

**UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA “JÚLIO DE MESQUITA FILHO”**

**INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS E CIÊNCIAS EXATAS – RIO CLARO**

**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**

**MAURICIO LOVADINI**

**O USO DO TERRITÓRIO E AS NOVAS DINÂMICAS LOCACIONAIS DA  
INDÚSTRIA: A implantação da Mercedes-Benz na pequena cidade de Iracemápolis  
(SP)**



**RIO CLARO – SP**

**2019**

**MAURICIO LOVADINI**

**O USO DO TERRITÓRIO E AS NOVAS DINÂMICAS LOCACIONAIS DA  
INDÚSTRIA: A implantação da Mercedes-Benz na pequena cidade de Iracemápolis  
(SP)**

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia, da Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” – Câmpus de Rio Claro, como parte dos requisitos para a obtenção do título de Mestre em Geografia.

Área de concentração: Organização do espaço

Orientador: Prof. Dr. Auro Aparecido Mendes

RIO CLARO – SP

2019

L896u Lovadini, Mauricio  
O uso do território e as novas dinâmicas locacionais da indústria : A  
implantação da Mercedes-Benz na pequena cidade de Iracemápolis  
(SP) / Mauricio Lovadini. -- Rio Claro, 2019  
202 p.

Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual Paulista (Unesp),  
Instituto de Geociências e Ciências Exatas, Rio Claro  
Orientador: Auro Aparecido Mendes

1. Geografia Econômica. 2. Geografia Industrial. 3. Indústria  
automotiva. 4. Pequenas cidades. 5. Uso do território. I. Título.

Sistema de geração automática de fichas catalográficas da Unesp. Biblioteca do Instituto de  
Geociências e Ciências Exatas, Rio Claro. Dados fornecidos pelo autor(a).

Essa ficha não pode ser modificada.

**MAURICIO LOVADINI**

**O USO DO TERRITÓRIO E AS NOVAS DINÂMICAS LOCACIONAIS DA  
INDÚSTRIA: A implantação da Mercedes-Benz na pequena cidade de Iracemápolis  
(SP)**

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia, da Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” – Câmpus de Rio Claro, como parte dos requisitos para a obtenção do título de Mestre em Geografia.

**Comissão Examinadora**

Prof. Dr. Auro Aparecido Mendes (Orientador)  
Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” (UNESP) – Câmpus de Rio Claro  
(SP)

Prof. Dra. Silvia Selingardi Sampaio  
Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” (UNESP) – Câmpus de Rio Claro  
(SP)

Prof. Dr. Saulo Teruo Takami  
Colégio Cidade Rezende Eireli – Câmpus de Piracicaba-SP

Resultado final: **Aprovado**

Rio Claro (SP), 28 de fevereiro de 2019

Para João Marcelo e Marina. Sementes para um  
mundo melhor.

## AGRADECIMENTOS

Ao Prof. Dr. Auro Aparecido Mendes, que me acolheu como um filho, acreditando no meu potencial e na viabilidade da pesquisa. Suas orientações foram fundamentais durante todo o processo para que a mesma se realizasse.

Aos meus pais Gilberto Eduardo Lovadini e Helena Oliveira Lovadini, os quais me deram base para o meu desenvolvimento como pessoa.

Aos meus irmãos Gisele Lovadini e Marcelo Lovadini, cada um com suas particularidades, sempre apoiando a realização de meus sonhos.

À minha parceira e companheira Keila Borges Duarte, que com paciência soube compreender as dificuldades da pós-graduação, me escutando e acalmando nos momentos mais difíceis.

À Rosemary Cristina Seguin, por iluminar os meus caminhos.

À Prof.<sup>a</sup> Sandra Regina Morato Soares Tibério, pela revisão dos textos.

Ao Prof. Luiz Gustavo Zanuzzi e a sua esposa Luciana Polato, que contribuíram para que a pesquisa acontecesse, nos colocando em contato direto com os agentes públicos de Iracemápolis.

Aos amigos Leonardo Maiques Carvalho e Anderson Marioto pelos diálogos. Também a todos os meus amigos que participaram de alguma forma para a realização dessa pesquisa.

Ao desenhista cartográfico Gilberto Donizeti Henrique pela elaboração dos mapas.

Ao Centro Paula Souza, que possibilitou o afastamento de parte da minha atividade docente para dedicação da pesquisa.

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Código de financiamento 001.

*“No mundo em que mandam os mercados da riqueza financeira e a concorrência entre as grandes corporações, os cidadãos estão divididos entre vencedores e perdedores. Os primeiros, ao acumular capital financeiro, gozam do ‘tempo livre’ e do ‘consumo de luxo’. Os demais se tornam dependentes crônicos da obsessão consumista e do endividamento, permanentemente ameaçados pelo desemprego e, portanto, obrigados a competir desesperadamente pela sobrevivência.”*

(Luiz Gonzaga Belluzzo)

## RESUMO

Ao longo do século XX, o capital produtivo industrial passou por metamorfoses significativas pautadas por reestruturações produtivas e organizacionais diante de transformações econômicas e tecnológicas proporcionadas pela revolução técnico-científico-informacional, interferindo diretamente na distribuição espacial das corporações e estabelecendo novas divisões territoriais do trabalho. As transformações espaciais promovidas pelas constantes dinâmicas do sistema capitalista construíram novos processos de acumulação. Durante a segunda metade do século XX, diversos países periféricos atuam com uma participação mais ativa no processo de acumulação ampliada do capital. Com a instalação de unidades produtivas de multinacionais, países com potencial produtivo instituíram políticas públicas de estímulo aos investimentos estrangeiros diretos, com maiores participações no contexto produtivo mundial. Esse fenômeno ocorreu de forma mais intensa em países da Ásia e da América Latina. No contexto de intensas transformações políticas, econômicas, culturais promovidas pela interligação de amplas redes de circulação e comunicação, o Brasil intensifica sua atuação na economia global, complexificando os seus circuitos espaciais da produção e estabelecendo círculos de cooperação entre os agentes globais. Esse processo se deu de forma concentrada no estado de São Paulo. Os circuitos espaciais da produção e os círculos de cooperação instituídos na cidade de São Paulo e em sua região metropolitana se dinamizam com o processo de reestruturação produtiva, estabelecendo novas configurações baseados no modelo de produção flexível, o que possibilitou uma relativa desconcentração industrial. Nesta conjuntura de intensas transformações, a indústria automotiva, consolidada sob o modelo de produção fordista, se insere no bojo de uma reestruturação produtiva pautada na flexibilização da produção e dispersão espacial. A relativa desconcentração industrial instigou disputas competitivas e atração de corporações para lugares com pouca tradição industrial, a partir de grandes ofertas de subsídios oferecidas por estados e cidades, gerando uma “guerra dos lugares”. Nesse sentido, pequenas cidades desempenham novas funções na divisão territorial do trabalho, integradas em circuitos espaciais da produção, promovida pela intensa evolução tecnológica e de reestruturações produtivas globais. As novas estratégias adotadas pelas multinacionais consideraram as pequenas cidades como possibilidade de território usado, inserindo-as em uma divisão territorial do trabalho caracterizada pelo uso do território dado pelos meios naturais, pelo desenvolvimento das técnicas e pela evolução e integração de novas divisões territoriais interligadas pelo meio-técnico-científico-informacional. A partir desse novo contexto de localização industrial no estado de São Paulo, a presente pesquisa investigou as reestruturações produtivas e organizacionais em curso nas indústrias automotivas, associado aos fatores, agentes e de processos do uso do território por corporações em pequenas cidades, desempenhando novas funções nos circuitos espaciais da produção e nos círculos de cooperação, tendo como recorte espacial a implantação da Mercedes-Benz no Município de Iracemápolis-SP.

**Palavras-chave:** Uso do Território; Indústria Automotiva; Circuito Espacial da Produção; Círculos de Cooperação; Pequenas Cidades.



## ABSTRACT

Throughout the 20<sup>th</sup> century, the industrial productive capital has passed through significant metamorphosis guided by productive and organizational restructurings in the face of economical and technological changes provided by the technical-scientific-informational revolution, interfering directly in the spatial distribution of the corporations and establishing new working territorial divisions. The spatial changes promoted by constant dynamics of the capitalist system have built new processes of accumulation. During the second half of the 20<sup>th</sup> century, many peripheral countries have acted with a more active participation in the process of expanded capital accumulation. Within the installation of multinational productive facilities, countries with productive potential have instituted public policies to stimulate direct foreign investments, with higher participation in the global productive context. This phenomenon has occurred with more intensity in Asian and Latin American countries. In the context of intense political, economical and cultural transformations promoted by the interconnection of wide circulation networks and communication, Brazil intensifies its performance in the global economy, complexifying its spatial circuits of production and establishing cooperation circles among global agents. This processes happened in a concentrated form in the state of São Paulo. The spatial circuits of production and circles of cooperation instituted in city São Paulo and in its metropolitan area dynamize with the productive restructuring process, establishing new configurations based on the flexible production model, enabling a relative industrial deconcentration. In this conjuncture of intense transformations, the automotive industry, consolidated under the fordist model of production, inserts itself in the context of a productive restructuring guided by flexibilization of production and spatial dispersion. The relative industrial deconcentration has instigated competitive disputes and attraction of corporations to places with little industrial tradition, from big grant offers provided by states and cities, creating a “war of places”. In these terms, small cities have performed new functions in the working territorial division, integrated in spatial circuits of production, promoted by the intense technological evolution and global productive restructurings. The new strategies adopted by the multinationals consider small cities as a possibility of used territory, inserting in a territorial working division characterized by the use of territory given by natural means, by the development of techniques and evolution and integration of new territorial divisions interconnected by the technical-scientific-informational. From this new industrial location context in São Paulo state, the present research investigated the organizational and productive restructurings in course in the car manufacturing, associated to the factors, agents and the use of territory processes by corporations in small cities, performing new functions in the spatial circuits of production and in cooperation circles, having as spatial contour the implementation of Mercedes-Benz in the city of Iracemápolis, São Paulo state.

**Key words:** Use of Territory; Automotive Industry; Spatial Circuit of Production; Cooperation Circles; Small Cities.

## LISTA DE FIGURAS , MAPAS, QUADROS E TABELAS

### Figuras

Figura 1 -	Componentes básicos de um circuito de produção.....	36
Figura 2 -	Circuito de produção de automóveis.....	45
Figura 3 -	Símbolo mundial da marca Mercedes-Benz.....	47
Figura 4 -	Sede da Daimler – Stuttgart.....	49
Figura 5 -	Sede Mercedes-Benz- Stuttgart.....	50
Figura 6 -	Portfólio do Grupo Daimler.....	51
Figura 7 -	Unidade fabril Mercedes-Benz em Tuscaloosa-Alabama-EUA.....	53
Figura 8 -	Certidão de nascimento da indústria automotiva do Brasil.....	67
Figura 9 -	Desconcentração das indústrias de autoveículos 1990-2015.....	73
Figura 10 -	Diretrizes do programa INOVAR-AUTO.....	75
Figura 11 -	Principais pontos do Rota 2030.....	78
Figura 12 -	Empresas associadas à ANFAVEA -Unidades industriais - Distribuição geográfica – 2017.....	80
Figura 13 -	Concentração das indústrias de autoveículos 2016-2017.....	81
Figura 14 -	Distribuição de unidades produtivas de indústrias de autopeças 2011	82
Figura 15 -	Unidades de produção automotiva no Estado de São Paulo – 2015....	83
Figura 16 -	Unidade produtiva da Mercedes-Benz em São Bernardo do Campo.....	94
Figura 17 -	Linha de produção de peças em Campinas-SP.....	96
Figura 18 -	Linha de produção de caminhões com o sistema de veículos autoguiados em Juiz de Fora-MG.....	98
Figura 19:	Distribuição populacional em porcentagem por estados do Brasil	103
Figura 20 -	As 10 maiores cidades do Brasil em população 2018.....	104
Figura 21 -	As 10 menores cidades do Brasil em população 2018.....	104

Figura 22 - Presidente Dilma Rousseff no estande da Mercedes-Benz.....	130
Figura 23 - Manchetes sobre o anúncio da construção da fábrica da Mercedes-Benz em Iracemápolis.....	132
Figura 24 - Decreto de utilidade pública de desapropriação de imóvel.....	137
Figura 25 - Demarcação das áreas rurais transformadas em perímetro urbano.....	139
Figura 26 - Imagem de satélite da área da Mercedes-Benz em Iracemápolis.....	140
Figura 27 - Centro de inspeção – Porto seco MB.....	146
Figura 28 - Modelo C-Class e Modelo Sedan – GLA.....	148
Figura 29- Modelos comemorativos de automóveis produzidos em Iracemápolis.....	149
Figura 30 - Planta da unidade produtiva e pedra fundamental da Mercedes-Benz- Iracemápolis.....	150
Figura 31 - Linha de produção Mercedes-Benz – Iracemápolis.....	150
Figura 32 - SENAI de Iracemápolis.....	152
Figura 33 - Benefícios oferecidos pela Mercedes-Benz na Unidade produtiva de Iracemápolis.....	153
Figura 34 - Piquete de trabalhadores em greve.....	158
Figura 35 - Estação de tratamento de água de Iracemápolis.....	163
Figura 36 - Ilustração do projeto do complexo hoteleiro.....	168
Figura 37 - Montagem dos eixos dianteiros e traseiros.....	175
Figura 38 - Prestação de serviços indústrias de manutenção.....	175
Figura 39 - Cegonha da empresa Autoport estacionada em frente ao porto seco da MB.....	176
Figura 40 - Pista de testes de ônibus e caminhões em construção.....	180
Figura 41 - Pista de testes de ônibus e caminhões pronta.....	181

## Fotos

Foto 1 -	Igreja Matriz Paróquia Jesus Crucificado e calçada Belinha Ometto	111
Foto 2 -	Praça central de Iracemápolis - Tempo lento: Homem utilizando o telefone público e taxistas conversando.....	112
Foto 3 -	Fila lotérica e pessoas passeando na praça.....	112
Foto 4 -	Fonte da praça com enfeites natalinos e rua comercial José Emídio...	113
Foto 5 -	Edifício residencial em construção e em fase de conclusão - centro de Iracemápolis.....	121
Foto 6 -	Edifício residencial - Centro de Iracemápolis.....	122
Foto 7 -	Placa indicando as futuras instalações da Mercedes-Benz.....	135
Foto 8 -	Placa indicando reformas na Rod. Luis Ometto – SP 306.....	136
Foto 9 -	Caminhão pipa levando água para a unidade produtiva da Mercedes-Benz.....	162
Foto 10 -	Área em frente à unidade produtiva da MB.....	164
Foto 11 -	Condomínio fechado Residencial Flórida.....	165
Foto 12 -	Condomínio residencial Villaggio Mielli.....	165
Foto 13 -	Hotel Galeria Parati- Iracemápolis.....	167
Foto 14 -	Financeira Sicred e Banco Itaú.....	170
Foto 15 -	Banco Bradesco e Banco do Brasil.....	170
Foto 16 -	Franquia de chocolates Cacau Show Unidade da rede de Fast-food Subway no centro de Iracemápolis.....	171
Foto 17 -	Churrascaria e bar restaurante bistrô.....	171
Foto 18 -	Unidade da Rede de óticas Carol e da rede de cosméticos O Boticário na cidade de Iracemápolis.....	172
Foto 19 -	Unidade da rede de lojas de móveis e eletrodomésticos Magazine Luiza e Cybelar.....	172
Foto 20 -	Ônibus de transporte para trabalhadores da Mercedes-Benz.....	177

## Mapas

Mapa 1 -	Mapa de Iracemápolis: localização da cidade no estado de São Paulo.....	22
----------	---	----

Mapa 2 -	Localização das unidades produtivas e centros de distribuição e logística da Mercedes-Benz no mundo.....	48
Mapa 3 -	Distribuição geográfica das unidades financeiras da Mercedes-Benz no mundo.....	49
Mapa 4 -	Localização dos centros de Pesquisa & Desenvolvimento da Mercedes-Benz no mundo.....	49
Mapa 5 -	Localização das unidades produtivas da Mercedes-Benz no Brasil....	90
Mapa 6 -	Distribuição espacial das indústrias de autopeças no estado de São Paulo que receberam investimentos com consultoria da Investe-SP de 2012-2018.....	91
Mapa 7-	Distribuição das unidades produtivas da Mercedes-Benz no Brasil....	93
Mapa 8 -	Localização da unidade da Mercedes-Benz em Iracemápolis e as principais rodovias que circundam o município.....	114
Mapa 9 -	Municípios da Região Administrativa de Campinas.....	116
Mapa 10 -	Municípios da Aglomeração Urbana de Piracicaba.....	118
Mapa 11 -	Delimitação do Perímetro Urbano de Iracemápolis.....	138

## **Quadros**

Quadro 1 -	Atividades de serviços.....	38
Quadro 2 -	Investimentos das indústrias automotivas no Estado de São Paulo no período de 2012-2018 com consultoria da Investe-SP.....	85
Quadro 3 -	Investimentos das indústrias de autopeças no Estado de São Paulo no período de 2012-2018 com consultoria da Investe SP.....	87
Quadro 4 -	Redes de serviços autorizados: Oficinas e concessionárias de ônibus, caminhões e automóveis.....	99
Quadro 5 -	Redes de concessionárias de veículos Mercedes-Benz por regiões do Brasil.....	100
Quadro 6 -	PRODESENVOLVE- Iracemápolis.....	125
Quadro 7 -	Principais incentivos – PRODESENVOLVE Iracemápolis.....	126
Quadro 8 -	Isenção de impostos municipais.....	127

Quadro 9 -	Contrapartida das empresas com o município.....	128
Quadro 10 -	Inserção da área designada para utilidade pública no perímetro urbano do município de Iracemápolis.....	140
Quadro 11 -	Indenização para fins de desenvolvimento industrial do município.	142
Quadro 12 -	Licenciamento de veículos importados.....	179
Quadro 13 -	Licenciamento de veículos nacionais – Mercedes-Benz.....	179

## **Tabelas**

Tabela 1 -	Evolução urbana da população brasileira.....	102
------------	--	-----

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ALESP	Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo
ANFAVEA	Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores
AUP	Aglomeração Urbana de Piracicaba
BIRD	Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
CAIA	Corredor Asiático das Indústrias Automotivas no estado de São Paulo
CAPES	Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior
CETESB	Companhia Ambiental do Estado de São Paulo
CPS	Centro Paula Souza
DAE	Departamento de Água e Esgoto
DESENVOLVE SP	Agência de Desenvolvimento Paulista
EMBRAER	Empresa Brasileira de Aeronáutica SA.
EMPLASA	Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano
ETEC	Escola Técnica Estadual
FATEC	Faculdade de Tecnologia do Estado de São Paulo
FIESP	Federação das Indústrias do Estado de São Paulo
FMI	Fundo Monetário Internacional
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICMS	Impostos sobre Circulação de Mercadorias e Serviços
IGCE	Instituto de Geociências e Ciências Exatas
INOVAR-AUTO	Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento

	da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores
INTERSINDICAL	Instrumento de Luta e Organização da Classe Trabalhadora
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômicas Aplicada
IPI	Imposto sobre Produtos Industrializados
ISSQN	Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza
MB	Mercedes-Benz
MP	Medida Provisória
MDIC	Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços
OMC	Organização Mundial do Comércio
P&D	Pesquisa e Desenvolvimento
PIB	Produto Interno Bruto
PLR	Participação nos Lucros ou Resultados
PP	Partido – Progressistas
PSD	Partido Social Democrático
PPGGeo	Programa de Pós-Graduação em Geografia
PSDB	Partido da Social Democracia Brasileira
PT	Partido dos Trabalhadores
RA	Região Administrativa
RMSP	Região Metropolitana de São Paulo
SABESP	Companhia de Saneamento Básico do Estado de São Paulo
SEADE	Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados
SENAI	Serviço Nacional de Aprendizagem Indústria
Sindipeças	Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores
ROTA 2030	Mobilidade e logística: Programa de incentivo às montadoras para



investimentos em pesquisa e desenvolvimento

TRT

Tribunal Regional do Trabalho

UNESP

Universidade Estadual Paulista

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO.....</b>	<b>18</b>
<b>CAPÍTULO 1 – REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA E A INTERNACIONALIZAÇÃO DO CAPITAL.....</b>	<b>25</b>
1.1 Racionalização Industrial e Organização Científica do Trabalho.....	28
1.2 Flexibilização da Produção.....	31
<b>CAPÍTULO 2 – CIRCUITOS ESPACIAIS DA PRODUÇÃO E CÍRCULOS DE COOPERAÇÃO. A IMPORTÂNCIA DAS RELAÇÕES INTERINDUSTRIAIS E DE SERVIÇOS PRODUTIVOS.....</b>	<b>35</b>
2.1 Os circuitos espaciais da produção e círculos de cooperação.....	39
2.2 O sistema produtivo na indústria automotiva.....	42
2.3 A Mercedes-Benz: Histórico e Espaço Industrial.....	46
<b>CAPÍTULO 3 – O USO DO TERRITÓRIO E O PROCESSO DE INDUSTRIALIZAÇÃO NO BRASIL.....</b>	<b>55</b>
3.1 O processo de “desconcentração” industrial no Brasil.....	62
3.2 Indústrias automotivas no Brasil: um breve histórico.....	66
3.3 O circuito espacial da produção e círculos de cooperação da indústria automotiva no estado de São Paulo.....	79
3.4 A Mercedes-Benz no Brasil.....	92
<b>CAPÍTULO 4 – A IMPORTÂNCIA DAS PEQUENAS CIDADES: A IMPLANTAÇÃO DA MERCEDES- BENZ EM IRACEMÁPOLIS (SP).....</b>	<b>102</b>
4.1 Os novos papéis das pequenas cidades na rede urbana em tempos de globalização.....	102
4.2 Iracemápolis: Localização geográfica e aspectos regionais.....	113
4.2.1 Aspectos históricos e socioeconômicos.....	119
4.2.2 Legislações de Incentivos municipais de Iracemápolis.....	124

4.2.3 A Mercedes-Benz em Iracemápolis.....	128
4.2.4 O papel do governo do estado de São Paulo.....	131
4.2.5 A escolha da área.....	132
4.2.6 A questão sindical.....	142
4.2.7 O início da produção da Mercedes-Benz em Iracemápolis.....	145
4.2.8 Mão de obra e empregabilidade. ....	151
4.2.9 A greve.....	156
4.2.10 Impactos socioeconômicos em Iracemápolis com a implantação da MercedesBenz.....	160
4.2.11 <i>Linkages</i> e Serviços Industriais.....	173
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	183
REFERÊNCIAS.....	189
APÊNDICE I.....	198
APÊNDICE II.....	200

## INTRODUÇÃO

As constantes mutações do modo de produção capitalista promovem novos processos de acumulação e, por conseguinte, em transformações espaciais e reestruturações produtivas e organizacionais, fundamentalmente a partir de meados da década de 1980. Com o processo de internacionalização da produção, diversas empresas multinacionais expandiram suas produções para países em desenvolvimento, visando uma maior dinamização e flexibilização dos seus processos produtivos.

