinados a fabricação de produtos químicos; no Extremo Sul, 62,6% dos investimentos foram realizados no segmento de papel e celulose e 26,2% em produtos de madeira. Por fim, no Grande Recôncavo, os segmentos de papel e celulose, alimentos e bebidas e calçados responderam por 74,5% das inversões.

Os dados sugerem que, na Bahia, as inversões estiveram mais relacionadas com os condicionantes setoriais do que com a oferta de incentivos fiscais: i) a disponibilidade de recursos naturais no caso do segmento de papel e celulose no Extremo Sul; ii) a base produtiva já existente, como no caso da produção química no eixo Metropolitano; iii) a existência de mão-de-obra mais barata, como no caso do segmento de calçados, e uma infra-estrutura já montada, proximidade ao mercado consumidor, como o segmento de alimentos e bebidas e papel e celulose no Grande Recôncavo.

No caso da Ford, vários fatores contribuíram para sua instalação na Bahia. Um deles foi a crise pela qual passou o MERCOSUL (Mercado Comum do Sul) após a desvalorização cambial brasileira de 1999. Nesse ano, o crescente déficit comercial do setor automotivo da Argentina nas transações com o Brasil levou a acordos no setor que estabeleceram requisitos de conteúdo nacional para os carros argentinos e limites para o desequilíbrio comercial. “Na prática, esses dois mecanismos foram ineficazes para mudar o perfil de complementaridade produtiva intra-regional e ainda criaram obstáculo para expansão do comércio bilateral no biênio 2000/2001” (SARTI, 2003, p. 57).

Acrescente-se a isso, as negociações para a conformação da ALCA (Área de Livre Comércio das Américas) e a intenção da montadora em estabelecer maiores ligações com países como Venezuela e México. Nesse cenário, os estados do sul perderam espaço na decisão de localização da empresa⁹.

Além disso, o regime automotivo especial para o norte e nordeste, instituído pelo governo federal, conferindo diversas isenções fiscais parece ter sido um elemento importante para o

⁹ “Por ser o Rio Grande do Sul um estado governado pelo PT e a Bahia governada pelo PFL [...] toda a discussão acabou se dando em torno de questões políticas e fiscais. Nesse sentido, tendeu-se a ver a opção pela Bahia em razão do viés “liberal” do estado, reforçado por um amplo programa de incentivos fiscais e de obras de infra-estrutura. Essa visão, no entanto, não parece ser correta. Não que esses fatores não sejam importantes e reais — a questão é que, até 1999, não foram suficientes para trazer nenhuma montadora para o estado. A esperada vinda da Hyundai e da Asia Motors, como se sabe, acabou não se concretizando.

Ao mesmo tempo, deve-se notar que se o Rio Grande do Sul tinha um viés “antiempresa”, Santa Catarina e Paraná eram claramente mais liberais e com programas de incentivos — também vigorosos — tentaram, sem sucesso, atrair a Ford. Considerando-se esses últimos aspectos, e em face de todo o contexto anterior, pode-se argumentar que a desistência do projeto no Rio Grande do Sul reflete muito mais do que um mero problema político-fiscal com o PT gaúcho. Ao que parece, trata-se de uma decisão estratégica mais ampla, de abandonar o sul do país. Essa hipótese faz muito sentido se considerarmos as mudanças recentes na política econômica brasileira e seus impactos no Mercosul” (ALBAN, 2000, p. 20/21).

deslocamento da montadora até a Bahia. Do mesmo modo, a maior proximidade da Bahia das regiões sul e sudeste — principais mercados consumidores do país — em relação aos outros estados do norte e do nordeste, provavelmente, também foi um fator condicionante para a escolha da montadora.

Gostaríamos de acrescentar que dentro da lógica dos capitais privados de aproveitarem as potencialidades que os locais já possuem — da qual não podemos excluir a Ford —, a Bahia, dentro da região nordeste, possui a vantagem de ser a maior economia da região e, portanto, possuir um grau de complexificação maior expresso na oferta de serviços, em especial de transportes e comunicações.

Sobre os determinantes gerais dos investimentos, podemos ainda mencionar que, durante a década de 90, houve o deslocamento de algumas indústrias produtoras de bens de consumo não duráveis em direção ao nordeste. Tais setores tradicionais que abarcam o ramo têxtil, de calçados, vestuário, alimentos e bebidas e a agroindústria “lograram se desconcentrar, pois são caracterizados por serem pouco exigentes de ambientes mais complexos de externalidades” (BRANDÃO, 2003, p.130).

É a permanência da relevância, para tais ramos de atividade, das vantagens tradicionais — recursos naturais e mão-de-obra barata — que contribuiu para os resultados, do ponto de vista da atração de investimentos, das políticas de incentivos fiscais do nordeste e da Bahia em particular. Desse modo, tal política é um atrativo a mais tanto para grupos nacionais, que procuram sobreviver à concorrência internacional, quanto para grupos internacionais em busca da exploração dos recursos naturais e matéria-prima da região.

Tabela 3 — Proporção dos investimentos realizados na indústria de transformação por subsetor de atividade econômica: Metropolitano, Grande Recôncavo e Extremo Sul, 1994 - 2004

| Eixo Econômico e subsetor de atividade | Investimentos | |
|--|----------------|-------|
| | Bilhões de R\$ | % |
| <i>Metropolitano (Total)</i> | 9,3 | 100,0 |
| Material de Transporte | 3,9 | 41,9 |
| Produtos Químicos | 2,7 | 29,5 |
| <i>Grande Recôncavo (Total)</i> | 0,8 | 100,0 |
| Alimentos e Bebidas | 0,2 | 26,8 |
| Papel e Celulose | 0,2 | 25,1 |
| Artefatos de Couro e Calçados | 0,2 | 22,6 |
| <i>Extremo Sul (Total)</i> | 1,7 | 100,0 |
| Papel e Celulose | 1,0 | 62,6 |
| Produtos de Madeira | 0,4 | 26,2 |

Fonte: SICM/Jornais Diversos

Elaboração: CAC/SEI

Nota: Dados preliminares sujeitos a alterações. Última atualização em 30/09/2006

* Esses valores foram convertidos de dólar para real a taxa de setembro de 2006 de R\$ 2,1734 por US\$ 1,00

4. Setor automobilístico

O setor de materiais de transporte respondeu por sete projetos de investimento no período de 1994 a 2004, totalizando um valor de cerca de R\$ 3,8 bilhões e 5.983 empregos previstos o que

significa uma relação de R\$ 640.493 para cada emprego gerado. Sem dúvida, a inversão mais importante, nesse período, foi a do projeto Amazon que instalou uma fábrica da Ford no estado. Nesse caso, os investimentos totalizaram R\$ 3,5 bilhões com a previsão de gerar 5.000 posto de trabalho, sendo que cada emprego gerado correspondeu a um custo de R\$ 598.291.