O fenômeno global de reestruturação econômica promoveu uma flexibilização do processo produtivo, fato que levou as multinacionais a adotarem novas estratégias de produção e comercialização, baseadas nas novas dinâmicas do mercado global. As transformações organizacionais foram pautadas pelo avanço intensivo e instantâneo de novas tecnologias, da introdução de um modelo de produção enxuto com a perspectiva de redução do custo da mão de obra, a partir da automação industrial e da extinção de tarefas administrativas, com a perspectiva de criar uma rede de integração de todo o processo produtivo, do início da produção ao pós-consumo.

Diante dessas novas dinâmicas, as grandes corporações, também denominadas de ETN (Empresas Transnacionais), possuem características básicas de modelos ideais de organização que variam de acordo com o ramo industrial, classificadas, de acordo com (DICKEN, 2010), de 4 formas. 1- O modelo *Multinacional* pautado na descentralização das decisões; 2- O modelo *Internacional* com decisões descentralizadas, mas controlado pela sede corporativa; 3- O modelo *Global* com rigoroso controle central de decisões, recursos e informações; 4- O modelo de rede integrada com um processo complexo de coordenação e cooperação em um ambiente de tomada de decisões compartilhadas.

O debate sobre as transformações econômicas, espaciais e organizacionais no sistema produtivo industrial pode ser analisado sob diversos pontos de vistas teóricos. Piore e Sabel (1984), argumentam que a crise econômica da década de 1970 resultou da exaustão do sistema de produção em massa, constituindo um marco na atividade industrial na história do capitalismo. Coriat (1989), por exemplo, sugere uma evolução de longo prazo do "fordismo" ao "pós-fordismo", como expressão de uma "grandiosa transição" a transformação histórica das relações entre, de um lado, produção e produtividade e, de outro, consumo e concorrência. Para Harrison e Storper (1991), a difusão de novas formas organizacionais foi resposta à crise de lucratividade do processo de acumulação de capital.

No que tange ao Brasil, a abertura para o capital internacional se intensificou a partir da década de 1950 com o amplo desenvolvimento do processo de industrialização no país, promovendo uma crescente urbanização, principalmente nas áreas de maiores concentrações industriais, como as metrópoles de São Paulo e Rio de Janeiro. No estado de São Paulo, até a década de 1970, praticamente toda a atividade industrial se concentrava na cidade de São Paulo e nas cidades da região metropolitana como, por exemplo, as do ABCD (Santo André, São Bernardo, São Caetano do Sul e Diadema). Neste período (1950-1970), foi vantajoso para as empresas se estabelecerem nestes territórios, tendo em vista as condições de infraestrutura, de redes de serviços que atendiam às demandas produtivas até o produto final e o mercado consumidor. Conforme Mendes (1991, p.35), “para a maioria das empresas (nacionais e estrangeiras) era fundamental definir a localização de suas fábricas junto à *Core Region* nacional já estabelecida, ou seja, a Região Sudeste, e poder usufruir das economias de aglomeração e de urbanização a ela vinculadas”.

A partir da década de 1960 houve uma relativa desconcentração das atividades industriais da Região Metropolitana de São Paulo em sentido ao interior do estado e outras regiões do Brasil. Esse fenômeno foi provocado pela saturação da capacidade da metrópole em atender às necessidades de novas indústrias, tendo em vista o estrangulamento de infraestruturas e as dificuldades com trânsito, poluição, altos custos com impostos, escassez de terrenos planos e amplos e mão de obra mais cara e altamente sindicalizada. Tais fatores promoveram deseconomias de aglomeração, incentivando a expansão das indústrias para o interior, mas com uma distância não superior a 200 km da metrópole e seu mercado consumidor.

A atração de indústrias para o interior deu-se pelas melhores condições de infraestrutura oferecidas pelas cidades, além de incentivos fiscais dos poderes públicos municipais e, também, da participação estatal, que contribuiu com esse processo de desconcentração, por meio da criação da Política de Desenvolvimento Urbano e Regional (P.D.U.R.), em 1975 e, portanto, “pode-se afirmar que ela é parcialmente induzida e/ou provocada pelo Estado”. (RONCHEZEL, 1983, p.16).

Trata-se, na verdade, de uma desconcentração industrial, que consiste em um confinamento das fábricas em um território maior, onde possam contar com o “ambiente industrial” (MENDES, 1991, p.39).

Para atender às demandas das indústrias que passaram a se expandir para cidades médias do estado de São Paulo, como nas regiões metropolitanas da Baixada Santista, Campinas, Ribeirão Preto, Vale do Paraíba e Litoral Norte e Sorocaba, o governo estadual

passou a investir em uma ampla e moderna rede de infraestrutura rodoviária, com a perspectiva de melhorar a circulação dos bens produzidos pelas indústrias localizadas no interior. Nas décadas de 1970 e 1980 rodovias como Imigrantes, Bandeirantes, Anhanguera, Castelo Branco e Washington Luís, passaram a escoar a produção para atender às demandas dos mercados consumidores interno e externo. Atualmente, com exceção da Rodovia Washington Luiz, todas as rodovias citadas estão interligadas pelo Rodoanel, importante anel viário que circunda a cidade de São Paulo e cidades da região metropolitana.

Diante do cenário de novas dinâmicas de produção e de desconcentração industrial para o interior do estado de São Paulo, urge entender um fenômeno relativamente novo de atração de grandes indústrias em pequenas cidades localizadas no eixo de desenvolvimento industrial, pautado nas estratégias do uso do território pelo capital.

Com as novas formas de produção, as grandes empresas passam a controlar, de forma sistemática, as diversas etapas do processo produtivo, com o objetivo de uma produção cada vez mais racional e enxuta, buscando, assim, novos espaços industriais dotados de vantagens locacionais, que integrados em redes estimulam os fluxos materiais e imateriais de acordo com as suas próprias normas.

De acordo com Santos e Silveira (2001), existe uma segmentação territorial das etapas do trabalho, intensificando as trocas e as relações entre regiões, cujos intercâmbios cada vez mais frequentes e densos não ocorrem necessariamente entre áreas contíguas. Para uma maior compreensão dessas relações faz-se necessário compreender os circuitos espaciais e os círculos de cooperação.

Diante das transformações no sistema produtivo, pautados pelas novas tecnologias, conhecimento, pesquisas e capital, as cidades passam a ter um novo papel nesse processo, se adequando às novas estruturas organizacionais produtivas. Mendes (1991) pesquisando a industrialização no estado de São Paulo constatou que muitas indústrias nacionais e estrangeiras, estão sendo implantadas em cidades médias localizadas próximas aos principais eixos de transportes (Rodovias Anhanguera, Bandeirantes e Washington Luís).

Lencioni (2004) analisando os novos rumos e as tendências da urbanização e da industrialização no estado de São Paulo, explica que a industrialização e a metropolização do espaço constituíram uma nova forma territorial, denominada de cidade-região, que se fundamenta em estruturas novas e herdadas, desafiando o planejamento urbano e redimensionando o conceito de urbano e as clássicas divisões entre o intraurbano e o interurbano. De acordo com a referida autora (2004), o território paulista se apresenta como um território-rede.

Selingardi-Sampaio (2009) define o processo de expansão industrial a partir da formação de um Multicomplexo Territorial Industrial Paulista, construído historicamente por meio de ações de atores e processos diversos em todas as escalas espaciais, do local ao global, entre os quais a industrialização é de precípua importância.

Diante deste contexto histórico de desconcentração industrial em direção às cidades médias nas décadas de 1970 e 1980, é possível constatar que as pequenas cidades, que antes estavam fora do eixo de centralidade, passam a atrair grandes indústrias, mesmo sem nunca terem tido tradição em determinados gêneros industriais. As pequenas cidades localizadas estrategicamente na cidade-região são, contemporaneamente, partes integrantes de um circuito espacial da produção e de círculos de cooperação.

A classificação de cidades pequenas é uma tarefa difícil, considerando a heterogeneidade das cidades brasileiras e as suas participações na rede urbana. Como aponta Moreira Junior (2014, p.22) “as cidades brasileiras com população inferior a 50 mil habitantes são pouco expressivas na rede urbana e possuem geralmente estreita relação com o campo. Por não possuírem infraestruturas e outros serviços são, portanto, dependentes de centros urbanos de maior porte”.

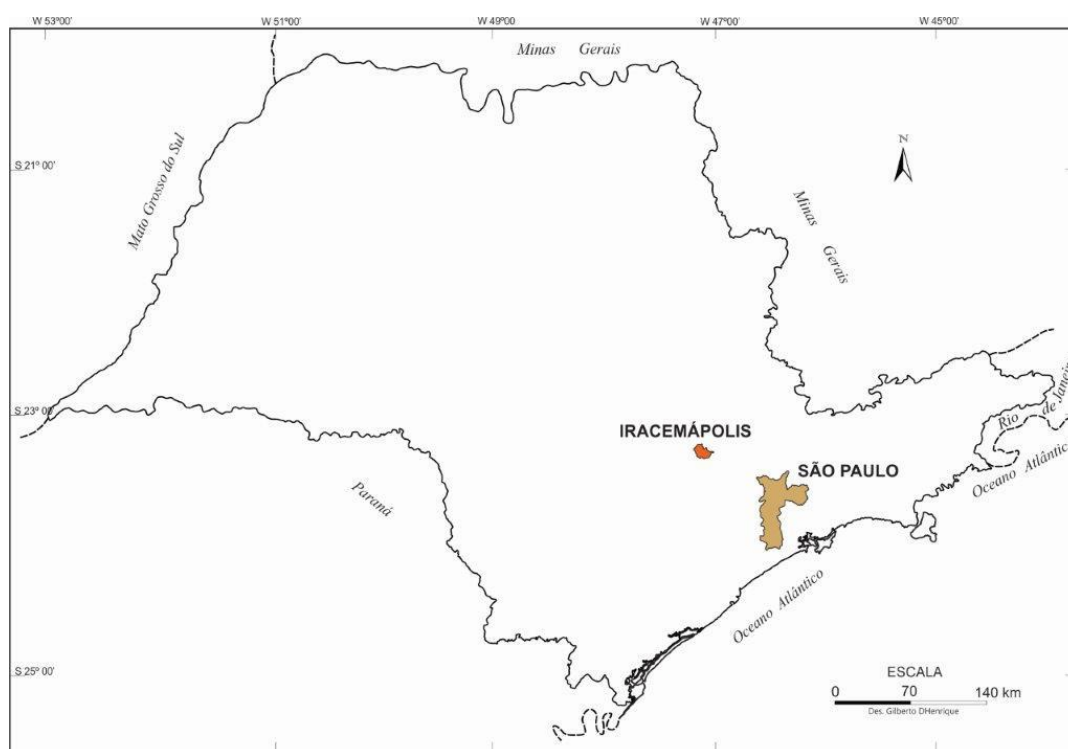
Todavia, essa realidade tem se alterado nos últimos anos; pequenas cidades que antes tinham funções apenas político-administrativas passam a adotar novas funções, tais como cidades-dormitórios e reservas de mão de obra e cidades industriais. Cabe salientar, ademais, que pesquisas sobre indústrias em pequenas cidades são praticamente escassas, justificando a realização de investigações científicas sobre essa temática.

Fresca (2010, p. 80) salienta que “as análises da produção industrial no âmbito da ciência geográfica tem sido basicamente abordada em áreas metropolitanas e, mais recentemente, para as denominadas cidades médias, enquanto as pequenas cidades não têm recebido a mesma atenção”.

Diante destas considerações, torna-se importante compreender a atração de grandes indústrias em pequenas cidades, especialmente as indústrias do ramo automotivo, que possuem um dinamismo tecnológico de vanguarda em relação a outros ramos fabris.

A partir dessa nova dinâmica locacional das indústrias no estado de São Paulo a **hipótese** da pesquisa realizada foi que as reestruturações produtivas e organizacionais em curso nas indústrias automotivas têm levado as pequenas cidades a desempenharem novas funções nos circuitos espaciais da produção e nos círculos de cooperação e na nova divisão do trabalho/da produção, tendo como estudo de caso a implantação da Mercedes-Benz no Município de Iracemápolis-SP, (Mapa 1).

**Mapa 1:** Iracemápolis: localização da cidade no estado de São Paulo



**Fonte:** Des. Gilberto D. Henrique, 2018. Org. Lovadini, M, 2018.

Com uma área territorial de 115,118 km<sup>2</sup>, o município de Iracemápolis conta com 20.029 habitantes (IBGE, 2010) e com estimativa para o ano de 2018 de 23.846 habitantes (IBGE, 2018).

Tradicionalmente, a principal atividade econômica de Iracemápolis esteve relacionada ao ramo sucroalcooleiro, porém, em 2013 com o anúncio da instalação de uma unidade produtiva de automóveis da multinacional alemã Mercedes-Benz, a cidade passou a fazer parte do circuito espacial da produção e dos círculos de cooperação automotivo global.

A Mercedes-Benz pertence a *holding* transnacional de capital alemão *Daimler AG*. No Brasil, iniciou suas atividades em 1956, produzindo ônibus e caminhões. Na década de 1980 e principalmente na década de 1990, passou por um intenso processo de reestruturação produtiva mundial, com repercussões em suas unidades produtivas no território brasileiro.

A fábrica da Mercedes-Benz no Brasil em Iracemápolis, interior de São Paulo, dá início à produção de automóveis utilizando modernos processos industriais com investimentos de R\$600 milhões. “A nova unidade foi inaugurada em março de 2016 sendo mais um marco de progresso do desenvolvimento da rede de produção flexível e eficiente da



marca. A unidade produz o modelo Classe C e, a no segundo semestre de 2016, o início a produção do SUV GLA”. (MERCEDES-BENZ, 2016)

A unidade fabril da Mercedes-Benz foi construída em um antigo canavial da usina Iracema, pertencente ao grupo São Martinho. A cidade de Iracemápolis, conhecida economicamente por sua cultura sucroalcooleira, passa, com a chegada da Mercedes-Benz a se inserir na divisão global da produção automotiva, o que vem ocasionando transformações qualitativas no território iracemapolense, promovendo um *upgrade* no desenvolvimento econômico e social, mas cabe salientar que as mudanças qualitativas estão associadas às contradições do capital, como o intensivo uso do território da cidade usufruído pela grande corporação entre outros fatores apontados ao longo da pesquisa.

O papel que as pequenas cidades vêm desempenhando nos circuitos espaciais da produção e círculos de cooperação, especialmente no ramo automotivo, associado à análise dos fatores locacionais, dos agentes e processos de atração da Mercedes-Benz para Iracemápolis consistiu o **objetivo geral** da pesquisa. No que tange aos **objetivos específicos**, a pesquisa científica procurou compreender e elucidar:

- Os fatores responsáveis pela implantação da Mercedes em Iracemápolis
- Os agentes responsáveis pela implantação da Mercedes em Iracemápolis
- Os circuitos espaciais da produção e círculos de cooperação da Mercedes e o papel da unidade produtiva de Iracemápolis na divisão internacional e territorial da produção
- Os efeitos socioeconômicos e espaciais da Mercedes na pequena cidade de Iracemápolis.

No que concerne aos **procedimentos metodológicos**, o método empregado nessa pesquisa vincula-se à compreensão dos pares dialéticos teórico-empírico, espaço-tempo, funções-processos, conteúdo-forma, como referência analítico-reflexiva, para a compreensão das contradições e das mutações econômicas em curso na cidade pesquisada.

As etapas da pesquisa consistiram em um levantamento bibliográfico sobre reestruturações produtivas e organizacionais, indústrias automotivas e pequenas cidades, além de levantamentos junto à biblioteca e Prefeitura Municipal da Cidade de Iracemápolis para a caracterização da história econômica do município citado.

Durante a pesquisa foram realizados trabalhos de campo na cidade de Iracemápolis e na unidade produtiva da Mercedes-Benz, com a perspectiva de análise empírica para o entendimento dos impactos e transformações do território iracemapolense.

Foram realizadas entrevistas com os agentes públicos de Iracemápolis, sendo eles o ex-prefeito Valmir Gonçalves de Almeida (PT), prefeito na época da implantação da Mercedes-Benz na cidade e do atual prefeito Fábio Zuza (PSDB), com o objetivo de compreender e elucidar os fatores locacionais que foram fundamentais para a escolha de Iracemápolis pela Mercedes-Benz e a importância das políticas públicas na atração dessa grande indústria.

Foram obtidos, ainda, dados a partir de levantamentos junto à Prefeitura, Câmara Municipal de Iracemápolis entre outros órgãos: Instituto de Geografia e Estatística (IBGE); Fundação de Análise de Dados do estado de São Paulo (SEADE); Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA), entre outros.

A pesquisa encontra-se estruturada da seguinte forma: no Capítulo 1 aborda-se o processo de reestruturação produtiva e a internacionalização do capital; no Capítulo 2 é realizada uma análise dos circuitos espaciais da produção e círculos de cooperação e a importância das relações interindustriais e de serviços produtivos; no Capítulo 3 discorre-se sobre o uso do território e o processo de industrialização no Brasil e no Capítulo 4 são analisados e discutidos os resultados da pesquisa a partir da implantação da Mercedes-Benz em Iracemápolis.

## **CAPÍTULO 1 - REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA E A INTERNACIONALIZAÇÃO DO CAPITAL**

As transformações espaciais promovidas pelas constantes dinâmicas do sistema capitalista construíram novas dinâmicas de acumulação, constituída em uma integração dos territórios mediante ao que Santos (1996) denominou de meio-técnico-científico-informacional. Nesse sentido, ao longo do século XX, reestruturações produtivas e organizacionais se realizaram a partir de transformações econômicas e tecnológicas, interferindo diretamente na dinâmica da distribuição espacial das grandes corporações, estabelecendo novas divisões territoriais do trabalho.

O processo de internacionalização do capital alavancado pela expansão das multinacionais para países periféricos, integrados às novas formas de produção, tem com objetivo ampliar à lógica de reprodução do modo de produção capitalista, que tem como escopo a acumulação de riquezas.

Com as revoluções industriais a partir do século XVIII, o processo de acumulação passa a ocorrer pela exploração da mais valia e pela intensificação da produção em larga escala, perpetuada pelo sistema de produção em série que se aperfeiçoou com a implantação do fordismo, em meados do século XX.

As evoluções técnicas no modo de produção capitalista são usadas como estratégia, para se reinventar na eterna busca da acumulação, corroborando o que Santos (2006) abordou, não só sobre o capitalismo, mas fundamentalmente sobre as relações entre homem e natureza.

É por demais sabido que a principal forma de relação entre o homem e a natureza, ou melhor, entre o homem e o meio, é dada pela técnica. As técnicas são um conjunto de meios instrumentais e sociais, com os quais o homem realiza sua vida, produz e, ao mesmo tempo, cria espaço (SANTOS, 2006, p 16).

As técnicas são sistemas pensados e desenvolvidos pelo homem na perspectiva de criar melhores condições para a vivência humana, materializada pela capacidade cognitiva, foram sendo desenvolvidas ao longo do tempo conforme novas necessidades surgiam. Sejam necessidades vitais ou para acumulação de riquezas, elas são fundamentais no processo de estruturação dos modos de produção, sendo fontes de poder e dominação.

As técnicas, baseadas em constantes inovações, são fomentadas por instituições científicas, universidades e centros de pesquisas, das quais o capital se apropria como fonte de conhecimento para a manutenção da sua lógica reprodutora no espaço-tempo.

Ao longo do século XX, o sistema produtivo mundial passou por transformações significativas, atendendo a natureza do modo de produção capitalista, da reprodução e acumulação de riquezas. Faz parte desse processo a ampla necessidade de acumulação, baseada pela expansão espacial materializada pela internacionalização do capital e pela globalização. Visando aumentar as demandas acumulativas, o capital financeiro e o capital produtivo promovem um processo de fusão, estabelecendo novas configurações, a partir de um alto grau de concentração da produção e do capital, originando o capitalismo monopolista.

Mas o que pode ser derivado teoricamente, e que é compatível com o registro histórico-geográfico do capitalismo, é um incessante impulso de redução, se não de eliminação, de barreiras espaciais, associados a impulsos igualmente incessantes da aceleração da taxa de giro do capital. A redução do custo e do tempo do movimento provou ser uma necessidade vital de um modo de produção capitalista (HARVEY, 2014, p. 86).

O processo de internacionalização do capital monopolista via expansão espacial se efetiva a partir do século XX. As corporações monopolistas disseminaram-se em territórios previamente determinados por fatores locais suas relações de produção, estabelecendo uma nova divisão internacional do trabalho, no qual os países em desenvolvimento, com potencial produtivo, deixam de serem apenas meros exportadores de matéria-prima e passam a receber instalações de corporações multinacionais.

Após a Segunda Guerra Mundial (1939-1945) ocorre o avanço de empresas estadunidenses, inicialmente, e europeias e japonesas, posteriormente, à procura de mercados, de matérias-primas, de mão de obra barata, de incentivos fiscais, entre outros. Esse processo de multinacionalização é intensificado com a crise do modelo de desenvolvimento fordista, de modo que, cada vez mais, as empresas dos países desenvolvidos direcionam seus excedentes de capitais para os países subdesenvolvidos - isto é, ocorre a transferência da geração de valor - com o objetivo de dar continuidade ao processo de acumulação do capital. (SPOSITO; SANTOS, 2012, p.70).

A divisão internacional do trabalho nesse processo se altera, os países que receberam unidades produtivas de multinacionais passam a exportar produtos industrializados, mas fundamentalmente, em virtude ao atendimento da lógica de reprodução do capital, as remessas de lucros se destinam diretamente para o país de origem.

Cabe salientar que as relações do capital são dinâmicas e estão em constante metamorfose. Nesse sentido as evoluções tecnológicas têm um papel preponderante no processo de reestruturação de modelos de produção. A partir de grandes investimentos em ciência e tecnologia (C&T), as corporações se apropriam de instituições de ensino e de centros de pesquisa, com o propósito de atender às novas demandas tecnológicas a serem

aplicadas no setor produtivo. No que tange à autonomia de desenvolvimento tecnológico uma grande parcela das corporações mundiais criam seus próprios centros Pesquisa e Desenvolvimento (P&D), geralmente localizados nos países de origem e centrais.

Durante o segundo quartel do século XX, diversos países periféricos passam a ter uma participação mais ativa no processo de acumulação ampliada do capital, com a instalação de unidades produtivas de multinacionais. Países com potencial produtivo passaram a desenvolver políticas públicas de estímulo aos investimentos estrangeiros diretos, atuando de forma mais participativa no contexto produtivo mundial. Esse fenômeno ocorreu de forma mais intensa em países da Ásia e da América Latina.

Para estabelecer às demandas de reestruturação, o modo de produção capitalista utiliza-se de estratégias de desenvolvimento que organizam a sociedade mediante as relações históricas de produção, modelando novas estruturas sociais. Castells (1999) exemplifica com as etapas de desenvolvimento do capitalismo, como o industrialismo e, atualmente, com o informacionalismo, que moldam as formas de composição da complexificação e organização dos agrupamentos humanos. As sociedades são organizadas por relações históricas de produção, experiência e poder.

A distinção entre os períodos entre industrialismo e informacionalismo se estabelece pelas intensas transformações técnicas e tecnológicas ocorridas a partir da Primeira Revolução Industrial no século XVIII.

Cada modo de desenvolvimento tem, também, um princípio de desenvolvimento estruturalmente determinado que serve de base para a organização dos processos tecnológicos: o industrialismo é voltado para o crescimento da economia, isto é, para a maximização da produção; o informacionalismo visa o desenvolvimento tecnológico, ou seja, a acumulação de conhecimentos e maiores níveis de complexidade do processamento da informação (CASTELLS, 1999, p.54)

Harvey (2016) aponta que “o capital se esforça para produzir uma paisagem geográfica favorável à sua própria reprodução e subsequente evolução”. A partir do entendimento da efetivação no espaço-tempo dos modos de desenvolvimento do sistema de produção capitalista, ao longo das suas reestruturações, é possível compreender as evoluções das novas formas de produção. Vale ressaltar, que as transformações são determinadas por períodos e marcos, são maturadas e passam por transições muitas vezes longas e graduais, como o exemplo da produção artesanal para a industrial e, mesmo rápidas e dinâmicas, como da Segunda Revolução Industrial no século XIX para a Terceira Revolução Industrial no século XX.

### 1.1. Racionalização Industrial e Organização Científica do Trabalho

Na transição do século XIX para o XX ocorre à revolução nos modos de racionalização industrial e da organização científica do trabalho, baseada nas ideias e teorias desenvolvidas pelo engenheiro estadunidense Frederick Winslow Taylor e aplicada por Henry Ford. O novo sistema de produção industrial transcende o interior da fábrica e se revela como uma nova estrutura social, influenciando o modo de vida no seio da sociedade capitalista.

A racionalidade industrial estabeleceu formas produtivas que visavam evitar o desperdício na produção e, conseqüentemente, aumentar a produtividade e reduzir os custos, com a produção em massa. A indústria automobilística da Ford, instalada em Detroit no nordeste dos Estados Unidos em 1906, aplicou de forma sistemática as ideias taylorista. A criação da esteira de produção foi um grande avanço no que concerne o sistema produtivo na época.

Assim o fordismo – enquanto o novo padrão de gestão do trabalho e da sociedade (ou do Estado) – sintetiza as novas condições históricas, constituídas pelas mudanças tecnológicas pelo novo modelo de industrialização caracterizado pela produção em massa, pelo consumo de massa (o que coloca a necessidade de um novo padrão de renda para garantir a ampliação do mercado), pela integração e inclusão dos trabalhadores. Tal inclusão, por sua vez, era obtida através da neutralização das resistências (e até mesmo de uma eliminação de uma parte da classe trabalhadora – os trabalhadores de ofício) e da persuasão sustentada essencialmente na nova forma de remuneração e benefícios. (DRUCK, 2001, p.49)

As principais características do paradigma fordista se estabelecem pelo aumento da produtividade da produção em massa, de regimes de produção baseados na disciplina do trabalhador com tarefas cronometradas, uma ampla divisão técnica do trabalho, no qual o operário não precisa entender o processo total do produto produzido, mas apenas de produção de uma peça específica atribuída como tarefa. Essa divisão técnica aumenta o processo de alienação do trabalhador, separando mão de obra do ato de pensar, potencializando ainda mais a extração e exploração da mais valia. Outro fator importante do fordismo foi que o processo de produção em massa permitiu aos operários serem inseridos no padrão de consumo.

No aspecto social ocorre um acirramento da luta de classes, com o surgimento de organizações de trabalhadores, representados por sindicatos; as reivindicações por melhores condições salariais e de trabalho eram constantes. A mediação da relação Capital x Trabalho passa a ser feita pelo Estado, que após a grande depressão de 1929, instituiu políticas públicas de investimentos estatais com a perspectiva de reaquecer o mercado.

Com o modelo proposto pelo economista britânico John Maynard Keynes, os investimentos públicos se intensificaram nos países industrializados. Esse fenômeno, que tem início na década de 1930, se estabelece, de fato, após a Segunda Guerra Mundial nos países centrais, constituindo o *Welfare State*, o Estado de Bem- Estar Social, com uma série de benefícios sociais empregados, com a finalidade de amenizar as graves consequências do processo de industrialização e da desigualdade sistêmica. Os benefícios passam a ser aplicados como direitos sociais que minimizam a desigualdade social, com padrões mínimos de seguridade social, renda, educação, saúde. O *Welfare State* ficou conhecido como a época de ouro do sistema capitalista de produção, que perdurou até meados dos anos da década de 1970.

O período pós Segunda Guerra Mundial até a década de 1970 foi de apogeu do sistema capitalista nos países centrais, alicerçado na política do *Welfare State*, conhecido como os “Trinta Anos Gloriosos”. Essa fase foi atribulada por graves crises econômicas e políticas nos anos 70 do século XX. Estimulada pela competitividade intercapitalista com a maior produtividade e expansão das multinacionais de determinados países da Europa Ocidental (França, Alemanha Ocidental) e do Japão, colocou em ameaça a hegemonia dos EUA, levando o país a abolir, unilateralmente, a conversibilidade entre o padrão dólar-ouro, provocando o colapso do acordo de *Bretton Woods*, colocando fim à paridade cambial, tornando o câmbio um sistema flutuante. Piketty (2014, p.109) aponta que “adotado em 1946, ele desapareceu em 1971 com o fim da conversibilidade entre o ouro e o dólar”, fato que, posteriormente, tornou o dólar como a principal reserva de transações comerciais no mundo.

O primeiro choque do petróleo em 1973, devido ao aumento desproporcional do preço do barril do petróleo, também foi um importante condicionante às crises, tal como salienta Lipietz (1987, p.60). “Porém, nos países desenvolvidos já ameaçados por uma recessão, e nos quais a crise latente do fordismo exacerba as tensões sobre a distribuição desse valor agregado, esse brutal aumento provoca imediatamente um movimento inflacionário na luta pela redefinição dessa distribuição”. As intensas crises, acompanhadas por uma constante revolução tecnológica, deram início ao processo de saturação do modelo fordista.

Os primeiros sinais de saturação do fordismo nos países centrais se iniciam na década de 1950 com a internacionalização da produção e o processo de dispersão fordista para os *Newly Industrialized Countries* (NIC’S), países de desenvolvimento industrial tardio que ofereciam vantagens comparativas significativas para o processo de reprodução ampliada do capital introduzindo, assim, o fordismo periférico, baseado no mesmo processo de racionalização produtiva com custos ainda mais reduzidos. O processo de descentralização

das grandes regiões industriais dos países centrais, inicialmente, ocorreu para os subúrbios desses países e, posteriormente, para os países periféricos, ocasionado por motivos como altos salários e mão de obra sindicalizada, legislações mais rígidas relacionadas à poluição, necessidade de expansão de mercado consumidor e redução de custos na produção e transportes. Lipietz (1987) define o fordismo periférico da seguinte forma:

Trata-se de um fordismo autêntico com um verdadeiro processo de mecanização e um acoplamento da acumulação intensiva do crescimento dos mercados do lado dos bens de consumo duráveis. -ele. Porém permanece periférico no sentido de que, primeiramente nos circuitos mundiais dos ramos produtivos, as estações de trabalho e as produções correspondentes aos níveis da fabricação qualificada e, principalmente da engenharia, permanecem em ampla medida exterior a esses países. Por outro lado os mercados correspondem a uma combinação específica entre o consumo das classes médias modernas locais. Com acesso parcial dos operários do setor fordista aos bens de consumo popular duráveis, e a exportação para o centro desses mesmos produtos manufaturados a preços baixos. (LIPIETZ, 1987, p.97)

O processo de dispersão espacial do fordismo vem acompanhado de uma série de crises do sistema capitalista. A dispersão de capital produtivo foi intensa, gerando graves consequências econômicas e sociais nos países centrais, com elevadas taxas de desemprego. Aos poucos, as políticas do Estado de Bem Estar Social foi desmontada em nome de uma política de austeridade fiscal baseada no modelo econômico neoliberal.

Toda essa mudança não teria tido o efeito que teve se não fosse a ação de uma bateria de mudanças tecnológicas e organizacionais que permitiu que a manufatura se tornasse muito mais fluida e flexível. As reduções no custo do transporte, associadas as mudanças políticas promovidas pelos governos de todos os níveis com vistas a oferecer um clima positivos aos negócios e cobrir parte dos custos fixos de realocação, promoveram o tipo de mobilidade geográfica do capital produtivo na qual o capital financeiro crescente e hipervolátil podia se alimentar. (HARVEY, 2014, p. 59-60)

No que tange ao modelo econômico, as políticas estatais Keynesianas do *Welfare State* dos países centrais foram substituídas por políticas neoliberais, que passam a promover mudanças significativas no modo de regulação da sociedade e das estruturas produtivas. O capital financeiro passa a ter domínio e a especulação sobre o capital produtivo, promovendo uma dispersão industrial, alterando a divisão internacional do trabalho.

As estruturas organizacionais e o modo de regulação fordista, baseados em rígidos regulamentos entram em declínio, sendo sobrepostos por novos métodos de gerenciamento e organização do trabalho, estimulados pela competitividade industrial intercapitalista, principalmente do Japão.



## 1.2. Flexibilização da Produção

A partir da década de 1970 o desenvolvimento informacional passa a dominar as estruturas do modo de produção capitalista, impulsionado por uma grande revolução tecnológica, que trouxe novas configurações para o sistema produtivo. As corporações se especializam por regiões do globo que com potenciais produtivos e baixos custos. O processo de globalização se intensifica e o sistema mundo capitalista se conecta em redes materiais e imateriais.

Dicken (2010, p.27) salienta que “Hoje, vivemos em um mundo em que uma profunda integração, organizada basicamente dentro de e entre redes de produção transacionais geograficamente extensas e complexas, e através de uma diversidade de mecanismos, é cada vez mais o padrão”.

Santos (2006) aponta que, graças aos progressos técnicos e às formas atuais de realização da vida econômica, cada vez mais as redes são globais: redes produtivas, de comércio, de transporte e de informação.

O acelerado desenvolvimento tecnológico da Terceira Revolução Industrial ou Revolução Técnico-Científica alterou as estruturas do fordismo e implementou novas formas de organização e racionalização do trabalho, flexibilizando o processo produtivo.

O mundo praticamente encolhe, devido à eficácia das telecomunicações e dos transportes, os fios da teia global são computadores, fax, etc. – tecnologias criadas pela sociedade para atender as suas próprias necessidades – aproximando os lugares e agilizando as tomadas de decisões. O espaço moderno é fluído, é volátil e comporta muitos fluxos de capitais, informações, conhecimentos, serviços, que cruzam as fronteiras instantaneamente. (MENDES, 1997, p.47-48)

A flexibilização produtiva nasce da concorrência intercapitalista promovida pelo Japão, na qual o país asiático desenvolveu um amplo processo de industrialização baseado em inovações tecnológicas a partir de estudos de engenharia reversa, ou seja, analisando os produtos de países industrializados e desenvolvendo novos projetos a custos reduzidos, tendo como exemplos as indústrias dos ramos eletroeletrônico e automotivo.

O processo de especialização flexível é pautado na alta tecnologia, envolvendo um amplo investimento em Pesquisa e Desenvolvimento (P&D) e Ciência e Tecnologia (C&T) que, durante o fordismo foram classificadas como atividades secundárias diante do processo de produção em massa, como por exemplo:

- a) Alta tecnológica (química fina, biotecnologia, telecomunicações, equipamentos médicos, robótica, nanotecnologia...);

b) Indústrias de trabalho intensivo de produtos especializados de luxo (joias, móveis, alfaiataria, dentre outros), estabelecidas sobre uma tradição artesanal;

c) *Producer services*, atividades de serviço de apoio à produção (instituições financeira, assessoria jurídica e empresarial, alimentação, segurança, limpeza etc), ou seja, neste último caso atividades que não se configuram por definição como industriais.

O processo de produção flexível foi aplicado em escala maior na indústria automotiva, tendo como vanguarda a japonesa Toyota. Uma série de mudanças estruturais produtivas foram aplicadas, a fim de melhorar a qualidade dos produtos, com o objetivo de aumentar a produtividade e reduzir os custos de produção.

No que se refere à configuração espacial das indústrias, as unidades fabris, que adotam o sistema de produção flexível, são geralmente menores do que as unidades fabris fordistas, tendo em vista que as mudanças na lógica de sistemas de produção reduzem significativamente os estoques. Os produtos são produzidos sobre projetos estabelecidos e encomendados, em programas de administração como o *Just in time (JIT)*, idealizado pelo engenheiro japonês Taiichi Ohno, responsável por reorganizar o sistema produtivo da Toyota, aperfeiçoando os princípios de produção fordista. O tempo de produção é determinado pela demanda do produto final, ou seja, exige uma alta flexibilidade na linha de produção, na qual os trabalhadores passam a ser responsáveis por múltiplas atividades em todo processo produtivo.

A flexibilização da produção é caracterizada por uma produção enxuta (*Lean Production*) que fomenta um processo de subcontratação de indústrias, produtoras de insumos, peças e de serviços, de acordo com as especificações técnicas e diretrizes estabelecidas pela grande corporação. O significativo aumento da subcontratação gera consequências importantes nas relações interindustriais e nas relações de trabalho.

No que tange às relações de trabalho, novas políticas flexíveis foram aplicadas; o grande contingente de trabalhadores contratados diretamente pelas grandes corporações são gradualmente substituídos pelo processo de automação industrial e por trabalhadores cada vez mais especializados. A especialização das atividades forma um pequeno contingente de trabalhadores nucleares que exercem atividades específicas baseada em uma flexibilidade funcional com intensos treinamentos e capacitações para exercer múltiplas tarefas, atendendo o discurso corporativo de “colaborador polivalente”, formando uma elite do trabalho especializado.

O uso intensivo de capital e alta tecnologia significou a diminuição de suas fontes tradicionais de emprego e veio estabelecer uma nova relação capital-trabalho, muito mais confortável para o primeiro, evidentemente. Os processos de produção mais antigo, agora reestruturados, e algumas novas indústrias surgidas, genericamente chamadas de alta tecnologia ou *high tech*, convergiram para o enxugamento generalizado dos quadros, pois tantos os totais de novos empregos surgidos foram, de modo geral sobrepujados pelo número de postos desativados, quanto as novas fábricas instaladas já nasceram com demandas reduzidas quanto as recursos humanos, embora com qualificações específicas, geralmente não disponíveis nos quadros tradicionais. Reduziu-se, pois, o proletariado fabril regularmente empregado (os “colarinhos azuis”), paralelamente ao surgimento de formas flexíveis de relações de trabalho (trabalho temporário, parcial, etc.), o que resultou em sua precarização. (SELINGARDI-SAMPAIO, 2009, p.271)

A intensificação da flexibilização das relações de trabalho estimularam à precarização das relações de trabalho, tendo em vista que essas novas dinâmicas rompem com os direitos básicos dos trabalhadores garantidos por legislações trabalhistas conquistadas por lutas sindicais, tanto nos países centrais como nos periféricos, onde as legislações sempre foram mais frágeis. Tornou-se comum o *lobby* promovido pelas grandes corporações para que as legislações trabalhistas sejam cada vez mais flexibilizadas, suprimindo os direitos históricos, aprofundando, assim, a extração da mais valia. Os trabalhadores periféricos surgem do aumento substancial de trabalhadores subcontratados que se submetem a trabalhos temporários ou em tempo parcial; geralmente, com alta rotatividade no trabalho.

O processo de dispersão espacial fordista, promovido pelos avanços tecnológicos da Terceira Revolução Industrial e de suas consequências sobre o processo de organização e racionalização do trabalho atingiu diversos setores industriais que foram obrigados a se adaptar em nome de uma competitividade intercapitalista.