A instalação da FORD fez a participação do segmento de materiais de transporte no estado saltar de 0,1%, em 1996, para 4,5% do VTI da Indústria de Transformação em 2002, segundo os dados da Pesquisa Industrial Anual (PIA), realizada pelo IBGE. Em 2005, essa proporção atingiu 7,3%.

De acordo com Sarti, três elementos contribuíram para a decisão de investimento da Ford no Brasil: i) a relativa estagnação dos mercados dos países centrais estimularam o investimento nos países subdesenvolvidos com maior potencial de crescimento da demanda; ii) a expansão do consumo verificada no Mercosul entre 1993 e 1997. Nesse último ano, “as vendas de Argentina e Brasil somaram 2,36 milhões de unidades o que tornou o Mercosul um mercado consumidor de proporção semelhante aos mercados da França, Itália e Reino Unido” (SARTI, 2003, p.40); iii) o regime automotivo que conferiu um conjunto de incentivos fiscais com os quais as montadoras realizaram investimentos para reforçar suas posições no mercado brasileiro.

O projeto Amazon tem disponível uma área de 4,7 milhões de m², dos quais 1,6 milhões de área construída. Ainda de acordo com a empresa, esta é uma planta moderna que utiliza “Tecnologia de última geração, além de um dos mais altos níveis de automação” (FORD, 2006). Desse modo, o projeto Amazon segue a tendência mundial do setor de atualização das plantas e dos modelos, tornando os veículos compatíveis com o padrão internacional e comercializáveis mundialmente. A atualização tecnológica permite, ainda, a realização do fluxo intra firma, já que as diversas unidades de produção possuem o mesmo padrão técnico, bem como, definir a especialização da produção, inserindo essa filial na estratégia mundial da Ford.

Outra tendência mundial reproduzida na Ford Camaçari é o aprofundamento da terceirização de componentes aos fornecedores, com vistas a reduzir os custos da montadora. Disso resulta o modelo de produção de montagem modular seqüenciada que tem “a participação de fornecedores diretamente na linha de montagem e no processo de produção e não apenas no fornecimento dos componentes do veículo, compartilhando das instalações e das responsabilidades” (FORD, 2006). A intenção da montadora é se concentrar nas atividades mais lucrativas como: projeto, montagem, estratégia, marketing, pesquisa e desenvolvimento tecnológico, serviços de distribuição, vendas e financiamento de veículos.

Nesse novo modo de relacionamento entre fornecedores e montadoras, “Os fabricantes de peças, tendo conquistado o mercado para conceber, fabricar e montar diferentes subsistemas

(suspensão, poltronas, iluminação, etc.) nos países industrializados, estão sendo frequentemente convidados a acompanhar as montadoras que se instalam nos países emergentes” (LUNG, 2002, p.59)

Isso implicou na instalação de diversas empresas do ramo de peças e acessórios na área que compreende o complexo Amazon ou em municípios próximos. Conforme Tabela 4, podemos identificar 33 empresas onde 25 são as sistemistas, isto é, os fornecedores mais diretos e que participam mais intensamente na produção e desenvolvimento de projetos dividindo a responsabilidade do investimento¹⁰. As outras 8 são fornecedoras de segundo nível, isto é, “fornecedores de partes e peças e componentes forjados, fundidos, estampados, usinados, etc.” (SARTI, 2003, p. 21). No projeto Amazon elas estão representadas pelas empresas Borlem, Comau, Invensys, Metagal, SAS, Sian (Arteb), Thyssenkrupp e TWE.

Um levantamento realizado a respeito da origem dos componentes utilizados pela sistemistas, expressos na Tabela 4, pode nos ajudar a refletir sobre as possibilidades de encadeamentos produtivos locais. Nela podemos observar que oito empresas — Borlem, Comau, Intertrim, Invensys, Excel, Metagal, Premier e SAS Automotive — não se instalaram no complexo de Camaçari. Duas delas são prestadoras de serviços diretamente a Ford e dispensam a montagem de uma estrutura no local: a Comau encarregada da montagem da linha de body systems e Excel responsável pela logística. As outras sete, que estão mais diretamente ligadas ao processo de produção, enviam o total de suas peças e componentes de outras plantas da Ford como parece ser o caso da Premier ou empresas sediadas nos estados de São Paulo, Minas Gerais (Metagal) ou no exterior (Intertrim e SAS).

Dentre as 24 empresas instaladas em Camaçari, conseguimos informações de 21 a respeito da origem da matéria-prima que utilizam, conforme expresso na Tabela 4. A partir dessas informações temos o seguinte quadro: seis empresas declararam fornecedor de apenas uma origem geográfica: a Arvinmeritor e Ferrolene de Minas Gerais; Faurecia, Mapri-Extron, Pelzer e Sodecia de São Paulo. Desse modo, as outras 15 empresas fazem um mix de importações de componentes e matérias-primas de duas ou mais regiões diferentes. Dentre estas, temos dez empresas que recebem insumos de outras firmas instaladas no sítio da Ford em Camaçari; dez recebem insumos de São Paulo; seis do exterior; três de Minas Gerais; duas do Rio Grande do Sul e uma do Rio de Janeiro.