A indústria tem sido palco de um vigoroso processo de mudança estrutural, como resultado da crescente adaptação dos grupos empresariais e dos modelos de organização da produção a um novo cenário competitivo, mais intensivo em tecnologia e mais globalizado. Neste mosaico de rápidas, constantes e permanentes mudanças, desmoronam-se as antigas formas de produção, tudo que é antigo se torna efêmero, “tudo que era sólido se desmancha no ar”. O novo modo de produção se impõe, às vezes convivendo com o antigo, outras vezes subordinado ou ainda, destruindo os sistemas pretéritos de produção. (MENDES, 1997, P.44)

Na década de 1980, impulsionada por essa dinâmica de grandes transformações produtivas e de um mundo globalizado conectado por redes que se articulam, Scott (1996) aponta para uma profunda reorganização geográfica do capitalismo pela coalescência de um grupo de economias nacionais em um sistema globalizado de dispersão espacial, formando os complexos regionais, sendo esses os motores da economia global.

Diante desse cenário de intensas transformações econômicas, políticas, sociais, ambientais e culturais disseminado pelo processo de globalização formam-se complexos

circuitos de produção e intensas relações interindustriais que se relacionam por amplas redes conectadas constituídas para atender às novas demandas de reprodução do capital.

## **CAPÍTULO 2: CIRCUITOS ESPACIAIS DA PRODUÇÃO E CÍRCULOS DE COOPERAÇÃO. A IMPORTÂNCIA DAS RELAÇÕES INTERINDUSTRIAIS E DE SERVIÇOS PRODUTIVOS.**

Cabe ressaltar que a internacionalização do capital, via expansão territorial das multinacionais se territorializa por uma “centralização desconcentrada” (SPOSITO; SANTOS, 2012, p.36), associada aos avanços tecnológicos alicerçados pela revolução tecnocientífica, promotora de significativas transformações nas formas organizacionais de produção, em um amplo processo de integração entre o global e o local, diante das estratégias do capital pela acumulação ampliada de riqueza.

O conceito de globalização se intensificou em um mundo cada vez mais conectado por circuitos e redes.

O processo de globalização pode ser resumidamente apresentado como constituído pelos seguintes elementos: a) acentua-se e consolida a liderança econômica de empresas oligopólicas e de grandes bancos, que se tornam os principais atores no mercado, em particular no mercado financeiro internacional; b) a revolução tecnológica e as novas políticas de gestão e organização do trabalho, e que um dos principais resultados no plano mundial – é o desemprego estrutural; c) grandes nações capitalistas reafirmam sua liderança política e econômica, subordinando e intensificando a dependência das nações periféricas, inclusive de países ex-socialistas; d) o ideário neoliberal se torna dominante mundialmente. (DRUCK, 2001, p.31)

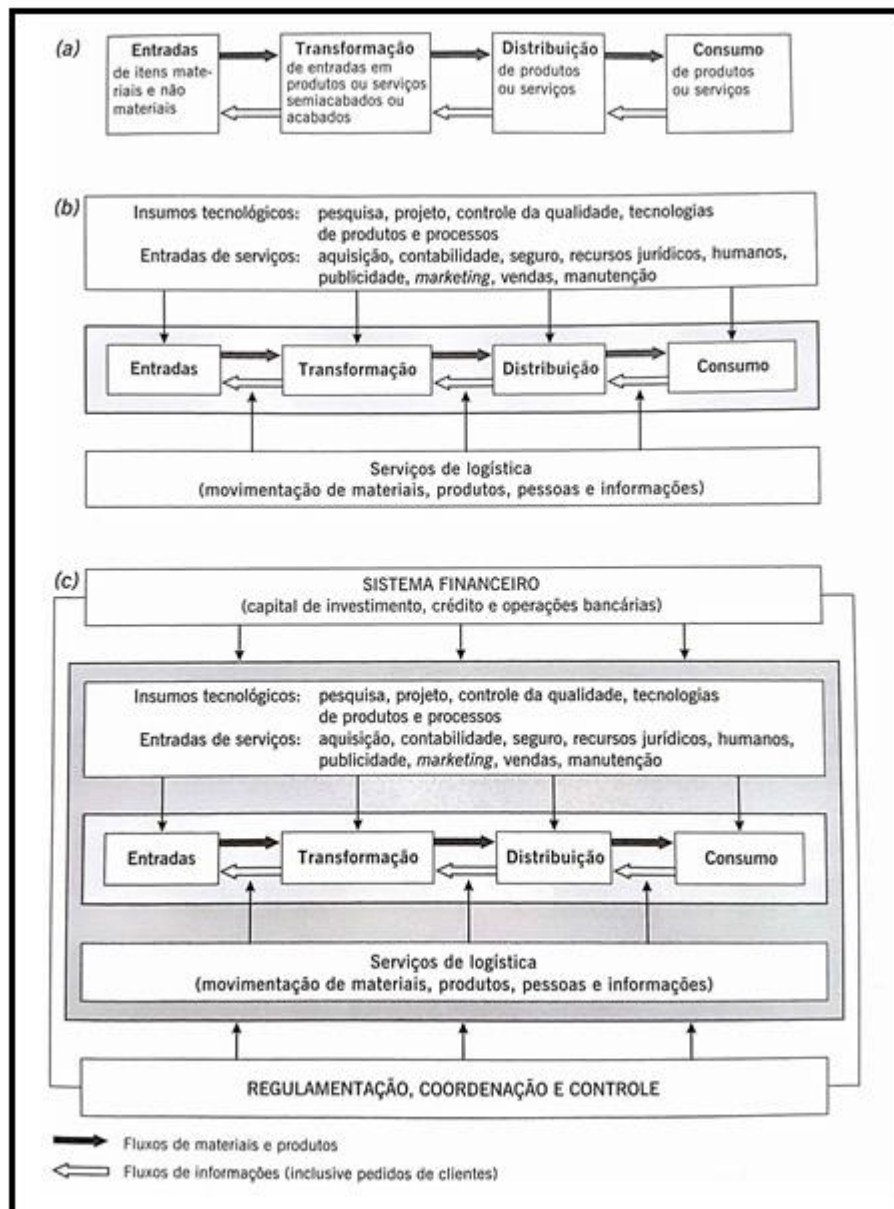
Diante desse cenário de transformações nas relações de produção e de estratégias de acumulação herdadas de outras etapas do sistema capitalista e metamorfoseadas com o fenômeno da globalização, as grandes corporações em uma trama de relações envolvendo agentes, como Estado, ONGs (Organizações não governamentais), trabalhadores e consumidores, estabeleceram sistemas de relações que se configuram em um complexo circuito de produção que coloca em movimento a engrenagem do modo de produção capitalista.

Os circuitos de produção não são fechados e se nutrem mediante trocas ao longo de todo o processo produtivo em uma relação de circularidade, estabelecendo ligações com o consumidor em todo o processo, o que o diferencia do conceito de cadeias de produção que remetem uma linearidade das operações de produção em sequência.

Nesse sentido, os circuitos de produção são conectados por redes de produção e alimentados por sistemas em seu núcleo, composto quatro operações básicas que vão se complexificando conforme a inserção de novos elementos.

Conforme a (Figura 1), os quatro elementos básicos de um circuito de produção são os seguintes: Entradas, transformação, distribuição e consumo. A partir destes elementos podemos compreender as intensas relações em redes dos circuitos de produção.

**Figura 1:** Componentes de um circuito de produção



**Fonte:** DICKEN, 2010.

Dicken (2010) salienta que cada um dos quatro elementos são nutridos por vários tipos de entradas, relacionadas à produção e a circulação, como por exemplo, insumos

tecnológicos, entrada de serviços, sistemas de movimentos logísticos, sistemas financeiros, sistemas de controle, sistemas de coordenação e controle. No que tange ao poder decisório, o sistema financeiro exerce significativa importância.

Os sistemas financeiros são especialmente importantes. As decisões dos financistas tem uma função extraordinariamente poderosa não somente na “lubrificação” dos circuitos de produção, como também em sua formatação através das respectivas decisões de avaliação sobre o que (e onde) investir para obter o retorno mais alto (e ocasionalmente, o mais rápido). (DICKEN, 2010, p.34-35)

A atividade terciária também passa por importantes transformações com o processo de reestruturação produtiva. Os serviços, antes visto como atividade dependente da produção industrial, adquirem um papel cada vez mais importante dentro dos circuitos da produção e para o desenvolvimento econômico e social, impactando diretamente na produção industrial e na configuração dos territórios.

Os serviços fornecem saberes especializados à sociedade. O seu valor depende do modo como vão ser utilizados, de forma intermédia na produção ou pelos consumidores finais. No passado, esta interdependência dos serviços foi frequentemente confundida com dependência. Hoje, reconhece-se que os serviços são vitais quer para a eficiência da produção, quer para a qualidade de vida. Assim, a geografia dos serviços para além de relacionar aspectos de natureza económica, tem de ter em conta as mudanças políticas, sociais e culturais, sem o que não poderá avaliar a real dimensão da participação dos serviços nas mudanças das tendências de organização dos territórios. (ALVES, 2005, p.10)

Com a intensificação da revolução tecnológica, ocorre um crescimento exponencial de novos tipos de serviços. Alves (2005) destaca as diferenças dentro do setor de serviços classificando-os e diferenciando-os de 4 maneiras, tais como:

- a) Serviços de atividades (*service industry*): empresas, instituições e pessoas que produzem bens imateriais como serviços financeiros, saúde, educação, restaurantes;
- b) Serviços como produtos (*service products*): prestação de serviços vinculados à manutenção de máquinas e equipamentos;
- c) Serviços como ocupação (*occupations services*): as profissões vinculadas ao setor terciário, como trabalhadores administrativos, motoristas de veículos para transporte de pessoas, mercadorias;
- d) Serviços como funções (*service functions*): prestados fora da economia formal, como os serviços voluntários e domésticos.

Com o aumento significativo da oferta de serviços, cada vez mais as indústrias se utilizam dos mais variados tipos de serviços, sendo esses, parte importante dentro do processo produtivo no circuito da produção.

Jimenez e Utriloa (1992. p. 15) apontam que os serviços produtivos “*En primer lugar tales servicios incluyen: a) Una fracción de atividades desarrolladas en el seno de empresas, fundamentalmente industriales, para el uso exclusivo de las mismas, que constituyen llamados los servicios ligados internos (administración, gestión, análisis, etc.).* O quadro 1 apresenta alguns exemplos de serviços utilizados pelas indústrias.

**Quadro 1:** Atividades de serviços

Serviços
Segurança
Limpeza
Refeição
Manutenção
Transporte
Recursos Humanos
Serviços Jurídicos
Serviços de Consultoria
Design
Informática
Publicidade
Seguro Empresarial
Serviços Bancários
Ginástica Laboral

Org. Lovadini, Mauricio, 2017.

Com o intenso fluxo de produção e circulação nos circuitos de produção global, são significativamente intensificadas às relações interindustriais, definidas, conceitualmente, como *linkages*, estimuladas pelo processo de flexibilização da produção, estabelecendo-se uma ampla rede de indústrias subcontratadas ou terceirizadas que participam ativamente no desenvolvimento e produção de produtos e serviços para as corporações.

Segundo Selingardi-Sampaio, (2009, p.59) “o conceito de *linkage* deve ser especificado. De forma genérica, pode-se situar tal noção em um amplo espectro de inter-relações entre empresas industriais, entre estas e outros setores da economia e entre as



primeiras e o ambiente de inserção. Existem *linkages* materiais (de bens, de pessoas, de capital) e *linkages* imateriais (de informação)”.

Conforme Mendes (1997, p. 58) a desintegração vertical da produção é feita através de *linkages*, que abrangem um vasto conjunto de inter-relações entre empresas e que se manifestam em fluxos de materiais, produtos e informações. Nesse sentido, a desintegração estabelece a produção verticalizada, desenvolvida através de uma rede interindustrial que se constitui desde o do início do processo produtivo até a distribuição do produto final ao mercado consumidor.

Grandes e pequenas empresas passaram a desenvolver vínculos produtivos, com frequência e intensidade até então inusitadas, por meio de arranjos variados de *terceirização* (ou *subcontratação*) de tarefas e serviços, e outros acordos de cooperação. Desse modo, foram alcançados graus elevados de *desintegração vertical* da produção, a qual desencadeia novas divisões sociais do trabalho. Os níveis desse processo de *outsourcing* podem ser múltiplos, dispostos em ampla gradação, a qual pode incluir, entre outras formas e combinações possíveis: empresas produtivas tradicionais, responsáveis por produções próprias, e que subcontratam a fabricação de alguns componentes e/ou a prestação de certas tarefas; outras que se atem a atividade produtiva nuclear, comandando grupos de subcontratadas; *holdings* financeiras de tipos diversos, ocupadas com atividades não-produtivas (gestão, projeto, *marketing*, distribuição), e que delegam a produção para empresas subcontratadas; empresas de grande expressão em seu setor (NIKE, IBM etc.), que terceirizam a produção (pelo menos, em alguns países), e se concentram na gestão e marketing; outras empresas que subcontratam totalmente a produção e também se concentram em funções não produtivas. (SELINGARDI-SAMPAIO, 2009, p.268)

## 2.1- Os circuitos espaciais da produção e círculos de cooperação

O processo de internacionalização da produção, inserindo o Brasil como um país industrializado periférico na divisão internacional do trabalho, evidencia que a inserção das multinacionais se deu de forma concentrada no estado de São Paulo. Para Selingardi-Sampaio (2009, p. 21), estabeleceu-se no estado de São Paulo uma densa teia de inter-relações de atividades industriais e processo sócio econômico ao longo do tempo, transformando esse espaço, ao longo do século XX, em um Multicomplexo Territorial Industrial (metropolitano/urbano) Paulista.

Estabelecimento de uma espessa trama de relações interindustriais, ou *linkages* (de insumo-produto e de prestação de serviços industriais, entre muitas outras formas de relações e solidariedades historicamente articuladas), intra-setoriais e intersetoriais, trama que, igualmente, foi estendida no espaço, contribui para caracterizar a aludida área como um denso espaço de fluxos e, entre muitas outras propriedades, atua como um conjunto de redes transmissoras de tecnologia conhecimento e inovação. (SELINGARDI-SAMPAIO, 2009, p.19)

As empresas estabelecem, especificamente no território paulistano e na região metropolitana, laços de coalescência que revelam as trocas e saltos qualitativos do uso do território.

Laços de coalescência nascem das relações funcionais de cooperação e solidariedade técnica que empresas localmente aglomeradas passam a desenvolver, as quais provocam valorização dos recursos do território e recursos ao meio (*milieu*), tendo em vista a perenização das diversas formas de saber-fazer pela formação de recursos humanos e de pesquisa, visando a inovação). (GLON et al *apud* SELINGARDI-SAMPAIO, 2009, p.58).

A estruturação de uma densa rede de interligações industriais, constituída pelas facilidades de infraestruturas e serviços fixos e móveis, como redes de transportes; de rodovias, aeroportos, proximidade ao porto de Santos; ampla rede bancária, restaurantes e hotéis, criaram as condições para a concentração industrial na cidade de São Paulo e no entorno de sua região metropolitana, sendo o centro da produção industrial no país. Ao longo da segunda metade do século XX, as regiões administrativas do estado de São Paulo limítrofes à região metropolitana paulistana foram incorporadas na densa rede produtiva.

As regiões metropolitanas de Campinas, Vale do Paraíba e Litoral Norte e da Baixada Santista, são exemplos do uso desse território e dos circuitos espaciais da produção, que de acordo com Santos e Silveira, (2004, p.143), “estes são definidos pela circulação de bens e produtos e, por isso oferecem uma visão dinâmica, apontando uma maneira como os fluxos perpassam pelo território”.

No que concerne aos círculos de cooperação Santos e Silveira, (2004, p.144) associados aos circuitos espaciais da produção revelam que, “criam-se, assim, solidariedades entre elementos novos e herdados. Formas antigas de armazenagem convivem com novas formas de cultura e com novas formas de transporte e assinalam a cada momento histórico, distintas combinações técnicas e sociais do trabalho”.

Sobre os circuitos espaciais da produção e círculos de cooperação, Silveira (2011) explica que:

Os primeiros são definidos pela circulação de matéria, isto é, pelas diversas etapas pelas quais passa um produto, desde o começo do processo da produção até chegar ao consumo final. Não podemos já falar em circuitos regionais de produção pois o contexto da produção e da circulação só faz aumentar. Por outro lado, os círculos de cooperação associam a esses fluxos de matéria outros fluxos não obrigatoriamente materiais: capital, informação, mensagens, ordens. *Locus* das empresas, as cidades são definidas como pontos nodais onde estes círculos se encontram e se superpõem (SILVEIRA, 2011, p.06).

Com o intenso processo de internacionalização e especialização da produção, alicerçado pelas novas tecnologias, novas formas organizacionais do trabalho e da produção,

as relações no território se complexificam. “Com isso, os circuitos produtivos (circulação de produtos) e círculos de cooperação (fluxos de capitais, informações, ordens, mensagens) tornaram-se mais complexos e passaram a envolver diversos locais na teia de relações das corporações multinacionais”. (SPOSITO; SANTOS, 2012, p.29).

Os circuitos espaciais da produção e os círculos de cooperação estabelecidos na cidade de São Paulo e em sua região metropolitana se dinamizam com o processo de reestruturação produtiva, estabelecendo novas configurações baseados no modelo de produção flexível japonês, o que possibilitou uma relativa desconcentração industrial.

As mutações promovidas pela flexibilização produtiva altera os fatores locacionais no âmbito da escolha da instalação espacial dos estabelecimentos industriais, de acordo com Firkowski e Spósito, (2008, p.25), “as relações com as matérias-primas, os serviços, a mão-de-obra, a informação, as decisões e o capital, constituem o sistema de ligação à montante; as relações com os clientes, os salários, as taxas locais, e o valor agregado representam as principais ligações à jusante do estabelecimento”.

Nesse sentido, novos fatores locacionais, baseados em fatores econômicos, culturais e sociais se sobrepõem aos tradicionais fatores. Dessa forma as corporações passam a levar em consideração elementos como conhecimento, inovação, informação, pesquisa e educação condicionando espaços seletivos para a instalação em áreas de alta tecnologia como, por exemplo, os tecnopolos.

Cabe salientar, que estes espaços seletivos de concentração de pesquisa e desenvolvimento se constituem, sobretudo, em países centrais e, em alguns países periféricos, ou de industrialização recente.

*One main reason for this claim is that contemporary forms of economic production and organization are rife with externality effects, having their roots in the augmenting levels of flexibility, uncertainty, product destandardization, and competitiveness that are some of the hallmarks of contemporary capitalist enterprise. Through a variety complex mediations, these conditions have encouraged vertical disintegrate of production systems, flexibilization of labour markets, wider opportunities for learning and innovation at the interface between market participants, and the valorization of institutions that promote trust and collaboration within selects sectors ( SCOTT, 1996, p.400)*

Neste contexto de intensas transformações, a indústria automotiva, consolidada sob o modelo de produção fordista, se insere no bojo de uma reestruturação produtiva pautada na flexibilização da produção e dispersão espacial.

## 2.2. O sistema produtivo na indústria automotiva

A indústria automotiva tem um papel fundamental em todo o processo de reestruturação industrial sendo uma indústria de vanguarda, desde a implantação dos modelos de produção fordista até o processo de reestruturação produtiva exemplificada pelas práticas de flexibilização toyotista.

A produção em massa, seriada e padronizada ditava os sistemas produtivos no início do século XX. O modelo Ford-T, primeiro carro desenvolvido em larga escala, predominava no universo produtivo da indústria automotiva e de competitividade sobre outras indústrias e com amplo domínio no mercado consumidor. A indústria alemã Daimler and Benz e a estadunidense General Motors já buscavam formas de diversificar suas estratégias para poder competir com a produção e venda em massa do tradicional Ford-T.

*In the century since Daimler and Benz filed their first patents, the automobile industry has been a major force in technological, economic and social change...It Ford's initial word success was founded on the mass production of huge volumes of a standardized car for mass markets (The model T), General Motors under Alfred P. Sloan in the 1920s developed a different strategy. All income levels were to be served by a broad range of models which would be modified by annual changes incorporating some gradual engineering improvements and regular style changes. (BLOOMFIELD, 1991, p.19-20)*

As profundas mudanças na indústria automotiva acontecem, de fato, a partir da década de 1970, ocasionadas pelas maiores competitividades provocadas pela inserção de novas tecnologias e novos métodos de produção amplamente difundidos pela indústria automotiva japonesa.

A indústria automotiva, exemplo clássico de produção seriada e em massa, consolidada como um dos principais ramos industriais do mundo, com grandes contingentes de trabalhadores na linha de produção, foi impactada diretamente por uma reestruturação produtiva flexível, baseada na competitividade intercapitalista.

Segundo Bloomfield (1991, p.24) “*Since the mid-1970's the Japanese motor industry has become a major influence throughout the world, so that few places have been able to isolate themselves from the direct and indirect effects of the Japanese vehicle producers*”.

A influência da indústria automotiva japonesa, com novos métodos de produção, ocasionou mudanças significativas, como a produção de variados tipos de modelos em uma mesma plataforma, facilitando a diversidade de projetos com novos modelos de automóveis,

o que se passou a ser adotado por grandes corporações automotivas, como por exemplo, a francesa Renault.

Diz-se que então que uma linha é flexível se as máquinas ferramenta que a compõem são capazes, na medida em que as peças avançam, de as reconhecer para aplicar-lhes os programas de operação correspondentes. Um exemplo notório de desse tipo de linha flexível é o da esteira de carrocerias da fábrica Renault, de Douai. A mesma linha robotizada de soldagem é capaz de soldar uma fila de modelos R9 e de R11 (ou de R 14) dispostos ao acaso. (CORIAT, 1989, p.100)

A grande variedade de componentes eletrônicos promoveu, gradualmente, a necessidade de maiores investimentos em P&D por parte das grandes corporações automotivas, levando em consideração o emprego de uma diversidade de novos elementos que aumentavam os custos extras dos veículos pautados em tendências de novos padrões de consumo.

*The more positive and lasting responses require substantial new investment. Market pressures have forced all companies to develop new model lines which incorporate advanced technology. Increased R&D expenditure and the extension of markets by introducing more “recreation-type” vehicles, and new innovations such as four-wheel drive have been extra cost in model development. Since competitive pressures have demanded faster responses, more flexible manufacturing operations and higher quality of product, vehicle manufacturers have had to invest very heavily in new production and assembly equipment. The traditional final assembly line has been partially replaced with more flexible automated guided vehicles, while the body building and paint lines have become almost fully automated with robotic equipment. New work methods have been introduced to enhance productivity and quality control. (BLOOMFIELD, 1991, p.40)*

A indústria automotiva adota, como forma de redução de custo e maior competitividade, economias de escopo que ocorre pela redução do custo quando dois ou mais produtos são produzidos de forma conjunta. Outro tipo de economia adotada pelas indústrias de maneira geral, entre elas a automotiva, são as economias de escala, que de acordo com Coriat, (1989):

A ideia de economia de escala é, no fundo, muito simples. Ela advem da observação de que, se considerarmos um estoque de máquinas e uma quantidade de operários para acioná-las, o preço de venda de cada um dos produtos obtidos diminui a medida que aumenta o número de produtos fabricados. Daí o interesse de produzir em grande escala como meio de reduzir o custo unitário. Fala-se nesse caso de *rendimentos crescentes* das instalações. (CORIAT, 1989, p.101)

As mudanças no padrão de consumo também são importantes para as análises sobre as constantes transformações no sistema produtivo das indústrias automotivas, interferindo diretamente na demanda produtiva, tendo em vista que os automóveis são objetos de consumo muito requisitados por promoverem, no imaginário do consumidor, certa liberdade individual de mobilidade.

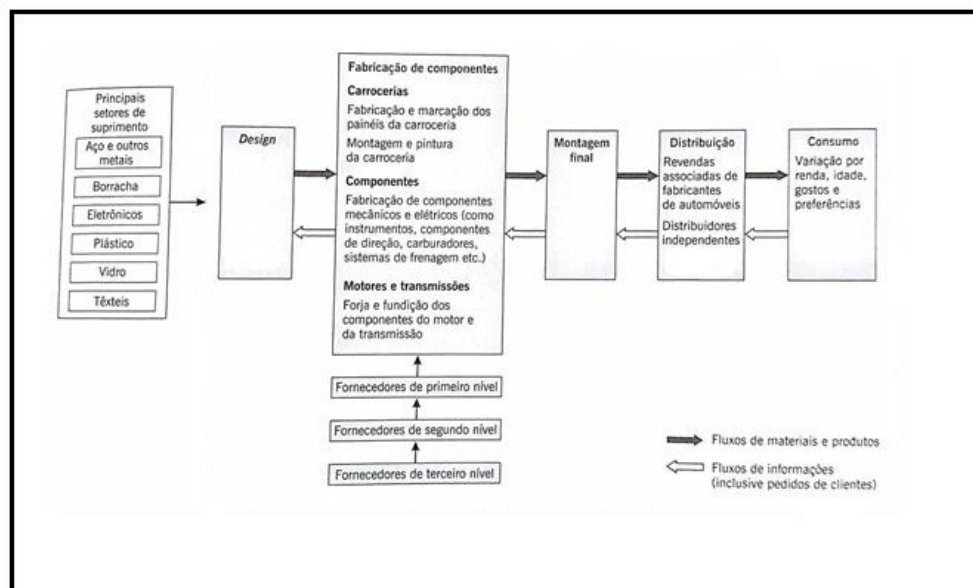
Dicken, (2010, p.307) salienta que “Além disso, e tão importante quanto, ele incorpora uma variedade complexa de atributos simbólicos, através dos quais as pessoas

podem projetar as suas autoimagens e sua posição social e entregar-se a fantasia de dirigir. Certos tipos de veículos são associados a determinados tipos de vida”.

As cidades não seriam hoje o que elas são se o automóvel não existisse. Os homens acabam considerando o automóvel como indispensável e esse dado psicológico torna -se um dado da realidade vivida. Ilusão ou certeza, o automóvel fortalece no seu possuidor a ideia de liberdade do movimento, dando-lhe o sentimento de ganhar tempo, de não perder um minuto, neste século da velocidade e da pressa. Com o veículo individual, o homem se imagina mais plenamente realizado, assim respondendo às demandas de *status* e do narcisismo, característicos da era pós - moderna. O automóvel é um elemento do guarda-roupa, uma quase-vestimenta. Usado na rua, parece prolongar o corpo do homem como uma prótese a mais, do mesmo modo que os outros utensílios, dentro de casa, estão ao alcance da mão. (SANTOS, 2006, p.41-42)

No que se refere à produção da indústria automotiva, as corporações são basicamente de montagem, tendo como foco de produção motores, chassis e outros acessórios mais complexos. As guarnições do automóvel são produzidas por uma ampla rede de fornecedores de componentes, tendo como exemplo: tecidos, tapetes, estofados, entre outros acessórios (como tanque de gasolina, pneus e de peças maiores), bem como as bobinas transformadas em chapas de aço por indústrias siderúrgicas e moldadas para capô, portas, para-lamas. Tais atividades constituem um intenso circuito da produção automotiva, com uma complexa rede interligada pelos suplementos de matérias primas, cabendo aos fornecedores, de primeiro nível, o fornecimento dos principais componentes; os de segundo nível, a produção de peças com os *designs* fornecidos pela indústria e; o de terceiro nível, são fornecedores de componentes mais básicos. A (Figura 2) ilustra o circuito da produção automotiva.

**Figura 2:** Circuito de produção de automóveis



**Fonte:** DICKEN, 2010.

Diante de um acelerado processo de transformação tecnológica, as indústrias, utilizando-se do meio – técnico – científico - informacional, racionalizam sua produção de forma enxuta, com o objetivo de reduzir custos e aumentar a produtividade. Para alguns autores como Schwab (2016), a Quarta Revolução Industrial está em curso, caracterizada pela *velocidade* de um mundo multifacetado e interconectado; pela *amplitude e profundidade*, modificando não apenas as coisas, mas também quem somos; e pelo *impacto sistêmico* envolvendo transformações de sistemas inteiros entre países, empresas e sociedade. Nesse sentido, surge o conceito de Indústria 4.0.

Na Alemanha, há discussões sobre a "indústria 4.0", um termo cunhado em 2011 na feira de Hannover para descrever como isso irá revolucionar a organização das cadeias globais de valor. Ao permitir "fábricas inteligentes", a quarta revolução industrial cria um mundo onde os sistemas físicos e virtuais de fabricação cooperam de forma global e flexível. Isso permite a total personalização de produtos e a criação de novos modelos operacionais. (SCHWAB, 2016, p.16)

O processo de reestruturação produtiva das indústrias automotivas evidencia a desintegração vertical no ramo, tendo em vista as novas estratégias produtivas e organizacionais das corporações a partir de novas tecnologias, que se utilizam, cada vez mais,

de subcontratações e terceirizações, tal como a alemã Mercedes-Benz, objeto de análise da pesquisa realizada.

### 2.3. A Mercedes-Benz: Histórico e espaço industrial

A história da Mercedes-Benz (MB) está intimamente ligada ao desenvolvimento e consolidação da indústria automotiva no mundo. A invenção e disseminação do motor de combustão interno, na segunda metade do século XIX, proporcionou o surgimento das primeiras fábricas de automóveis, entre elas o que viria a ser a Mercedes-Benz, no século XX. De origem alemã, a marca nasce em 1924 pela fusão das indústrias automotivas Benz & Cia (1870-1924) e da Daimler-Motoren-Gesellschaft (1890-1924).

As indústrias que formaram a Mercedes-Benz se desenvolveram, no final do século XIX, pelo pioneirismo dos engenheiros alemães Gottlieb Daimler e Carl Benz. O nome dos engenheiros fundadores representam os nomes da corporação. A  *Holding* que detém o domínio da marca Mercedes-Benz é denominada de Daimler AG em homenagem a Gottlieb Daimler; a marca Mercedes-Benz leva o sobrenome de Carl Benz. “O pioneirismo desses homens fez com que colecionassem outras conquistas como a construção do primeiro ônibus, do primeiro caminhão com motor à gasolina e do primeiro caminhão a diesel do mundo”. (MERCEDES-BENZ, 2017)

De acordo com o site institucional da marca Mercedes-Benz, na virada do século XIX para o XX, a indústria de Carl Benz se transformaria na maior fabricante de automóveis do mundo “O salto para números elevados de produção foi dado pela Benz & Co. com o “Velo<sup>1</sup>”. Este automóvel leve, de preço acessível, foi fabricado entre 1894 e 1901, podendo ser considerado o primeiro em série, com 1.200 unidades produzidas”. (MERCEDES-BENZ, 2017).

A estrela de três pontas (Figura 3) e o nome Mercedes, símbolos reconhecidos mundialmente como marca da Mercedes-Benz surgiram a partir de um pedido inusitado de um cliente e amigo do engenheiro Gottlieb Daimler:

Cliente da Daimler desde 1897, o comerciante alemão Emil Jellinek era também um apaixonado por corridas. Tanto que, em 1900, solicitou à Daimler que construísse um automóvel rápido, leve e seguro. O cliente fazia apenas uma exigência: o novo carro deveria levar o nome de sua filha Mercedes, que tinha 11 anos. Na semana de Nice, em março de 1901, aquele carro praticamente foi imbatível, ajudando Jellinek e a Mercedes com uma publicidade excepcional. Em 1902, a Daimler registrou a

---

<sup>1</sup> De acordo com a Mercedes-Benz (2017) o Benz Velo foi um dos primeiros carros introduzidos por Karl Benz em 1894 e se tornou o primeiro carro de produção em larga escala do mundo.



marca “Mercedes”. E só 24 anos mais tarde, com a fusão das empresas fundadas por Gottlieb Daimler e Carl Benz, é que a marca passou a se chamar “Mercedes-Benz”. O mundialmente famoso símbolo da Mercedes-Benz teve um início profético. Representando a triplicidade das atividades da Daimler, fabricante de motores para uso em terra, mar e ar, a estrela de três pontas foi adotada como logotipo em 1909, após a morte de Gottlieb Daimler. Foi inspirada numa figura que ele havia desenhado num postal, o qual remeteu à sua esposa com o seguinte comentário: um dia essa estrela brilhará sobre a minha obra. Ao longo dos anos, o símbolo passou por várias alterações. Em 1923 foi acrescentado o círculo. E três anos depois, com a fusão das empresas Daimler e Benz, foi incluída a coroa de louros, do logotipo da Benz. A forma definitiva foi adotada em 1933 e desde então se mantém inalterada. (MERCEDES-BENZ, 2017)

**Figura 3:** Símbolo mundial da marca Mercedes-Benz

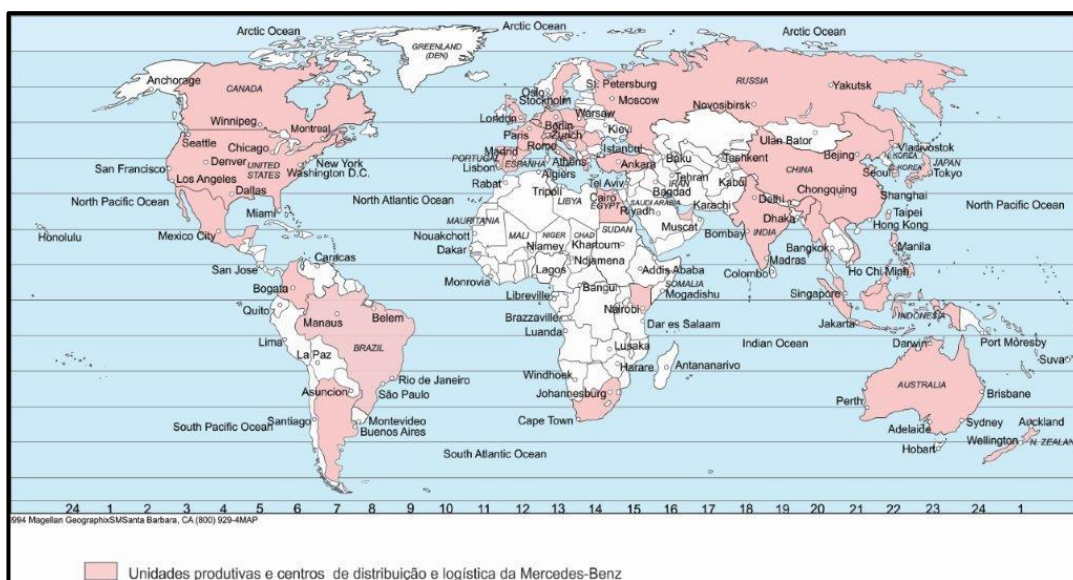


**Fonte:** Mercedes-Benz, 2017.

A Mercedes-Benz se consolidou, ao longo do século XX, como uma das maiores corporações automotivas do mundo, produzindo automóveis, caminhões, ônibus e vans. A corporação é a principal marca do portfólio da  *Holding* alemã Daimler AG que incorporou a marca Mercedes-Benz em 1926, quando ainda era denominada Daimler-Benz. Com o processo de internacionalização da produção e das grandes fusões entre corporações, ao longo do século XX, o grupo Daimler promoveu um processo de dispersão de unidades produtivas da Mercedes-Benz e de outras empresas pertencentes ao grupo. Atualmente, a Daimler tem unidades produtivas e de serviços distribuídas em 6 continentes e 49 países, sendo 23 na Europa, 15 na Ásia, 03 na América do Norte, 03 na América do Sul (inclusive o Brasil), 03 no continente Africano e 02 na Oceania, de acordo com a Daimler (2017). O (Mapa 2) demonstra a distribuição geográfica das unidades produtivas e centros de distribuição e logística da Mercedes-Benz pelo mundo. O (Mapa 3) revela a distribuição

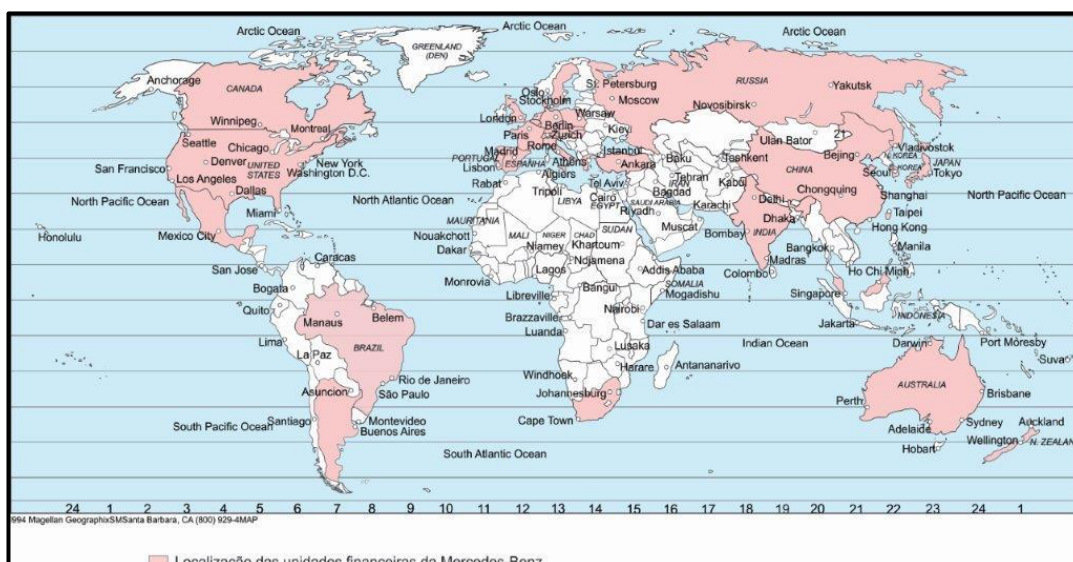
geográfica das unidades financeiras da MB pelos países e o (Mapa 4) evidencia a distribuição geográfica dos países com unidades com laboratórios de P&D – Pesquisa e desenvolvimento da MB.

**Mapa 2:**Localização das unidades produtivas e centros de distribuição e logística da Mercedes-Benz no mundo



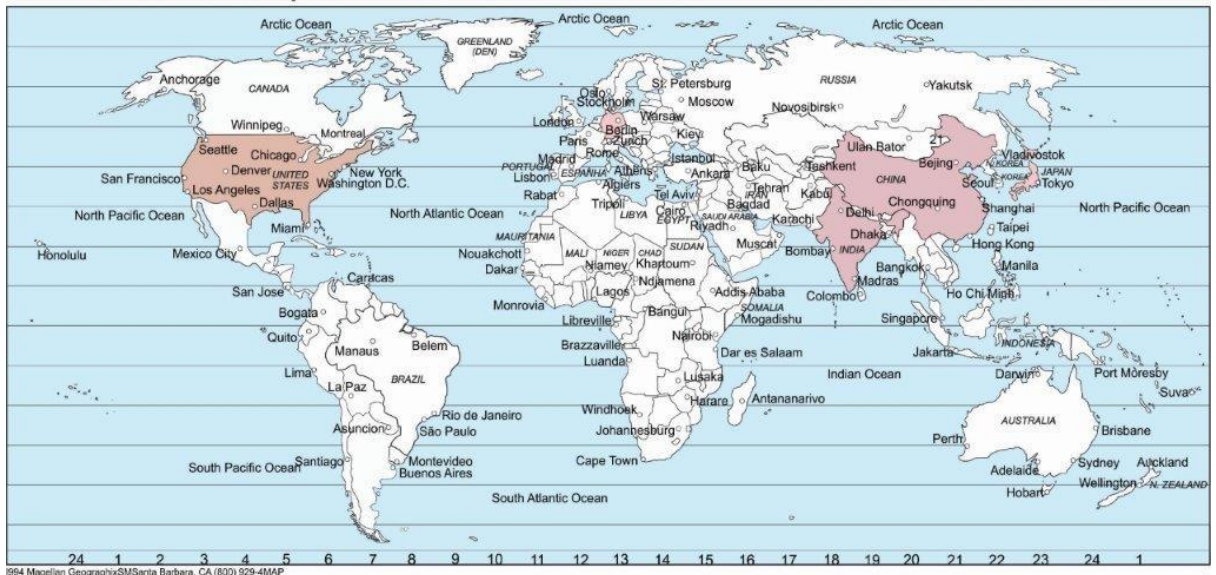
**Fonte:** Mercedes-Benz, 2018 – Des. HENRIQUE, Gilberto D.– Org. LOVADINI, Mauricio 2018.