Esses resultados demonstram que as sistemistas — como fabricantes mundiais ou importantes empresas nacionais das respectivas peças e componentes — possuem uma rede consolidada de fornecedores que já detém os padrões técnicos compatíveis com suas exigências tecnológicas e de

¹⁰ABB, Arvin, Autometal, Benteler, Colauto, Cooper-Standard, Dopec, Dupon Coatings, Excel, Faurecia, Ferrolene, Intertrim, Kautex-Extron, Lear, Mapri-Extron, MSX, Pelzer, Pilkington, Pirelli, Premier, Saar Gummi, Sodecia, Valeo, Visteon e Yazaki. Disponível em: <<http://www.Ford.com.br>> acesso em 19 de abr de 2006.

custos localizados no exterior ou em outras unidades da federação. Em segundo lugar, as empresas sistemistas, assim como as montadoras, realizam o movimento de produção global com vistas a adquirir ganhos de escala e de escopo, isso significa a utilização do mesmo componente em vários modelos, de modo que uma mesma unidade de produção forneça para vários mercados. Para atingir tal objetivo, as empresas tendem a eliminar linhas de produção similares, fazendo com que uma mesma fábrica forneça para o mercado regional.

Desse modo, não é de se esperar a duplicidade de linhas de produção, ou de fornecedores do mesmo componente, que acarretariam um aumento dos custos. O mais provável é que o mesmo fornecedor esteja responsável por várias unidades da mesma sistemista. Isso se dá a partir da organização dessas empresas que buscam

articular a sua presença nas diferentes zonas dos países emergentes. Ao optar por um número limitado de plantas para a produção de certos componentes sensíveis às economias de escala e, ao atribuir a certos pólos a responsabilidade por maiores tarefas [...] as empresas do setor tratam de organizar um conjunto de fluxos cruzados de produtos e serviços em rede mundial. (LUNG, 2002, p. 58).

Essa tendência está bastante presente no complexo Amazon, como se pode perceber a partir da origem do capital das empresas de autopeças associadas. Observa-se, na Tabela 4, que apenas 5 são de capital nacional e apresentam um nível de internacionalização ainda insipiente. As outras 28 empresas são importantes ofertantes internacionais e que, portanto, pautam as suas estratégias de suprimento a partir de sua atuação global.

Algumas delas passaram recentemente por processos de reestruturação de propriedade: foi o caso da BSB comprada pela Ford, da aquisição da Lean logistic pelo Excel global e da criação da Invensys a partir da união entre a Sieb e a BTR. Outras consolidaram parcerias como a SAS que representa uma joint-venture entre a Faurecia e a Siemens VDO e a Yazaki uma Jonit-venture entre o grupo Yazaki (75%) e a Siemens automotive (25%).

Tais movimentos de reestruturação demonstram as dificuldades de atuação frente a acirrada concorrência, o que se reflete sobre a estrutura de fornecimento, na medida que as empresas procuram racionalizar sua produção, diminuindo custos e utilizando mais componentes importados de forma a aproveitar as economias de escala. Como dito anteriormente, 6 das 21 empresas adquirem peças no exterior, a concessão de incentivos para importação através da diminuição dos impostos também estimula a compra de componentes fora do país.

Pesquisa realizada por integrantes do Desenbahia — Agência de Fomento do Estado da Bahia — junto as empresas sistemistas, em 2002, dá outras indicações sobre as dificuldades de implantação

de fornecedores locais de insumos. Lima et al (2002), classificaram as sitemistas em quatro grupos de empresas de acordo com os potenciais de localização dos fornecedores: no grupo 1, estavam aquelas empresas cujos fornecedores não se instalariam no estado por causa da inexistência de fonte de matéria-prima. É o caso da Arvin e da Ferrolene que utilizam o aço como matéria base de sua produção.

No grupo 2, estavam as empresas cuja produção exige elevadas escalas e cuja instalação de seus fornecedores, no estado, estariam condicionados a existência de outras montadoras. As empresas desse grupo são: Coopers, Intertim, Kautex-Textron, Mapri-Textron e Sodecia. Cabe ressaltar que a Intertim não possui, conforme Tabela 4, unidade de produção no estado importando componentes da Espanha e de São Paulo; a Mapri é a empresa que menos emprega, possuindo apenas 2 funcionários e comprando os componentes de São Paulo. Do mesmo modo, a Kautex-Textron compra seus insumos do Rio Grande do Sul e possui apenas 36 funcionários. Mesmo considerando que tais empresas utilizam moderna tecnologia, esses números de empregados são indícios de que parte significativa dos componentes são importados, cabendo as filiais de Camaçari apenas montar os módulos e direcioná-los para a Ford.

No grupo 3, estão aquelas que esperam a consolidação da capacidade de produção da Ford (Metagal, Pelzer, Pilkington, Saargummi, SAS, Siemens, Valeo e Visteon). Embora a produção de veículos tenha crescido desde o início de suas operações em 2001, com a fabricação de 19.652 unidades em 2003 e implantação do terceiro turno em 2004, não há indícios de que essas empresas tenham iniciado operações no sentido de transferir sua estrutura de oferta de insumos para o estado da Bahia.

Por fim, estão as empresas do grupo 4 que, segundo o estudo, estariam dispostas, no curto prazo, a realizar investimentos de implantação de fornecedores locais para a fabricação de pequenos componentes metálicos, injetados e extrusados. Este grupo esta formado, segundo o estudo, pela Autometal, Benteler, Lear e Thyssenkrupp. De fato, estas empresas estão entre aquelas que possuem o maior número de empregados, entretanto, mesmo nesse caso, as firmas importam parte importante de seus componentes e insumos como pode ser visto na Tabela 4.

Cabe ressaltar que todas essas empresas receberam isenção para operações interestaduais e operações internacionais o que dificulta a internalização da produção, na medida que a compra dos componentes de outros estados ou importados, dado os incentivos, podem custar menos do que estabelecer a produção no sítio da Ford em Camaçari.