**Mapa 3:** Distribuição geográfica das unidades financeiras da Mercedes-Benz no mundo.



**Fonte:** Mercedes-Benz, 2018 – Des. Des. HENRIQUE, Gilberto D.– Org. LOVADINI, Mauricio 2018.

**Mapa 4:** Localização dos centros de Pesquisa & Desenvolvimento da Mercedes-Benz no mundo.

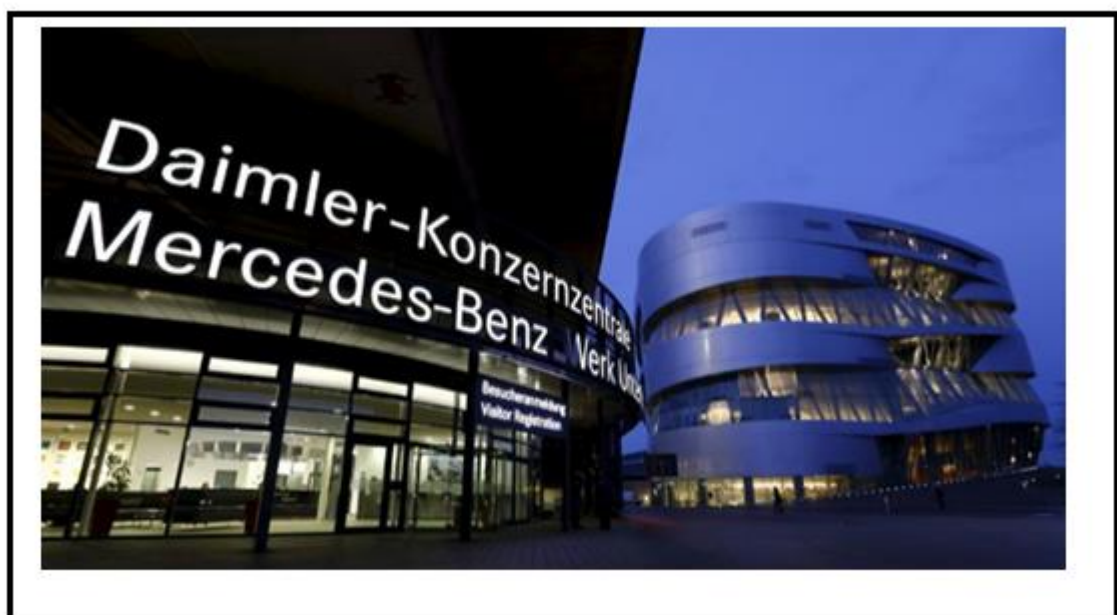


Localização dos centros de pesquisa & desenvolvimento Mercedes-Benz no mundo

**Fonte:** Mercedes-Benz, 2018 – Des. HENRIQUE, Gilberto D.– Org. LOVADINI, Mauricio 2018.

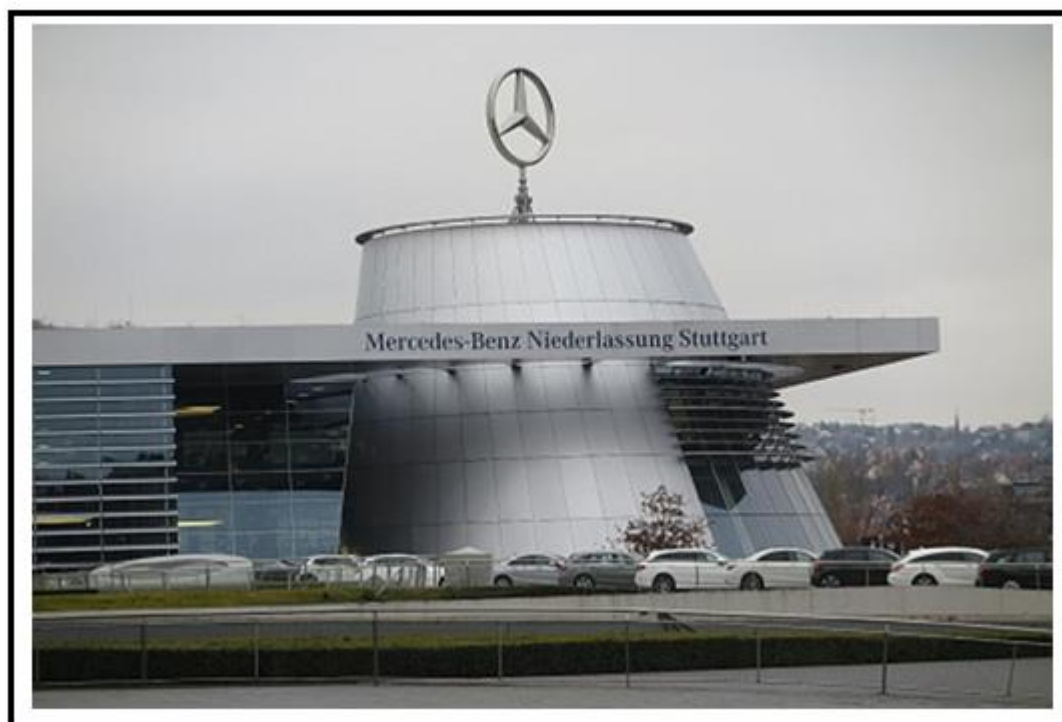
As matrizes da Daimler e da Mercedes-Benz estão localizadas em Stuttgart – Alemanha (Figuras 4 e 5).

**Figura 4:** Sede da Daimler – Stuttgart



**Fonte:** El Mundo, 2016.

**Figura 5:** Sede Mercedes-Benz- Stuttgart



**Fonte:** G Kesmev, 2013.

Em 1998, em uma fusão milionária de US\$ 43 milhões, a Daimler-Benz compra ações majoritárias da corporação estadunidense Chrysler, sendo considerada na época a maior compra de uma corporação estrangeira sobre uma indústria dos EUA. (FOLHA DE SÃO PAULO, 1998).

No dia 8 de maio de 1998, o jornal Folha de São Paulo noticiou em suas páginas e no seu incipiente portal de internet a notícia da fusão:

A nova companhia, a DaimlerChrysler AG, será a quinta maior montadora do mundo em unidades vendidas, cerca de 3,7 milhões de veículos por ano. A Daimler terá 57% do controle da empresa, e a Chrysler, 43%. O negócio se viabilizará por meio da troca de ações e transações pelas quais os acionistas das duas empresas se tornarão acionistas da nova companhia (FOLHA DE SÃO PAULO, 1998).

Em 2007, quase uma década depois da fusão entre a corporação alemã Daimler-Benz e a estadunidense Chrysler, o grupo majoritário da Daimler Chrysler optou por vender a corporação Chrysler para um fundo de investimentos, alegando que a aquisição não trouxe os



resultados esperados, acarretando em prejuízos. No dia 14 de maio de 2017, o portal de notícias G1 do grupo Globo noticiou a concretização da venda.

O grupo automobilístico DaimlerChrysler anunciou nesta segunda-feira (14) a venda de 80,1% de sua filial americana Chrysler ao fundo de investimentos Cerberus, por US\$ 7,4 bilhões. O grupo permanecerá com 19,9% da montadora americana. A DaimlerChrysler passou a cogitar a venda da Chrysler em fevereiro, quando anunciou que estudaria todas as alternativas para a unidade americana, cansada dos prejuízos constantes da filial. (G1, 2007).

A partir de 2008, o grupo passa a ser designado por Daimler AG, que além da Mercedes-Benz, conta em seu portfólio com mais 17 empresas que atuam em segmentos ligados ao ramo automotivo e financeiro, entre eles:

a-) O Banco *Mercedes-Benz* e *Mercedes-Benz financial services* com a função principal de oferta de financiamentos;

b-) A *Mercedes me* exclusiva no desenvolvimento de aplicativos de celular e computador com o objetivo de conectar e interagir o usuário com o veículo;

c-) A *AMG* que produz motores exclusivamente para carros esportivos, como para a Fórmula 1;

d-) A marca *Smart* famosa por seus carros compactos, entre outras importantes marcas mundiais representadas na (Figura 6).

**Figura 6:** Portfólio do Grupo Daimler



**Fonte:** Daimler, 2017.

No que se diz respeito, exclusivamente à Mercedes-Benz e o seu processo produtivo, a marca alemã acompanhando o contexto global de reestruturação produtiva passa a modificar as suas formas de produção nas décadas de 1970-1980 e intensifica esse processo em suas unidades distribuídas pelo mundo, na década de 1990.

Em um contexto de grande competitividade intercapitalista, liderado pela tríade de países desenvolvidos e industrializados (EUA, Alemanha e Japão), as grandes corporações vão se tornando cada vez mais globais, internacionalizando o processo produtivo pelas novas formas organizacionais de racionalização do trabalho. Todavia, os aspectos históricos culturais do desenvolvimento econômico e social dos países hegemônicos são distintos nas estratégias de organização produtiva, comparados aos países em desenvolvimento.

Martin e Veiga (2002) apontam que os EUA, historicamente, possuem um sistema tradicional de dominação e conflito entre capital e trabalho, interferindo diretamente nas relações entre as corporações, fornecedores e trabalhadores, contrastando com o Japão, que estabelece, entre as partes, relações baseada na confiança e na colaboração, como exemplo, o sistema Keiretsu<sup>2</sup>.

Na Alemanha o que predomina é o “capitalismo de consenso”, relacionado a um Estado de Bem- Estar social e um sistema tripartite de formação de mão de obra e maior participação dos trabalhadores.

As heranças de culturas corporativas originais interferem no modo como as corporações de cada um desses países adotam suas estratégias de dispersão de suas unidades produtivas pelo mundo.

Nos EUA, especificamente, com a chegada de indústrias automotivas japonesas e alemãs nas décadas de 1980-1990, as estratégias de escolha feita pelas corporações, foram determinadas por fatores locais, como os *greenfields* (regiões interioranas com pouca ou nenhuma tradição industrial).

Assim como no Brasil, os *greenfields* americanos escolhidos pelas montadoras alemãs e japonesas apresentam algumas características comuns: 1) uma tradicional hostilidade ao sindicalismo; 2) custos salariais abaixo da média da indústria de transformação; e 3) autoridades locais/regionais interessadas em atrair IED, que gere empregos, maior arrecadação de impostos, com a implantação de indústrias de maior valor agregado e conteúdo tecnológico que as indústrias tradicionais das respectivas regiões, tais como no caso (sul-americano) a têxtil e agroindústria. Ademais essas montadoras alemãs parecem seguir, até certo ponto, as montadoras japonesas no que diz respeito a inovação, ao fornecimento de peças, as partes e aos componentes, e organização do trabalho, adaptando em maior ou menor grau

---

<sup>2</sup> Modelo *Keiretsu* (de terceirização extensiva e intensiva baseada nas relações estreitas de cooperação entre fornecedores de tamanho pequeno e médio e as grandes montadoras). (Martin e Veiga, 2002, p.22)

características da chamada “produção enxuta” praticada pelas empresas japonesas e combinando aspectos desse sistema produtivo com elementos tradicionais do modelo de produção fordista. (MARTIN; VEIGA, 2002, p.20).

O que difere as estratégias japonesas e alemãs no processo de internacionalização produtiva são as formas como elas adotam os modelos de organização produtiva. Enquanto os japoneses optam por um modelo de *transplants* (reprodução de todo o processo produtivo da matriz), os alemães, especificamente a Mercedes-Benz e a BMW (Bayerische Motoren Werke AG), adotam a inovação e experimentação com suas práticas tradicionais combinadas com o modelo de produção enxuto.

A Mercedes-Benz tem por tradição produzir carros de luxo (*craftsmanship*) que atendem a um determinado nicho de mercado, elaborado na rigidez de gestão e excelência de engenharia. Com a transformação global, a corporação foi se adaptando a novos projetos, mas nunca deixando de atuar no segmento de luxo.

No caso da MB, a estratégia foi mais ousada. A empresa entrou no mercado de veículos pequenos na Europa (o modelo Smart, em *joint venture* com a marca de relógios Swatch, no Brasil com o Classe A, na cidade mineira de Juiz de Fora, e ingressou no mercado americano com um modelo novo chamado de Classe M 320 uma perua que os americanos chamam de veículo utilitário esportivo (*sport utility vehicle* – SUV). Além disso, a empresa alemã passou por um conturbado processo de fusão com a Chrysler e ainda comprou participação acionária na Mitsubishi japonesa e na Kia coreana. (MARTIN;VEIGA, 2002, p.18)

No que refere ao sistema de produção fabril, a Mercedes-Benz escolheu, na década de 1990, a cidade de Tuscaloosa no Estado do Alabama nos EUA (Figura 7), cidade sem tradição manufatureira, localizada em uma área de *greenfields*, como a principal unidade de produção a adotar o projeto de reestruturação produtiva global.

**Figura 7:** Unidade fabril Mercedes-Benz em Tuscaloosa-Alabama-EUA



**Fonte:** Mercedes-Benz-EUA, 2017.

A MB também inovou ao adaptar, de forma mais sistemática um modelo de fornecimento baseado nos grandes sistemas. Um percentual sem precedentes de partes e peças foi terceirizado, fornecido através de um sistema modular de entregas que as organiza em tempo real, conforme os pedidos são expedidos pela montadora. (MARTIN; VEIGA, 2002, p.24).

Diante do cenário de intensa reestruturação produtiva, materializada por estratégias de competitividade, o poder decisório da Daimler promove também no Brasil, a partir da década de 1990, mudanças significativas na forma de organização produtiva de suas unidades no país.

As condições favoráveis desenvolvidas historicamente por políticas governamentais de benefícios para as montadoras; os circuitos espaciais da produção e círculos de cooperação; a tradição de um fordismo periférico associado com a introdução de modelos de produção flexível serviu como base estratégica para o uso do território pela Mercedes-Benz no Brasil.



### **CAPÍTULO 3. O USO DO TERRITÓRIO E O PROCESSO DE INDUSTRIALIZAÇÃO NO BRASIL**

O processo de colonização do Brasil impediu que o país se desenvolvesse industrialmente no período das revoluções industriais. O papel do país no período colonial e imperial na divisão internacional do trabalho foi de exportador de recursos naturais para as metrópoles europeias, seja em um primeiro momento para acumulação primitiva do capital, seja posteriormente na utilização de matérias-primas para a produção industrial dos países centrais.

Ao longo do século XX, no período republicano, o Brasil não perdeu seu caráter agroexportador, mas passou, também, a incorporar características produtivas industriais, tornando-se um país de industrialização tardia.

Diante do contexto de formação do desenvolvimento econômico do território brasileiro, o conceito de território usado de Santos e Silveira (2004), é fundamental para analisar as constantes transformações ocorridas ao longo dos séculos do ponto de vista de uma análise geográfica.

O entendimento de uma divisão territorial do trabalho pelo uso do território é dado pelos meios naturais, pelo desenvolvimento das técnicas e pela evolução e integração de novas divisões territoriais interligadas pelo meio-técnico-científico-informacional.

O que interessa discutir é, então, o território usado, sinônimo de espaço geográfico. E essa categoria, território usado, aponta para a necessidade de um esforço destinado a analisar sistematicamente a constituição do território [...]. Entretanto uma periodização é necessária, pois os usos são diferentes nos diversos momentos históricos. Cada periodização se caracteriza por extensões diversas de formas de uso, marcadas por manifestações particulares interligadas que evoluem juntas e obedecem a princípios gerais, como a história particular e a história global, o comportamento do Estado e da nação (ou nações) e certamente as feições regionais. (SANTOS; SILVEIRA, 2004, p.20).

Ao longo do seu desenvolvimento econômico, o Brasil passou por diversas fases produtivas, caracterizadas por ciclos, como o exemplo da cana-de-açúcar no século XVI, da mineração no século XVIII, do café e da borracha no século XIX, que tiveram apogeu e declínios, sendo sobrepostos por outros ciclos, porém, cabe salientar que a produção de um determinado produto, que tenha entrado em declínio, não necessariamente deixou de existir,

mas foi tornando-se secundário, conforme outros ciclos surgiam e ganhavam maior importância.

O ciclo do café foi de extrema importância para alicerçar o que posteriormente estabeleceu as bases da indústria brasileira. Na primeira metade do século XVIII as plantações de café atendiam ao mercado interno e utilizava de mão de obra escrava; ao longo do século, o café passa a ser o principal produto de exportação do país e, gradativamente, substitui a mão de obra escrava pelo trabalho assalariado, atribuído aos imigrantes vindos da Europa, principalmente da Itália.

A industrialização brasileira desenvolve-se gradualmente durante o império, quando surgem, principalmente, as pequenas indústrias têxteis localizadas em áreas de maior densidade demográfica (mão de obra e mercado consumidor) e proximidade da matéria prima. Cidades como Rio de Janeiro e alguns centros algodoeiros do Nordeste abrigavam essas pequenas e rudimentares unidades industriais. De acordo com Prado Jr. (1981), o primeiro surto industrial do país ocorreu no final do século XIX, dada à necessidade da produção pelas constantes elevações de tarifas alfandegárias impostas pelo governo com intuito de arrecadação para sanar os déficits públicos, que encareciam os produtos para o crescente mercado interno.

Na transição do Império para a República, o Brasil passou por intensas crises econômicas, agravadas por anos de estagnação. Com o estabelecimento de bancos ingleses e franceses no país, o país recebeu investimentos de capitais internacionais. O governo federal e os estados faziam grandes empréstimos, aumentando significativamente a dívida externa em um curto período.

Nesse contexto econômico e político tomado pelos ares da República, a elite burguesa brasileira, se desvincula das características da monarquia potencializando seus negócios, com a perspectiva de acumular e enriquecer, adotando a ideologia do liberalismo econômico.

Contudo, essa transição não foi fácil; mesmo dentro da elite cafeeira os barões ainda estavam acostumados com mão de obra escrava e tiveram dificuldades com a mão de obra livre dos imigrantes que, de certa maneira, podiam circular e exercer o seu trabalho onde melhor conviesse. Prado Jr. (1981), aponta que apesar das tentativas de vincular a mão de obra assalariada com contratos dívidas, os imigrantes europeus, culturalmente acostumados com o trabalho livre, reclamavam e, muitas vezes, emigravam para outros países como a Argentina. Tal fato fez com que o governo criasse leis mais rígidas para evitar o esvaziamento da mão de obra. O território brasileiro passou a se normatizar de maneira mais complexa.

A partir da proclamação da República as elites cafeeiras do Sudeste brasileiro, principalmente do Vale do Paraíba Paulista e Fluminense, unido aos produtores de leite de Minas Gerais, dominaram o cenário político do país. Período conhecido como República Velha, havia uma rotatividade de presidentes paulistas e mineiros, popularmente chamada da política do café com leite, alterada com a Revolução de 1930 quando o gaúcho Getúlio Vargas, com um golpe de Estado assume a presidência, depondo o presidente eleito Júlio Prestes.

No final do século XIX e nas primeiras décadas do século XX, o café é a principal atividade econômica, determinando a política e a economia do país. Os barões do café pressionavam o governo federal e estadual no caso de São Paulo, pois, com a proclamação da república, houve uma descentralização do poder central; no qual os estados passaram a ter maior autonomia e a instituíram uma política de valorização do produto, principalmente para minimizar as crises de superprodução. Como solução a esse problema o governo comprava os excedentes para retirar o café do mercado e manter o preço em alta. Com as políticas de incentivos dados pelo governo, das terras subutilizadas e mão de obra de imigrantes, criou-se um ambiente fértil para a concentração de renda para a elite cafeeira, que acumulava capitais com a exportação do produto.

Para continuar com a intensa exportação para o mercado internacional foi preciso criar uma rede de infraestruturas que atendessem à demanda de escoamento do café para os portos do Rio de Janeiro e de Santos. As evoluções técnicas apontadas por (Santos; Silveira, 2004) denominadas de “sistemas de engenharias” foram introduzidas no território brasileiro com maior intensidade, como por exemplo, as redes ferroviárias.

É, aliás, em boa parte o progresso da técnica moderna que permitirá aquele acentuado desenvolvimento da produção brasileira, pondo a seu serviço não somente a maquinaria indispensável (sem os aperfeiçoados processos de preparação do café não teria sido possível a larga expansão da sua cultura) e a energia necessária para acioná-la (a eletricidade), como também os transportes ferroviários e marítimos indispensáveis para a movimentação através de grandes distâncias, dos volumes imensos da produção agrícola do país. (PRADO JR, 1981, p.202)

Tendo em vista o caráter agroexportador, principalmente pela cultura do café e, em menor escala, da borracha na região Norte e do cacau no sul da Bahia, o mercado interno não era privilegiado pelas políticas governamentais. Desta forma, grande parte dos produtos manufaturados, que atendiam à população, eram importados, o que acarretava em altos custos.

Com o avanço da introdução de redes de fixos e móveis o território brasileiro vai sendo modelado e ganhando condições para a instalação de uma estrutura para o

desenvolvimento de políticas que fomentassem o surgimento de pequenos estabelecimentos industriais, intensificado por um crescimento demográfico que aumentava a demanda por produtos manufaturados e pelas novas técnicas empregadas no território, facilitando a circulação de pessoas e de mercadorias.

A primeira metade do século XX foi fundamental para o desenvolvimento industrial do país. Autores como Prado JR. (1981), Cano (2007) apontam uma série de fatores que desencadearam e estimularam a inserção e a consolidação do desenvolvimento industrial no Brasil, tais como:

- a) as infraestruturas e redes de serviços herdadas do ciclo do café;
- b) declínio da produção cafeeira, que passou por diversas crises decorrentes do colapso econômico mundial, materializadas pela quebra da bolsa de Nova York em 1929, fato que assolou o modelo de desenvolvimento agroexportador do café;
- c) incipiente urbanização intimamente ligada ao crescimento demográfico, aumentando a demanda de consumo;
- d) mão de obra assalariada dos imigrantes;
- e) Primeira Guerra Mundial que também contribuiu, diante da escassez de produtos importados por conta do conflito, criando a necessidade do aumento da produção de produtos manufaturados de bens de consumo básicos;
- f) investimentos diretos estrangeiros.

Dessa forma, alguns dos barões do café, que acumularam capitais, na eminente necessidade de diversificar seus investimentos, aplicaram suas reservas em atividades industriais, além de comerciantes e imigrantes que iniciaram com pequenas atividades de produção manufatureira em moldes artesanais e que expandiram suas produções chegando, em alguns casos, à construção de um império industrial como, por exemplo, as Indústrias Reunidas Fábricas Matarazzo. A referida indústria, fundada no final do século XIX pelo imigrante italiano Francisco Matarazzo, atingiu seu apogeu na década de 1940 com uma grande diversidade fabril nos mais variados segmentos, concentrada, notadamente, na cidade de São Paulo.

A década de 1920 assiste também, no cenário internacional, a aceleração do movimento do capitalismo monopolista em ampliar suas bases. Assim, no Brasil, dá-se importante incursão de investimentos estrangeiros diretos no setor industrial, principalmente nos segmentos mais complexos (química, metalurgia, transporte etc.), seja com instalações de fábricas, de montadoras ou de simples representações comerciais. Essa incursão deu-se sobretudo em São Paulo, “completando” assim sua estrutura industrial e ampliando suas condições para a conquista do mercado nacional, o que se daria após a Crise de 1929. O capital nacional, embora modestamente, também contribuía: no bojo da Primeira Guerra e no decorrer da

expansão da década de 1920, um pequeno segmento industrial produtor de bens de produção, de capital nacional, estava se constituindo, ampliando ainda mais a base industrial de São Paulo. (CANO, 2007, p.60)

No que tange à distribuição espacial, o processo de desenvolvimento da indústria no Brasil ocorreu de forma concentrada, fundamentalmente na cidade de São Paulo, tendo em vista que a capital paulista criou todas as condições necessárias, herdadas do ciclo do café, para se tornar um espaço dominado por indústrias como em um palimpsesto do uso do território.

Esta concentração da indústria em São Paulo se explica pelo número de circunstâncias favoráveis que aí se reuniam. A principal delas é o progresso geral do Estado, graças ao desenvolvimento sem paralelo de sua lavoura cafeeira, o que lhe trouxera riqueza e população. A imigração concorrerá com a habilitação técnica do trabalhador europeu, muito superior ao nacional recém-egresso da escravidão ou estados similares. Finalmente, mas não de menor importância, será a abundância de energia hidráulica, já agora aproveitável sob a forma de eletricidade, nas proximidades justamente dos setores mais povoados do Estado; em particular, de sua capital. A primeira usina elétrica paulista (empresa internacional com capitais ingleses, belgas e franceses, e sede em Toronto, Canadá) começa a funcionar em 1901, com um potencial de 8.000 HP. (PRADO JR, 1981, p.259).

Assim sendo, estavam dadas as condições basilares para o desenvolvimento industrial do país, mesmo que concentrado espacialmente, as estruturas estavam dadas para o uso do território estabelecido.

O uso do território pode ser definido pela implantação de infraestruturas, para quais estamos igualmente utilizando a denominação de sistemas de engenharia, mas também pelo dinamismo da economia e da sociedade. São os movimentos da população, a distribuição da agricultura, da indústria e dos serviços, o arcabouço normativo, incluídas a legislação civil, fiscal e financeira, que, justamente com o alcance e a extensão da cidadania, configuram as funções do novo espaço geográfico. (SANTOS; SILVEIRA, 2004, p.21).

O fator determinante que faltava para a consolidação da indústria no país era a intervenção do Estado para o fomento de políticas de estímulos para a criação de um parque industrial que atendesse às demandas, fato que ocorreu entre as décadas de 1930 a 1950, com as políticas desenvolvimentistas dos presidentes Getúlio Vargas e, posteriormente, de Juscelino Kubitschek (JK).

Na década de 1930, Getúlio Vargas decretou a criação de uma grande indústria siderúrgica nacional para atender às necessidades produtivas da incipiente industrialização do país. Vargas não mediu esforços para que o seu projeto de desenvolvimento nacionalista se concretizasse, promovendo a política de substituição de importações e a participação do Brasil na Segunda Guerra mundial. O símbolo do que viria a ser o parque industrial brasileiro

foi à criação da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), inaugurada em 1941, na cidade de Volta Redonda- RJ.

Ao negociar a participação brasileira na guerra, Vargas havia obtido recursos para a instalação de uma grande siderúrgica, que virou símbolo da opção que passara a orientar o governo: A aposta na ampliação do muro estatal erguido na década de 1930, incrementando a participação direta do governo na economia por intermédio do setor industrial. Por isso, antes mesmo do final da guerra, além da siderurgia, foram criadas empresas estatais na área de mineração, química e transportes. (CALDEIRA, 2017, p.543)

Com as bases estruturadas para o desenvolvimento industrial associado a um vertiginoso crescimento urbano, o Brasil se insere de vez como um país industrializado periférico no contexto da internalização da produção. O Plano de Metas no governo do presidente Juscelino Kubitschek tinha como *slogan* o desenvolvimento econômico de “cinquenta anos em cinco” e serviu para impulsionar o investimento estrangeiro direto com a instalação de unidades produtivas de multinacionais no país.

Latini (2007, p.50) destaca que aos poucos “foi-se plasmando e tomou corpo a chamada *política de substituição de importações*, cujo objetivo era estimular o desenvolvimento econômico mediante controle do comércio exterior”.

No período de 1950 -1980 o Brasil estava no auge da acumulação produtiva industrial fordista periférica, pautada no tripé do setor produtivo estatal, do capital nacional e do capital internacional, com forte estímulo estatal, na tentativa de criar infraestruturas para o desenvolvimento industrial do país, por exemplo, as políticas dos Planos Nacionais de Desenvolvimento (PNDs). Nos governos militares, com o I PND (1972-1974) conhecido por “milagre econômico”, foram projetadas e iniciadas obras “faraônicas” como a Rodovia Transamazônica, Usina Hidrelétrica de Itaipu, Ponte Rio-Niterói, entre outras.

O II PND (1975-1979) foi instituído em um período de crise mundial com o choque do Petróleo e o fim do “milagre econômico” brasileiro, visando, fundamentalmente, estimular a produção de bens de capital, alimentos, energia e insumos básicos.

No que concerne à dinâmica interna da produção de acumulação industrial, estruturava-se pela vigência de um processo de superexploração da força de trabalho, dado pela articulação entre baixos salários, jornada de trabalho prolongada e fortíssima intensidade em seus ritmos, dentro de um patamar industrial significativo para o país que, apesar de sua inserção subordinada, chegou a alinhar-se em determinado momento, entre as oito grandes potências industriais. Esse padrão de acumulação, desde JK e especialmente durante a ditadura militar, vivenciou amplos momentos de expansão, com altas taxas de acumulação, entre as quais a fase do “milagre econômico” (1968-1973). O país vivia, então, sob os binômios ditadura e acumulação, arrocho e expansão. (ANTUNES, 2006, p. 16-17)

Em termos de racionalização da organização científica no trabalho no Brasil, o modelo adotado foi o do fordismo periférico, com uma ampla disseminação dos preceitos tayloristas, como por exemplo, com a criação do ensino técnico voltado para a indústria, com o claro objetivo de qualificar a mão de obra para trabalhar na crescente indústria brasileira.

É interessante observar que uma das orientações centrais do empresariado foi o incentivo ao ensino industrial, isto é, havia a preocupação em qualificar a mão de obra para que pudesse substituir os operários estrangeiros – fonte de efervescência política e de lutas sindicais – por trabalhadores brasileiros. Vem daí o surgimento do Senai (Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial, Sesi (Serviço Social da Indústria) e outros. E o caráter deste ensino estava dado pela necessidade de “educar” e disciplinar os homens na sua vida produtiva, no trabalho e fora dele, como forma de adequar seu comportamento social as novas exigências do processo de industrialização, marcado essencialmente pela ideologia da racionalização. (DRUCK, 2001, p.55)

A partir da década de 1980, o Brasil é influenciado por políticas econômicas neoliberais, dando início à abertura econômica, que se consolida na década de 1990.

Com um amplo processo de privatização de indústrias estratégicas nacionais, como nos ramos das telecomunicações e de mineração, o país adotou as diretrizes de instituições financeiras mundiais como o Fundo Monetário Internacional (FMI) e do Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento (BIRD), seguindo a cartilha neoliberal com as dez regras básicas de liberalização das economias, conhecidas como Consenso de Washington e amplamente disseminadas nos países periféricos.

A globalização, ao mesmo tempo que acelera os ganhos de grandes capitais, concentra e centraliza o capital, diversifica e agiliza os investimentos, sobretudo no mercado financeiro global, e ainda deixa as economias nacionais, em especial as periféricas – que são subordinadas as políticas das instituições financeiras internacionais -, a mercê da anarquia do mercado. Este é, por definição, especulativo, instável e capaz de por abaixo qualquer programa de estabilização econômica que esteja subordinado a dinâmica imposta pela globalização. Nesse sentido são elucidados os exemplos da profunda crise que se abateu contra o México, da grande instabilidade da economia argentina e da mudança parcial no rumo do Plano Real no Brasil, a partir de março de 1995. (DRUCK, 2001, p.20).

No contexto de intensas transformações políticas, econômicas, culturais promovidas pela interligação de amplas redes de circulação e comunicação, o Brasil se insere, de fato, na economia global, complexificando os seus circuitos espaciais da produção e estabelecendo círculos de cooperação entre os agentes globais.

### 3.1: O processo de “desconcentração” industrial no Brasil

A partir da década de 1960, com a crise do fordismo em escala mundial e a introdução do modelo flexível de produção, as grandes corporações passam a adotar um processo de reestruturação produtiva, com o objetivo de reduzir seus custos e dinamizar a produção em busca de maiores lucratividades. Nos países de fordismo periférico, a flexibilização da produção foi mais lenta e gradual, disseminando-se na década de 1980 e consolidando-se na década de 1990.

No caso do Brasil, a incorporação de novas formas de organização e gestão da produção e do trabalho foi gradualmente mesclada com as pretéritas formas organizacionais do fordismo periférico, em um modelo híbrido, sendo mais intenso em alguns setores como o de alta tecnologia e de menor penetração nas indústrias mecânicas. Tal fato deve-se à dificuldade de implantação do modelo de produção flexível japonês no Brasil, diante da estrutura rígida, autoritária, baseada no fordismo periférico, sendo entraves para a fluidez da reestruturação produtiva.

Druck (2001) explica que o modelo de produção flexível no Brasil teve início no final da década de 1970, com a implantação dos Círculos de Controle de Qualidade (CCQs), na década de 1980 com a aplicação do *Just-in-time* e dos programas de automação com a adoção de novas tecnologias e, na década de 1990, foi consolidado com a cultura da qualidade total e da terceirização.

O modelo japonês dos anos 90, no Brasil, vem se desenvolvendo centralmente através de duas práticas de gestão do trabalho: os programas de qualidade total e terceirização. A busca pela flexibilização da produção e do trabalho tem levado a um processo crescente de descentralização das empresas, através da externalização das atividades. Essa externalização assume várias formas: contratos de trabalhos domiciliar, contratos de empresas fornecedores de componentes, contratos de serviços de terceiros (empresas ou indivíduos) e contratos de empresas cuja mão de obra realiza a atividade produtiva ou serviço na planta da subcontratante. Além disso, há a formação de “cascatas” de subcontratação, à medida que as empresas subcontratadas pela “empresa-mãe” subcontratam outras empresas ou trabalhadores para realizar o serviço, as quais, por sua vez, podem subcontratar outras empresas e outros trabalhadores, e assim por diante (DRUCK, 2001, p.126).

Mendes (2014, p.122) ressalta que “O alcance espacial do sistema produtivo globalizou-se, fundamentando-se em vantagens comparativas dinâmicas ou competitivas, gerando novas relações de trabalho e produção. Dessa forma, as economias locais devem ser



entendidas como malhas de uma rede econômica global.”. Diante de intensas transformações globais, de conexões de teias formadas por redes de transporte e comunicação, complexas e fluidas, estabelecem os circuitos espaciais da produção, sendo o Estado de São Paulo a unidade federativa com maior concentração industrial, devido às condições históricas e geográficas instituídas ao longo do tempo.

Um caminho para entender a dinâmica territorial do estado de São Paulo pode ser realizado com base em uma análise dos circuitos espaciais de produção industrial que nele convergem e se entrecruzam. Consideramos, neste caso, aqueles circuitos vinculados ao mercado externo para discutir como o território paulista continua sendo um centro importante da atividade fabril, com fluxos mercantis expressivos que reforçam o caráter internacional de suas operações. A multiplicidade de empresas, ramos e sub-ramos industriais bem como o número e a variedade de redes e fluxos existentes no Estado precisam ser considerados para entender o novo conteúdo que esse pedaço do território nacional ganha na primeira década do século XXI. (ARROYO, 2012, p.08).

Os circuitos espaciais da produção e os círculos de cooperação estão adensados na cidade de São Paulo e no entorno de sua região metropolitana, porém, diante das reestruturações promovidas pelo capital, novos arranjos territoriais vão surgindo, promovendo uma expansão dos circuitos da produção, ocasionando uma relativa desconcentração industrial no Estado de São Paulo.

No interior do Estado de São Paulo, é a região do Entorno Metropolitano (formada pelos municípios situados num raio de aproximadamente 150 km, a partir da região metropolitana de São Paulo) que, historicamente tem apresentado maior concentração industrial. O entorno Metropolitano, na verdade, nada mais é do que o conjunto formado pelos municípios mais industrializados das regiões administrativas de Campinas, Vale do Paraíba, Litoral e Sorocaba. A expansão industrial que se manifesta no entorno, durante a década de 70, promove uma nova organização espacial e faz surgir uma complexa estrutura industrial interiorana. Nela assume grande importância um elevado número de estabelecimentos de porte médio e grande, pertencentes aos ramos industriais “dinâmicos” e controlados por capitais não locais. Tais indústrias encontram-se instaladas principalmente em cidades médias situadas ao longo ou nas proximidades de dois macroeixos de circulação rodo-ferroviária, o primeiro ligando a metrópole paulistana ao Rio de Janeiro, e o outro unindo a grande São Paulo a Ribeirão Preto, através principalmente da Rodovia Anhanguera [...]. (MENDES; SELINGARDI-SAMPAIO, 1992, p.59).

O fenômeno da relativa desconcentração das atividades industriais da região metropolitana de São Paulo, em sentido ao interior do estado e outras regiões do Brasil, foi ocasionado pela saturação da capacidade da metrópole em atender às necessidades de novas demandas industriais, mediante ao estrangulamento de infraestruturas, dificuldades atreladas aos altos encargos com impostos municipais; intenso fluxo de trânsito, dificuldade de deslocamento da produção e do trabalhador; elevados índices de poluição; mão de obra mais

cara e altamente sindicalizada; diminuição de terrenos grandes e planos, sendo esses alguns fatores de deseconomia de aglomeração, incentivando a expansão das indústrias para o interior, mas com uma distância não superior a 200 km da metrópole e seu mercado consumidor, interligados pelos nodais de sistemas de transportes e comunicações.

De acordo com Lencioni (2004) a industrialização paulista deve ser entendida considerando a cidade-região.

Quanto ao processo de urbanização vem ocorrendo um crescente desenvolvimento dos espaços metropolizados por todo o território paulista. Além do mais, tudo parece indicar que estamos assistindo a constituição de uma cidade-região que faz parte de uma megalópole em formação que tem como centros as metrópoles de São Paulo e Rio de Janeiro. (LENCIONI, 2004, p 67)

Cabe salientar, que a metrópole não perde sua importância nesse processo de relativa desconcentração industrial; tal fenômeno está intimamente interligado com a metrópole que mantém o papel de centralidade, fundamentalmente no que tange ao poder decisório empregado pelas grandes corporações que, geralmente, mantêm suas atividades administrativas na *core region*. Para Lencioni (2004, p.70) “trata-se de um processo de expansão da concentração, de um processo de desconcentração territorial da indústria da Região Metropolitana, no qual a cidade de São Paulo afirma e desenvolve sua centralidade, se inserindo como um nó na rede mundial de cidades globais”.

Outro fator que remete à centralidade de São Paulo são as estratégias de instalação de indústrias de inovação e alta tecnologia que se estabelecem em São Paulo e no seu entorno, interligadas pelos principais eixos de desenvolvimento constituídos pelos circuitos espaciais da produção e círculos de cooperação.

A concentração territorial da indústria inovadora e de alta tecnologia tem como centro a cidade de São Paulo, seguida da região metropolitana e do seu entorno e está conformada por quatro eixos de desenvolvimento ao longo das principais rodovias e que partem da cidade de São Paulo em direção à Campinas, Sorocaba, São José dos Campos e Santos. Isso significa, do ponto de vista industrial, o desenvolvimento de uma nova diferença entre o Estado de São Paulo e os demais estados do país. (LENCIONI, 2008, p.1)

A relativa desconcentração industrial gerou a competição entre lugares para atração de grandes corporações. As ofertas de subsídios oferecidas por estados e cidades, gerou uma “guerra dos lugares”.

Santos e Silveira (2004, p.112) apontam que “no período da globalização, a velocidade com que os pedaços do território são valorizados e desvalorizados, determinam mudanças de usos, é temerária.”.

Assim como se fala de produtividade de uma máquina, de uma plantação, de uma empresa, podemos, também, falar de produtividade espacial ou produtividade geográfica, noção que se aplica a um lugar, mas em função de uma determinada atividade ou conjunto de atividades. Essa categoria se refere mais ao espaço produtivo, isto é, ao "trabalho" do espaço. Sem minimizar a importância das condições naturais, são as condições artificialmente criadas que sobressaem, enquanto expressão dos processos técnicos e dos suportes geográficos da informação. (SANTOS, 1996, p.166)

A disputa entre os lugares foi constante no Brasil a partir da década de 1980, dada à circunstância de uma maior autonomia dos estados e municípios ocasionada pela constituição de 1988; fato que permitiu a esses lugares a oferta de vantagens comparativas para as indústrias, associada ao processo de reestruturação produtiva e saturação da metrópole, o que levou empresas a se instalarem em outras regiões do Brasil e para determinadas áreas do interior de São Paulo.

Do mesmo modo, verificou um processo de descentralização produtiva, no qual indústrias tradicionais, como a têxtil, sob a alegação de interferência internacional deflagravam um movimento de mudanças geográficas, buscando níveis mais rebaixados de remuneração da força de trabalho e incentivos fiscais ofertados pelo Estado. (ANTUNES, 2006, p.18)

No estado de São Paulo, a relativa desconcentração industrial está associada à complexidade do seu território, historicamente dotado de condições de fixos e móveis que consolidaram o estabelecimento de circuitos espaciais da produção e círculos de cooperação na região metropolitana (RMSP) e que se expandiu para o interior, por sistemas de transportes, de importantes rodovias como a dos Bandeirantes, Anhanguera, Castelo Branco, Washington Luís, Dom Pedro, Dutra, Anchieta, Imigrantes, entre outras que conectam a metrópole com os municípios do interior, litoral e outros estados. O emaranhado de redes de comunicação estabelecida por fibras ópticas interliga os circuitos espaciais da produção de maneira imaterial.

Nesse processo de integração global, novas paisagens industriais se revelam no território, em uma dinâmica interação com as antigas paisagens industriais, que não necessariamente deixam de existir, adquirindo novos usos e funções. Novas formas de produção, ocasionadas pelo amplo processo de reestruturação produtiva global são estabelecidas, tendo como exemplos os Condomínios Industriais, os Consórcios Modulares e de modelos híbridos com a Montagem Modular Sequenciada.