O projeto governamental apostava, ainda, na relação entre o setor automotivo e as indústrias petroquímica e metalúrgica como importante fator de adensamento das cadeias produtivas locais. Na

visão destes, a Ford e sistemistas, enquanto demandantes do Pólo Petroquímico e do Centro Industrial de Aratu (CIA), estimulariam o investimento na produção de bens com maior conteúdo tecnológico e maior valor agregado. Entretanto, a realização dessa integração encontra obstáculos relacionados ao perfil dessas indústrias na Bahia.

No caso da petroquímica, a reestruturação produtiva do setor no Brasil resultou numa divisão do trabalho entre os três pólos: o de Triunfo no Rio Grande do Sul, o de São Paulo e o de Camaçari na Bahia. Tal divisão, teve origem na redefinição societária onde os mesmos grupos passaram a deter participações acionárias nos três pólos. Desse modo, não ocorreu a sobreposição de linhas de produção, mas a reorganização espacial destas a partir das características que esses pólos já apresentavam. Nessa reestruturação, coube ao pólo petroquímico de Camaçari manter a especialização nas 1ª e 2ª gerações, uma vez que está distante do mercado consumidor dos produtos da terceira geração que seriam, potencialmente, demandados pela Ford e as sistemistas.

No caso da metalúrgica, “O estado não tem qualquer tradição na produção metal-mecânica de alto valor; muito menos na indústria automobilística, isto é, uma estrutura técnica que gere um produto complexo produzido por um oligopólio” (FERREIRA JR., 2000, p. 135). Desse modo, as características da indústria metalúrgica e petroquímica do estado, também, dificultam a internalização do fornecimento de matérias-primas para as sistemistas do sítio da Ford Camaçari.

Além desses determinantes de ordem geral — que se referem ao modo de organização da produção — temos aqueles ligados ao mercado brasileiro. A introdução de novas tecnologias aumentou a produtividade geral da indústria brasileira. Entretanto, a capacidade ociosa permaneceu ao longo da década de noventa e no período de 2000 a 2003. Não existe uma expansão sustentada do mercado interno que talvez colocasse em pauta a necessidade de outros conjuntos de fornecedores além daqueles já existentes.

O deslocamento das empresas junto com a Ford e a conformação de uma rede vertical ou que alguns chamam de condomínios industriais não significa, portanto, encadeamentos no local desde a fonte de matérias-primas até o produto final. Caso isso ocorresse, diversos encadeamentos produtivos seriam gerados resultando num significativo impulso para a economia baiana. Entretanto, a Tabela 4 demonstra que parte importante dos insumos e componentes vêm de outras fábricas das empresas sistemistas e não das proximidades do sítio da Ford Camaçari.

Tabela 4 - Empresas que compõe o projeto Amazon da Ford: Bahia, 2004

| Nº | Empresa | Produtos | Empregados | Origem do capital | Outras informações |
|----|--|--|------------|--|--|
| 0 | Ford Motor Company Brasil Ltda | Automóveis | 7.868 | EUA. | nd |
| 1 | ABB Service Ltda | Manutenção e prestação de serviços | - | Suiça. | nd |
| 2 | Arvinmeritor do Brasil Sistemas Automotivos Ltda | Exaustor (escapamento) e suspensão | 73 | EUA. | Os componentes se originam da Ford MG. (peças feitas de aço) |
| 3 | Autometal Industria e Comércio Ltda | Peças injetadas plásticas e calotas | 230 | Brasil (matriz em Diadema). | Camaçari e SP(polipropileno) e SP (nylon, ABS, parafusos e molas) |
| 4 | Benteler Componentes Autom. Ltda (Alliance) | Quadro auxiliar, motor, montagem da suspensão e periféricos do motor | 357 | Alemanha. | Motor e transmissão da Ford Taubaté (SP), insumos do RS, Argentina, da ThyssenKrupp BA e da Bentler SP |
| 5 | Borlem S. A . Empreendimentos Industriais | Rodas de aço e alumínio | - | Grupo Hayes Lemmerz (EUA controle e Espanha). | Não possui empresa no Estado da Bahia. |
| | BSB (Body Systems Brasil Ltda) | Joint-Venture Usiminas (Br), Karmann (Alemanha), Polynorm (Holanda) e Active (EUA). Em 2003, a Ford adquire a BSB que era responsável pelo fornecimento de conjuntos e subconjuntos estampados | | | |
| 6 | Colaauto Adesivos e massas Ltda e Powercoat Tratamento de Superfícies Ltda | Plastisol, selantes, pvc, adesivos, mantas reforçantes e Pintura eletroforetica | 74 | Brasil. | Em 2003, a colaauto se divide criando a Powercoat |
| 7 | Comau Services | Construção de linha do body shop | | Itália. | Não possui empresa no Estado da Bahia. |
| 8 | Cooper Standard Automotive Brasil Fluid System Ltda | Tubulação p/ freio, direção, combustível, vácuo e vapor | 85 | EUA. | Tubos de aço do Canadá, nylon e fitas ARC 3000 da Bélgica, válvulas do México |
| 9 | Dusa Dupont Sabanci | Pintura | - | EUA. | nd |
| 10 | DOPEC Ind e com Ltda | Pára-choques e acabamentos plásticos | 68 | Grupo Dow automotive. | nd |
| 11 | Excel global | Logística | | EUA e Canadá. | Não possui empresa no Estado da Bahia. |
| 12 | Ferrolene S. A Indústria e Comércio de Metais | produção de chapas cortadas | 65 | Brasil. | a matéria prima (aço) vem de MG (CSN, Usiminas e Usinor) |
| 13 | Faurecia | módulos de porta e bagagem | 212 | França. | Recebe insumos da SAS |
| 14 | Intertrim Autopeças Ltda | Revestimento moldado de teto | - | Espanha. | Não possui empresa na Bahia. Pára-sol e alça de segurança (SP), clipe metálico da Espanha |
| 15 | Invensys Appliance Controls Ltda | Sist.de transporte de fluidos, de embreagem, direção hidráulica e óleo de transmissão | - | Inglesa. Resultou da fusão de Siebe com a BTR em 1999. | Não possui empresa no Estado da Bahia. |
| 16 | Kautex- Textron do Brasil Ltda | Tanques e dutos plásticos de enchimento e peças sopradas | 36 | Alemanha e EUA. | Matéria-prima do RS, Metalúrgica Jardim (BA), Bosch (BA) |
| | Lean Logistics | Virou Excel em 2001 após com a fusão entre Exel global, Logistic & Freight for warding, Excel do Brasil, e F. X. couchlin. | | | |

| | | | | | |
|----|--|--|-------|--|--|
| 17 | Lear do Brasil ind e com de interiores automotivos | Bancos | 348 | EUA. | Espumas da TWE de Camaçari e estrutura metálica de MG e SP |
| 18 | Mapri -Textron do Brasil/ Textron Fastening systems do Brasil SA | Sistemas de fixação: parafusos, rebitas e fixadores metálicos e plástico | 2 | Brasileira adquirida pela Textron empresa de capital americano. | Os fixadores já vêm pronto de SP devido as economias de escopo |
| 19 | Metagal Ind e Com Ltda | retrovisores internos e externos | - | Brasil. | Não possui empresa na Bahia. Espelhos e retrovisores vem da matriz em diadema (SP). |
| 20 | MXS International do Brasil ltda | Engenharia automotiva | 206 | EUA. | nd |
| 21 | Pelzer sistemas do Brasil Ltda | Isoladores acústicos, térmicos e vibracionais, porta malas | 230 | Brasil. | Matéria prima de SP (espumas, resíduos de algodão e de polipropileno) |
| 22 | Pilkington | Vidros laminados e temperados, parabrisa, janela | 26 | Inglaterra. | Matéria prima de SP, produtos químicos dos EUA e componentes da Saargummi BA |
| 23 | Pirelli Pneus S. A . | Montagem de conjuntos pneu + roda | 31 | Itália. | Pneus de SP e alguns componentes de F. de Santana (BA). |
| 24 | Premier Automotive Group (PAG) | | | Seção da Ford que agrega a Aston; Daimler; Jaguar; Land Rover e volvo. | Não possui empresa na Bahia. Importações de peças e componentes e dos veículos |
| 25 | Saargummi Bahia Ltda | Guarnições e vedações | 148 | Alemanha. | As matérias-primas vem de SP, MG, Europa (flocos de poliéster) e BA |
| 26 | SAS Automotive Systems | Interiores e revestimento de portas, Cockpit | | Joint-venture Faurecia e Siemens VDO. | Componentes vem de SP, MG e de empresas do sítio de Camaçari |
| 27 | Sian sistemas de iluminação automotiva do nordeste Ltda | Luz de placa, lanternas e faróis | 275 | Brasil (Arteb) e Alemanha (Hella). | Os faróis são enviados p/Valeo e submontados. As lanternas p/ a Ford |
| 28 | Sodecia Da Bahia Ltda | Peça estampada e subconjunto soldados | 197 | Portugal. | Fábrica da BA fornece peças menores e as de maiores escalas de produção vêm de SP |
| 29 | Thyssenkrup Automotive Systems Brasil Ltda | Suspensão | 102 | Alemanha. | Matéria-prima de empresas do complexo de Camaçari: Sodecia |
| 30 | TW Espumas | Espumas de poliuretano | 40 | Canadá. | Matéria-prima de SP e BA |
| 31 | Valeo Sistemas Automotivos Ltda | Módulo Frontal do veículo: radiador, embreagem, condensador | 45 | França. | Componentes de SP, Alemanha (coxim da estrutura superior) e da Valeo de Camaçari |
| 32 | Visteon Sistemas Automotivos Ltda | Painel de instrumentos e componentes externos do motor | 290 | divisão de eletrônicos da FORD | Peças e componentes de Camaçari, de SP, RJ e MG |
| 33 | Yazaki Autoparts do Brasil Ltda | Chicotes ou sistemas elétricos | 1.056 | Joint-venture Siemens (Alemã) e da yazaki (Japonesa) | Tubos plásticos SP, fitas isolantes SP e Alemanha e outros insumos de multinacionais |

Fonte: Lima et all (2002); Silva (2003), Departamento de proteção e defesa econômica do Ministério da Justiça, FIEB (2005) e Sites das empresas

nd = não disponível

Comércio Exterior

O resultado do fluxo comercial do segmento automotivo, conforme os dados da Tabela 5, demonstra que de 1999 até 2003 o setor se apresentou deficitário. Em 2004 e 2005, o sinal se inverte e o setor passa a registrar um superávit de respectivamente, 3,8% e 4,2%. Esse resultado ocorreu em função da diminuição das importações de Automóveis com motor a explosão $1.500 < \text{CM}3 \leq 3.000$, visto que os outros itens pouco variaram no período. Essa pode ser uma situação passageira, uma vez que a expansão do consumo desses veículos pelo aumento da renda ou pela situação favorável do câmbio pode reverter o sinal da balança comercial do setor, tornando-a negativa.

A análise da Tabela 5 nos permite afirmar que o fluxo do comércio internacional do segmento automotivo na Bahia reproduz o perfil do setor para o Brasil. Dentre essas características, a primeira se refere às importações de veículos médios e com maior potência do motor, que na pauta estão representados pelos automóveis com motor a explosão entre 1.500 e 3.000 c.c. e mais de 3000 c.c. Isso ocorre, porque o perfil de renda da demanda brasileira direciona a produção do país para os carros populares, cabendo às importações a oferta de carros com maior potência do motor (SARTI, 2003).

A segunda característica é a presença de peças e acessórios importados — motores a diesel ou a explosão, partes de aparelhos de ignição, caixas de marchas, dínamos e alternadores para motor e máquina para moldar e recauchutar pneus — e exportados — partes de carroceria, de tratores, pneus e velas de ignição. Isso decorre da desnacionalização do setor de autopeças, bem como da adoção de “novos projetos, processos produtivos e pelo lançamento de novos modelos, cujo fornecimento tem sido atendido por sistemistas mundiais.” (SARTI, 2003, p. 73)

Nesse caso, também se observa a prevalência de aspectos estruturais do setor após a reestruturação. De acordo com Sarti (2003), o Brasil é superavitário em carrocerias, chassis, cabines e pneumáticos e deficitário em motores e componentes. Como pode ser visto na Tabela 5, as exportações da Bahia no setor de autopeças registraram a venda de carrocerias, pneus, velas de ignição e partes e acessórios de tratores e veículos, nas importações observa-se a predominância dos motores de diversas potências.

A maior parte desse intercâmbio comercial é feito com os países da América Latina. De acordo com a Ford, 40% da produção de Camaçari, em 2004 e 2005, foram destinadas para Argentina, México, Venezuela, Chile e Equador.

As exportações foram mais estáveis, tanto do ponto de vista dos bens que a compõe que quase não variaram durante o período, quanto na participação no total das exportações do estado, em torno dos 15%. Tal estabilidade pode estar associada às dificuldades de acesso a novos mercados que têm sido protegidos com barreiras tarifárias (SARTI, 2003).

Tabela 5 - Balança comercial do setor de material de transporte: Bahia, 1994 - 2005

| Produtos Importados | Participação do segmento de Material de transporte nas importações totais da Bahia (%) | | | | | | | |
|--|--|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| | 1994-1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 |
| Bahia | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |
| Material de Transporte | --- | 0,7 | 17,7 | 21,2 | 19,2 | 15,0 | 12,1 | 10,9 |
| Automóveis c/motor explosão, 1500<CM3<=3000,AT | --- | --- | 8,0 | 10,5 | 11,1 | 8,2 | 6,3 | 4,8 |
| Outros Automóveis C/motor diesel, P/C | --- | --- | --- | --- | 5,5 | 4,0 | 3,6 | 3,4 |
| Outros motores de explosão p/veic.CAP.87,SUP. | --- | --- | --- | --- | 0,0 | 0,8 | 1,1 | 1,3 |
| Motores Diesel/semidiesel,P/VEIC. | --- | --- | --- | --- | --- | 0,1 | 0,2 | 0,2 |
| Automóveis c/motor explosão, CM3>3000,ATE 6 PA | --- | --- | 0,2 | 0,1 | --- | 0,2 | 0,1 | 0,2 |
| Outros Automóveis c/motor explosão | --- | --- | --- | --- | 0,3 | 0,3 | 0,1 | 0,2 |
| Caixas de marcha p/ veículos | --- | --- | --- | --- | --- | 0,0 | 0,1 | --- |
| Automóveis c/motor explosão, 1500<CM3<=3000,SU | --- | --- | --- | --- | --- | 0,2 | 0,1 | --- |
| Automóveis c/motor diesel, 1500<CM3<=2500,SUP. | --- | --- | --- | --- | --- | 0,1 | 0,1 | --- |
| Outros controladores eletr. automat. p/VEIC.A | --- | --- | --- | --- | --- | 0,1 | 0,1 | 0,1 |
| Automóveis c/motor explosão, CM3>3000,SUP.6 PA | --- | --- | --- | --- | 0,0 | 0,1 | 0,1 | 0,3 |
| Dínamos e alternadores p/motor explosão/diesel | --- | --- | --- | --- | --- | 0,1 | 0,1 | --- |
| Artes de dispos eletr. ignição, etc. | --- | --- | --- | --- | --- | 0,1 | 0,1 | 0,2 |
| Automóveis c/motor explosão, CIL<=1000CM3 | --- | --- | --- | 0,2 | 2,4 | 0,9 | --- | --- |
| Outros Automóveis c/motor diesel p/carga<=5T | --- | --- | 9,0 | 9,7 | --- | --- | --- | --- |
| Outros Automóveis c/motor explosão p/carga<=5T | --- | 0,7 | 0,5 | 0,6 | --- | --- | --- | --- |
| Produtos Exportados | Participação do segmento de Material de transporte nas exportações totais da Bahia (%) | | | | | | | |
| | 1994-1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 |
| Bahia | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |
| Material de Transporte | --- | --- | --- | --- | 4,9 | 12,3 | 15,9 | 15,3 |
| Automóveis c/motor explosão,1500<CM3<=3000,AT | --- | --- | --- | --- | 4,5 | 11,6 | 14,4 | 13,4 |
| Automóveis c/motor diesel,CM3<=1500,ATE 6 PAS | --- | --- | --- | --- | 0,3 | 0,5 | 0,6 | 0,5 |
| Outras partes e acess. De carrocerias p/ veic. A | --- | --- | --- | --- | --- | 0,0 | 0,4 | 0,3 |
| Outras partes e acess. p/tratores e veículos A | --- | --- | --- | --- | --- | 0,1 | 0,3 | 0,3 |
| Pneus novos p/ automóveis de passageiros | --- | --- | --- | --- | --- | --- | 0,2 | 0,7 |
| Outros pneus novos p/ônibus ou caminhões | --- | --- | --- | --- | 0,1 | 0,2 | --- | --- |
| Velas de ignição p/ motor explosão/diesel | --- | --- | --- | --- | --- | --- | 0,1 | 0,1 |

Fonte: SECEX/ MIDC

5. Considerações Finais

Os objetivos propostos no programa de desenvolvimento industrial do governo da Bahia de desconcentração da produção e de realização de encadeamentos produtivos locais da indústria de transformação do estado, conforme os dados apresentados, não foram alcançados. O fracasso do programa do ponto de vista do crescimento econômico se deve aos pressupostos adotados na sua elaboração donde se destaca o equívoco de considerar que a oferta de facilidades como benefícios fiscais e creditícios e a construção de uma infra-estrutura adequada ao capital seriam suficientes para criar um ciclo de crescimento, impulsionar o desenvolvimento tecnológico do estado e mudar o perfil produtivo da sua indústria de transformação.

Na prevalência da lógica do mercado e que se relaciona aos critérios de lucratividade e de retorno rápido dos investimentos, as empresas tendem a aproveitar o que as regiões têm para oferecer ao processo de acumulação do capital (infra-estrutura, condições naturais propícias ou quaisquer outros fatores que

interfiram na competitividade da firma) e não desenvolver novas características produtivas o que, para ser concretizado, ampliaria o valor das inversões necessárias, além de adiar e/ou tornar incerto a realização dos lucros. Desse modo, na medida em que optam pelos investimentos em setores e regiões que oferecem as maiores garantias de retorno, as empresas tendem a acentuar as características estruturais de uma dada economia e não modificá-las.

O distanciamento entre os objetivos propostos e os resultados do programa de desenvolvimento industrial já se anunciava na inadequação dos instrumentos utilizados como podemos apreender da estrutura dos programas dos incentivos fiscais e creditícios, onde a concessão de isenções para a importação de matérias-primas não era (é) compatível com o desejo de encadeamentos produtivos locais.

Além disso, os programas de incentivos fiscais são pouco eficazes na atração e direcionamento dos investimentos, em particular, das grandes empresas. Conforme a literatura consultada, os incentivos podem ser critério de desempate, mas não o condicionante das decisões de investimentos. No caso da Bahia, como ficou explícito, outros fatores que incluíram o perfil da estrutura produtiva do estado, o movimento de reestruturação dos setores intensivos em trabalho como o têxtil e calçados, a posição da economia baiana no nordeste e as definições estratégicas das empresas influenciaram na realização das inversões no estado.

Acrescente-se a isso, que o programa se pautou na idéia de que a existência de setores produtores de bens finais é central para assegurar o adensamento das cadeias produtivas, entendido como a produção local da matéria-prima até o produto final. Entretanto, se no período do modelo de substituição das importações a produção de bens de consumo final trazia consigo maiores chances de construir relações significativas com a economia local, na atual fase de desenvolvimento do capitalismo, a fragmentação da produção por vários países, a diminuição dos encadeamentos produtivos e aumento da participação dos insumos importados na composição dos produtos finais impedem a verticalização da produção.

A correlação entre produção de bens finais e adensamento das cadeias produtivas não é, portanto, direta. Conforme demonstrou o setor de material de transportes, as ligações com as outras filiais e com a matriz são colocadas em primeiro plano. Por isso, a definição do nível de produção, dos encadeamentos produtivos locais e do fluxo de comércio exterior são definidos a partir da estratégia global dessas empresas cuja tendência aponta, do ponto de vista produtivo, para a desnacionalização do setor de autopeças, aumento de componentes importados, especialização e racionalização das plantas com eliminação da duplicidade da produção. A partir dessa lógica, a unidade da Ford de Camaçari apresenta grande parte dos insumos e componentes fabricados fora do sítio o que até agora resultou em poucos estímulos para a economia como um todo, ficando os investimentos circunscritos ao setor de materiais de transportes.

Dentro do projeto governamental não se considerou, portanto, o padrão de operação das empresas desse subsetor de atividade já diagnosticado em diversos estudos. Estes ressaltam a prevalência das

definições estratégicas dos grupos transacionais e a pouca autonomia das filiais, particularmente daquelas que operam nos países do terceiro mundo. Nesse aspecto, cabe ressaltar que se anteriormente uma gestão das filiais com relativa independência de suas matrizes abria espaço para que os governos locais negociassem acerca do nível de emprego ou dos encadeamentos produtivos locais, hoje a possibilidade de interferência nas decisões estratégicas dessas empresas passaram a ser quase nulas.

Desse modo, os pressupostos do programa industrial do estado estão muito próximos da teoria do desenvolvimento local endógeno, haja vista que concentra a análise dos problemas relacionados ao crescimento econômico nas vantagens que o local tem na atração de investimentos numa perspectiva microeconômica, desvinculando-a tanto da dinâmica nacional quanto da lógica geral de acumulação do capital. Os impactos da abertura comercial e financeira ocorridos no Brasil nos anos 90 somente são mencionados para se fazer referência às mudanças nos padrões concorrenciais que impuseram à economia nacional. Do mesmo modo, a globalização é abordada em termos dos novos referenciais de competitividade e do padrão tecnológico vigente.¹¹

Por fim, salientamos que não se verificou o pressuposto governamental de que os capitais estariam indiferentes às regiões e que, por isso, poderia desenvolver qualquer lugar do planeta que lhes oferecessem maiores vantagens. A maior mobilidade que os investimentos privados alcançaram após a abertura comercial e financeira da economia mundial não significa indiferenciação dos espaços geográficos nas opções de investimentos dos grupos privados. Existe uma hierarquia na definição de atuação das transnacionais que não foi eliminada com a desregulamentação da economia. Isto é, a globalização não conduz à homogeneização dos espaços geográficos, permanecendo a divisão internacional do trabalho, na qual às economias periféricas cabe um papel subordinado.

Na definição estratégica, — que inclui a localização de sua produção — as empresas põem em prática a segmentação das atividades, mantendo a hierarquia entre os países que compõem o sistema mundial através da divisão do trabalho e da integração seletiva de regiões. Interferem na definição de localização das atividades tanto sua origem nacional, quanto a localização dos investimentos dos concorrentes direto dos oligopólios mundiais. Nesse aspecto cabe ressaltar que, tais rivais se constituem em grupos com poderio financeiro e tecnológico suficiente para disputar mercados em condições de igualdade. Estão principalmente localizados nos países da chamada tríade, o que significa que as empresas que participam dessa competição mundial devem estar, necessariamente, presentes no Japão, EUA e/ou União Européia. Esse conjunto de nações é o espaço privilegiado de investimentos para as multinacionais. É nele que estão concentradas as atividades de P&D e para onde converge toda atividade financeira do grupo e de onde sai a estratégia para todos os parceiros e filiais das multinacionais.

¹¹ Para um resumo e crítica a Teoria do Desenvolvimento Endógeno, ver BRANDÃO (2003).

Referências Bibliográficas

- ALBAN, Marcus. *O Projeto Amazon e seus Impactos na RMS*. Trabalho apresentado a SEPLANTEC, outubro de 2000.
- ALVES, Maria Abdia da Silva. *Guerra Fiscal e Finanças Federativas no Brasil: O Caso do Setor Automotivo*. Campinas: Dissertação de Mestrado — Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP), Instituto de Economia (IE), 2001.
- BAUMANN, Renato. Brasil em los años noventa: una economia em transición. *Revista de la CEPAL*. No. 73, Santiago de Chile, p 149-172, 2001.
- BRANDÃO, Carlos Antônio. *A Dimensão Espacial do Subdesenvolvimento: uma agenda para os estudos urbanos regionais*. Campinas: Tese de Livre-docência — Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP), Instituto de Economia (IE), 2003.
- CARVALHO NETO, José Francisco de. A Reforma do Estado: O Caso Bahia. *Conjuntura e Planejamento* n. 54, 10-13, Salvador: SEI, nov. 1998.
- CERQUEIRA, Daniela Franco. *Incentivos fiscais e investimentos na indústria de transformação no estado da Bahia (1994 a 2004): Internacionalização produtiva e subdesenvolvimento*. Dissertação de Mestrado, Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP), Instituto de Economia (IE), Campinas: 2007.
- FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DA BAHIA. *Programa estratégico de desenvolvimento industrial do Estado da Bahia*. Salvador: FIEB/ SEI, 1998.
- FERREIRA JR, Hamilton de M. Estratégia competitiva e impacto local: a indústria automobilística na Bahia. *Nexos Econômicos*. Vol. II, nº 1, Salvador: UFBA–FCE–CME, 2000.
- FILGUEIRAS, Luís. *A História do Plano Real*. São Paulo: Boitempo, 2000.
- FORD AUTOMOTIVE. *História*. Disponível em: [http:// www.ford.com.br](http://www.ford.com.br)> Acesso em 04 de out de 2005.
- FRANCO, Gustavo. A inserção externa e o desenvolvimento. *Revista de Economia Política*, vol. 18, no. 3 (71), julho-setembro 1998a.
- _____. O Plano Real em perspectiva de médio prazo. In: VELLOSO, João P. dos Reis. (coord.). *O Brasil e o Mundo no limiar do novo século (volume II)*. Rio de Janeiro: José Olympio Editora, 1998b.
- GUERRA, Oswaldo e GONZALEZ, Paulo. Novas Mudanças Estruturais na Economia Baiana: Mito ou Realidade. *Revista Econômica do Nordeste*, Fortaleza: v. 32, n.3, p. 308-321, jul-set, 2001.
- LIMA, Carmen Lúcia; NASCIMENTO, Paulo Meyer; FERREIRA, Poliane; CAVALCANTE, Ricardo e MACEDO, Walter. *Fornecedores da Ford: Uma Avaliação Preliminar das Oportunidades de Investimento na Bahia*. Salvador: Desenbahia Estudo Setorial 01/02, set. 2002. Disponível em: <<http://www.desenbahia.ba.gov.br>> Acesso em 11 de nov de 2005.

- LUNG, Yannick. Os mercados emergentes do automóvel na década de 90 — motivações e limitações. *Nexos Econômicos*. Vol. II, nº 1, Salvador: UFBA–FCE–CME, 2000.
- MENEZES, Vladson. Bahia: Uma Economia em Transição. *BAHIA Análise & Dados*, v.10, n.3, p. 74-83, Salvador: SEI, Dez/ 2000.
- PORTO, Edgar. Descentralização Espacial e Concentração Econômica na Bahia. In: Dez Anos de Economia Baiana. *Serie Estudos e Pesquisas (SEP)* n.º 57, Salvador: SEI, 2000.
- PRADO, Sérgio & CAVALCANTI, Carlos Eduardo G. *A Guerra Fiscal no Brasil*. São Paulo: Fundap e Fapesp; Brasília: Ipea, 2000.
- PROMO: CENTRO INTERNACIONAL DE NEGÓCIOS DA BAHIA. *BAHIAPLAST — Programa de desenvolvimento da indústria Plástica*, salvador: PROMO/SUDIC, 1997.
- QUEIROZ, Lúcia A. O Pólo de Informática de Ilhéus. *BAHIA Análise & Dados* V. 7, n. 3, Salvador, 1997.
- SARTI, Fernando. Cadeia : Automobilística — Nota técnica final. *Estudo da Competitividade de Cadeias Integradas no Brasil: impactos das zonas de livre comércio*. COUTINHO, Luciano e LAPLANE, Mariano (Orgs.) Campinas: UNICAMP— NEIT, 2003.
- SECRETARIA DA FAZENDA (SEFAZ). *Orçamento Geral do Estado da Bahia*. Salvador: SEFAZ, 2000.
- SECRETARIA DE INDÚSTRIA E COMÉRCIO (SICM). *Pólo de Informática*. Salvador: SICM, 2005. Disponível em: <[http:// www. Sicm.ba.gov.br](http://www.Sicm.ba.gov.br) > Acesso em 12 de fev de 2005.
-
- _____. *Plano Plurianual 2004 –2007*, Salvador: 2004. Disponível em: <[http:// www. Seplan.ba.gov.br/i_plano_plurianual.htm](http://www.Seplan.ba.gov.br/i_plano_plurianual.htm) > Acesso em 04 de mar de 2005.
- TEIXIERA, Francisco Lima C. e VASCONCELOS, Nilton. Regime Automotivo, Maquiladoras Mexicanas e Indústria Coreana: Lições para a Bahia. *BAHIA Análise & Dados* V. 7, n. 3, Salvador: SEI, Dez/1997.
-
- _____. e GUERRA, Oswaldo. 50 Anos de Industrialização baiana: do enigma a uma dinâmica exógena e espasmódica. *BAHIA Análise & Dados* V. 10, n.1, p. 87-98, Salvador: SEI, julho/2000.
- UDERMAN, Simone e MENEZES, Vladson B. Os Novos Rumos da Indústria na Bahia. *Revista Econômica do Nordeste*, Fortaleza: v. 29, n. especial, p. 715-737, Recife: julho 1998.