Cabe explicar que no caso dos *Condomínios Industriais* os fornecedores encontram-se localizados no mesmo terreno (*site*) que está instalada a fábrica montadora. No caso dos *Consórcios Modulares*, os fornecedores encontram-se localizados dentro da fábrica contratante. Existem, também, os modelos híbridos, denominados de *Montagem Modular Sequenciada*, que consiste na participação direta dos setores na linha de montagem, compartilhando o mesmo espaço e responsabilidades. Tais

experiências demonstram que não existe um caminho único para a rede de fornecedores na indústria. As empresas buscam configurações eficientes, racionais e viáveis, ou seja, novos formatos para agilizar o processo produtivo e a reprodução do capital. (MENDES, 2014, p. 124).

Desta maneira, as principais regiões metropolitanas do estado de São Paulo - Campinas, Baixada Santista, Vale do Paraíba e Litoral Norte, Sorocaba e Ribeirão Preto e as aglomerações urbanas de Piracicaba, Jundiaí e Franca, formam uma rede urbana de cidades grandes, médias e pequenas polarizadas pela metrópole paulistana e instituídas nos circuitos espaciais da produção paulista, sendo territórios ativos nos círculos de cooperação. É nesse contexto que as pequenas cidades do interior paulista, integradas aos circuitos espaciais da produção e dadas às suas condições históricas, são inseridas no fluxo global da produção, tal como o objeto dessa pesquisa realizada, com a instalação da unidade produtiva da Mercedes-Benz no pequeno município de Iracemápolis.

### **3.2 Indústrias automotivas no Brasil: um breve histórico**

A relação do Brasil com os automóveis tem início no fim do século XIX, quando o inventor brasileiro Alberto Santos Dumont desembarca no país o primeiro automóvel. Latini (2007, p. 91) ressalta que esse automóvel era um Peugeot, motor Daimler, inventado cinco anos antes (quando também fora desenvolvido o similar Benz). Com 3,5 cv e dois cilindros em V (1.018 cm<sup>3</sup>), movido à gasolina, comprado por 6.200 francos, em Paris. Desde então, o automóvel foi ganhando popularidade no país chegando a uma frota de 250 mil veículos na década de 1930.

Até o início da década de 1950, os automóveis eram importados, mas em sua maioria eram montados no país através da importação das peças, com o objetivo das indústrias automotivas de reduzir custos com taxas aduaneiras. Latini (2007, p.94) revela que a grande indústria de veículos estrangeiros costuma exportar seus produtos desmontados (CKD: *completely knocked down*) e montá-los nos países importadores. A Ford, por exemplo, se instalou no Brasil em 1919 com o objetivo de montar seus veículos.

Estimuladas pelo sucesso do seu modelo T (o popular “Ford bigode”) que em pouco tempo conquistou o interior do Brasil, a Ford Motors Company, em 24 de abril de 1919, durante assembleia em Highland Park (EUA), decide criar a Ford brasileira, com capital inicial de 25 mil dólares, logo depois aumentando para 30 mil (111 contos de réis). O próprio Henry Ford profetiza: *O automóvel está destinado a fazer do Brasil uma grande nação*. Já no dia 1º de maio se instalam a primeira linha de montagem e o escritório em um pequeno prédio da rua Florêncio de Abreu, na cidade de São Paulo. (LATINI, 2007, p. 92)

A história da Ford no Brasil não remonta apenas ao processo produtivo de montadora e, posteriormente, da instalação de unidades produtivas, mas, também, de um ambicioso projeto idealizado por Henry Ford para ocupar parte da floresta Amazônica para a produção da matéria prima da borracha, os seringais. Ford idealizou, em 1928, a Fordilândia; uma cidade nos moldes do padrão de vida americano em meio à selva. As dificuldades impostas pela floresta, o declínio econômico da borracha tornaram o projeto dispendioso e inviável. Atualmente, Fordilândia é uma cidade fantasma às margens do Rio Tapajós, no Estado do Pará.

No decorrer de quase duas décadas, Ford gastaria dezenas de milhões de dólares financiando não uma, mas, depois que a primeira plantação foi devastada por uma praga, duas cidades americanas, com praça central, calçadas, encanamento, hospitais, gramados bem cuidados, cinemas, piscinas, campos de golfe e, é claro, carros dos modelos T e A rodando pelas ruas pavimentadas. (GRANDIN, 2009, p. 22)

A partir da década de 1950, o Brasil entra, de fato, no contexto de internacionalização da produção automotiva. No segundo mandato do Presidente Getúlio Vargas (1950-1954), a indústria automotiva brasileira, a partir de uma série de medidas governamentais, concedidas na apresentação do Plano Nacional de Estímulo à Produção de Automóveis, institucionalizou o que Latini (2007) chamou de “Certidão de nascimento” da indústria automobilística do Brasil (Figura 8), por meio de um despacho presidencial estabelecendo diretrizes para a instalação de indústrias automotivas no Brasil.

**Figura 08:** Certidão de nascimento da indústria automotiva do Brasil



**Fonte:** Diário Oficial da União, 2017. Org. LOVADINI, Mauricio, 2017.

O fomento de subsídios, pautado na necessidade de nacionalizar a produção, da opção por um modelo de modais de transportes majoritariamente rodoviário, do crescimento do mercado consumidor brasileiro, estabeleceu condições de atração de multinacionais do setor automotivo para o país.

Caldeira (2017, p.551), salienta que Juscelino Kubitschek soube se aproveitar da recuperação do cenário internacional para “alargar as portas da felicidade industrial”, atraindo capital estrangeiro de risco para a montagem da indústria automobilística.

Ao se pensar nas políticas adotadas por JK durante seu governo é possível argumentar que, ao estruturar um sistema de transporte ligando diversas regiões do país e retirando muitas delas de sua condição remota, o presidente contribuiu para a entrada do país nessa realidade moderna, assim como, ao assumir investimentos massivos de empresas estrangeiras no país, ele contribuiu para aquele fenômeno. É interessante perceber que, no Brasil, a ideia de modernidade está intimamente ligada à cultura do automóvel. (RODRIGUES, 2013, p.42-43)

As políticas públicas de incentivo para o desenvolvimento da indústria automotiva no Brasil para atender às demandas das indústrias estrangeiras, e em menor escala, das nacionais como a da Fábrica Nacional de Motores (FNM) e da Romi indústria de tornos e equipamentos agrícolas, fundada pelo industrial Emilio Romi, contribuíram para o surgimento da indústria de autopeças no país. As altas tarifas impostas pelo governo para a importação de insumos produtivos também contribuíram para o fortalecimento das indústrias de autopeças no Brasil.

Na década de 1950, diversas corporações do ramo automobilístico se instalaram no país, como as alemãs Volkswagen e Mercedes-Benz, a sueca Scania, a japonesa Toyota, entre outras, que passaram a produzir automóveis, ônibus, tratores e caminhões, estimuladas por uma política governamental relacionada à nacionalização da produção de veículos.

Tal política estimulou não somente a vinda de plantas montadoras como também a produção local de componentes, de modo que em 1955 já havia no Brasil 520 fabricantes de autopeças. O Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA), criado em 1956 no governo Kubitschek, desempenhou papel importante nesse processo: ao determinar índices de nacionalização na produção de veículos, conceder benefícios fiscais e estímulos cambiais na importação de máquinas pelas indústrias estrangeiras, nacionais e mistas, propiciou grandes investimentos no setor de autopeças. (PINTO, 2006, p.77-78)

Até a década de 1980 a indústria automotiva no Brasil cresceu de maneira ininterrupta, balizada nas políticas de incentivos governamentais, mas, em decorrência da forte crise econômica que o Brasil enfrentou na década de 1980 como um cenário de inflação

galopante, o poder de consumo entrou em declínio. Em um contexto de recessão e de novas dinâmicas produtivas, as indústrias automotivas e de autopeças são direcionadas a investir em reestruturações produtivas, em decorrência de fatores importantes, como a deficiência tecnológica da indústria brasileira, causada por uma reserva de mercado na década de 1980.

Após décadas de mercado protegido, desempenho instável e uso de tecnologias antiquadas, a indústria automobilística brasileira nos anos de 1990 passou por uma profunda reestruturação para poder sobreviver à abertura do mercado. A partir daí, seria impossível manter, por muito mais tempo, um grau de defasagem tecnológica e organizacional, que impunha aos consumidores produtos obsoletos e de preços elevados, em comparação com os padrões internacionais. (NABUCO; MENDONÇA, 2002, p.55)

Nesse sentido, a década de 1990 foi de intensa reestruturação produtiva no ramo automotivo brasileiro, com um amplo processo de automação industrial e consolidação de práticas de produção flexíveis.

As montadoras, por sua vez, também se reestruturaram, e muito, ao longo da década passada, desverticalizando fortemente suas unidades em *minifábricas*<sup>3</sup>, terceirizando áreas internas, implementando programas de qualidade total e de desenvolvimento de relações cliente-fornecedor (divididos entre etapas dos processos produtivos), além de reduzir suas hierarquias organizacionais e celularizar suas manufaturas, com a introdução de robôs e sistemas *CAD/CAM*<sup>4</sup>. (grifo do autor) (PINTO, 2006, p.84).

A reserva de mercado foi substituída com a abertura comercial promovida pelo, então, presidente Fernando Collor de Mello, gerando uma crise ainda maior no setor automotivo, associada à instabilidade econômica e política pelo processo de confisco da poupança; estopim para o impeachment de Collor, em 1992. Entre 1992 e 1993 foi criada a Câmara Setorial Automotiva, com o objetivo de negociar e estancar a crise do ramo, constituída pelos principais agentes do circuito da produção automotiva, como o governo, indústria (automotiva e de autopeças), sindicatos e concessionárias.

Em 1993, o presidente Itamar Franco firma acordos com as montadoras para a produção dos chamados “carros populares”, com o claro objetivo de estimular o aumento da venda de veículos, tendo em vista que estes carros possuíam uma série de subsídios. O maior símbolo desse período foi à volta da produção do Fusca pela Volkswagen (Autolatina), que tinha saído das linhas de produção em 1986.

---

<sup>3</sup> O autor, em sua obra, aborda desde o conceito de minifábricas até consórcios modulares e condomínios industriais.

<sup>4</sup> CAD (Desenho Auxiliado por Computador) e CAM (Manufatura Auxiliada por Computador)

Em 4 de fevereiro do mesmo ano, o protocolo do carro popular foi assinado. Para veículos dessa nova categoria seria cobrado o Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) de apenas 0,1%. Esses automóveis seriam obrigatoriamente equipados com motor 1.0 litro e preço ao consumidor de no máximo US\$ 6,8 mil. Com o Protocolo de Intenções firmado com o Governo Federal, a Autolatina investiu US\$ 30 milhões e proporcionou a geração de 800 novos empregos. Anos antes, a Fiat já havia conseguido um desconto no IPI para o Uno Mille, não tão atraente quanto ao que previa o protocolo do carro popular, mas era o único no mercado com esse diferencial, que conquistava o consumidor pelo preço. Como o Fusca só tinha motor 1.6, foi preciso criar uma brecha para incluí-lo no benefício: o limite do motor de mil cilindradas era válido somente para motor refrigerado a água. A VW aproveitou a boa ideia do governo e colocou a Kombi no mesmo 'pacote', assim, o utilitário também passou a ter status de carro popular, como o Fusca. (OLIVEIRA, 2011).

Historicamente, a pressão do empresariado do ramo automotivo, capitaneados pela ANFAVEA- Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores, sempre foi muito forte na busca de obtenção de subsídios, benefícios fiscais, financiamentos do BNDES - Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, entre outras amenidades oferecidas pelo Estado brasileiro, com a participação também dos estados e municípios, que a partir de 1988, com a nova constituição, passaram a ter maior autonomia para oferecer incentivos para as indústrias, o que fomentou a guerra fiscal entre os estados.

As deslocalizações de atividades industriais têm sido precedidas, não raro, por uma acirrada competição entre Estados e municípios pela instalação de novas fábricas e, mesmo, pela transferência das já existentes. A indústria do automóvel e das peças é emblemática de tal situação. Até recentemente, a política territorial das corporações automobilísticas buscava as benesses da localização metropolitana mas, a partir da década de 1990, coloniza novas porções do território, revelando, mais uma vez, a historicidade dos fatores de localização. Tais recursos normativos se tornam ativos e, assim, criam vantagens comparativas para poucos agentes. (SILVEIRA, 2011, p. 06).

Em 1995, o presidente Fernando Henrique Cardoso substituiu a Câmara Automotiva e instituiu o Regime Automotivo, estabelecendo mais uma série de subsídios como fomento da indústria automotiva no Brasil.

O governo federal, já sob a gestão de Fernando Henrique Cardoso, decidiu então fechar a Câmara Automotiva e implementar, por medida provisória, em 1995, o Regime Automotivo, um amplo programa que visava a instituir uma política de exportação e atração de novos investimentos, tanto por parte das empresas de autopeças e montadoras aqui já instaladas quanto das estrangeiras ainda não presentes no mercado brasileiro (PINTO, 2006, p.81)

O Regime Automotivo, implantado a partir de 1995, impulsionou a indústria automotiva no Brasil. Até então, apenas as montadoras, que se instalaram no país entre as décadas de 1950-1970, produziam e dominavam o mercado automotivo brasileiro. Com o Regime Automotivo e suas benesses para o grande capital, as principais corporações automotivas promoveram investimentos estrangeiros diretos; tanto as indústrias já instaladas,



como de outras corporações que ainda não tinham fábricas no país, aproveitando as condições dos atrativos do fordismo periférico.

Os resultados foram além do esperado. Seguindo os incentivos do regime, aportaram no país mais montadoras com novas fábricas como Renault, Honda, PSA Peugeot Citroën e Mercedes-Benz (automóveis), além de deflagrar novos investimentos das que já estavam no País, para construção de novas unidades produtivas e projetos de modernização, como foi o caso de GM, Volkswagen, Fiat, Ford, Volvo, Toyota, Scania e Mercedes-Benz (caminhões). O mesmo ocorreu com indústrias fabricantes de autopeças, além de unidades fabris de máquinas agrícolas e rodoviárias autopropulsadas. (BREDAM, 2018)

Em 1997, foi estabelecido o Regime Nordeste, que previa uma série de incentivos para montadoras e indústrias de autopeças como forma de atração para as Regiões Norte, Nordeste e Centro- Oeste do país.

O Regime Nordeste, como assim ficou conhecido – embora seu âmbito de aplicação cobrisse as Regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste –, foi estruturado em dois módulos: o primeiro, com validade até 1999, era semelhante ao Regime Automotivo Geral. A segunda fase, que requeria regulamentação posterior para sua validação, seria – e foi – aplicada a partir do ano 2000, contemplando uma série de incentivos fiscais adicionais mais atrativos, dentre os quais se destacava o do crédito presumido do IPI, correspondente ao dobro das contribuições PIS/COFINS devidas (faturamento na região incentivada). (BREDAM, 2018)

Na primeira fase do Regime Automotivo do Nordeste apenas a Troller, indústrias de veículos de estradas *Off Road* de capital nacional, e as indústrias de autopeças Moura - baterias e TCA – chicotes automotivos, aderiram ao programa. Com a intensa guerra fiscal entre os estados, a Ford, que se instalaria no Rio Grande do Sul, iniciou as tratativas para instalar uma unidade produtiva na Bahia. O prazo de adesão ao Regime Automotivo do Nordeste havia se encerrado, sem benefícios. A Ford e a bancada parlamentar do Nordeste, capitaneada pelo ex-governador e Senador da República, na época Antônio Carlos Magalhães (PFL<sup>5</sup>), pressionaram para que a montadora pudesse entrar no Regime Nordeste.

A pressão funcionou em partes, de acordo com Bredam (2018) “Como fruto de negociações com a bancada política do Nordeste, foi editada a Lei 9.826, de 2001, que oferecia um crédito único de 32% do IPI para os produtos automotivos fabricados nas regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste – exceto Distrito Federal”. Essa medida ficou conhecida como “Lei Ford”. Além da Ford, foram enquadradas nessa nova medida os grupos Caoa, licenciado para montagem de veículos da Hyundai na cidade de Anápolis no estado de Goiás e o Grupo Souza Ramos, licenciado para montagem de veículos Mitsubishi, com unidade produtiva em Catalão, também em Goiás.

---

<sup>5</sup> O PFL (Partido da Frente Liberal) ganhou nova denominação quando a partir de 2007 passou a ser chamado de DEM (Democratas).

Em 2006, a Ford comprou a Troller e passou a desfrutar integralmente dos benefícios oferecidos pelo Regime Automotivo do Nordeste.

Utilizando da mesma estratégia que a Ford-Troller, a Fiat comprou a fábrica de Chicotes TCA instalada em Pernambuco. Para que a compra da TCA fosse permitida e a Fiat herdasse os direitos e obrigações do Regime Automotivo do Nordeste “Essa incorporação foi apoiada por uma alteração na legislação federal no apagar das luzes de 2010, já no fim de dezembro daquele ano, quando uma nova MP contemplou a reabertura temporária do Regime Nordeste (no tempo certo abrir a porta de entrada na legislação à Fiat)” (BREDAM, 2018). Com a inserção no Regime Automotivo do Nordeste a Fiat inaugurou o Polo Automotivo Jeep em Goiana, no estado de Pernambuco.

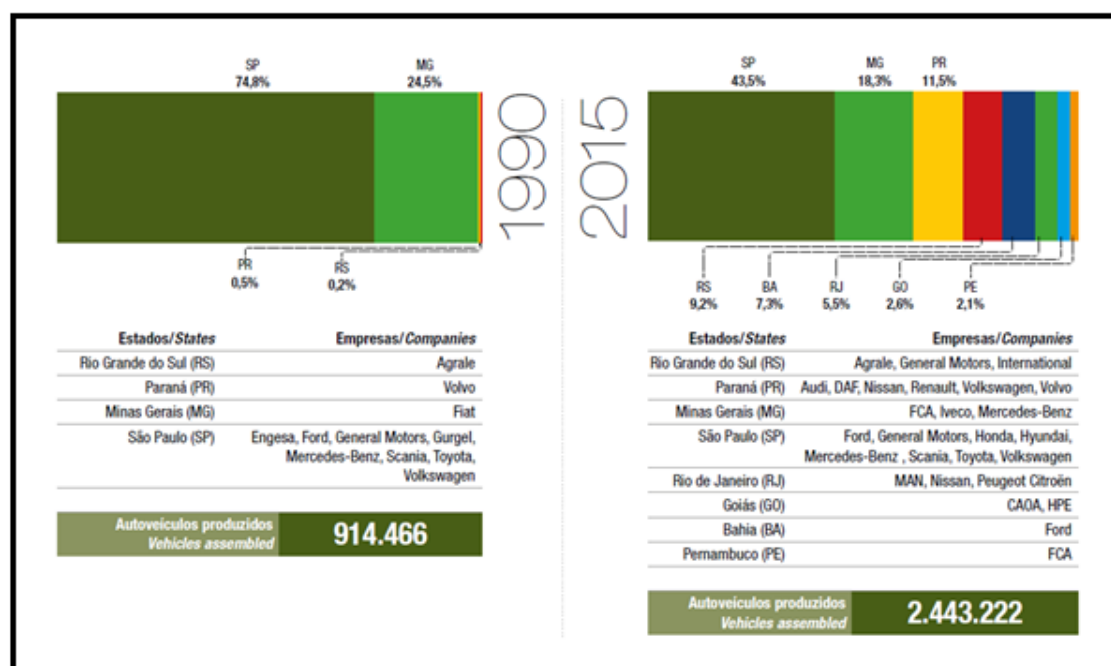
Ao longo de sua vigência, o Regime Automotivo do Nordeste foi sendo renovado. Em 2010, passou por pequenas alterações, como a obrigatoriedade das indústrias investirem 10% dos incentivos em P&D e redução gradativa do IPI, a validade do Regime se estenderia até 2020, porém foi prorrogado por alteração de lei para 2025.

Diante da abertura comercial, a competitividade ficou acirrada e os maiores prejudicados foram às indústrias de autopeças de capital nacional que, ao longo da década de 1990, sem poder de competitividade foram incorporadas por indústrias estrangeiras, como o exemplo da Cofap de amortecedores e injeções eletrônicas, adquirida, em 1998, pela italiana Magneti Marelli e Freios Vargas comprada em 1997, pelo grupo inglês Lucas Varsity.

No final da década de 1990, o setor automotivo brasileiro passou por uma relativa desconcentração industrial, diversas fábricas são instaladas em outros estados do país, General Motors no Rio Grande do Sul, Ford na Bahia, Renault no Paraná, Peugeot- Citroën no Rio de Janeiro, Honda e Toyota no interior de São Paulo são alguns exemplos desse fenômeno. A (Figura 9) evidencia o processo de desconcentração das indústrias de autoveículos<sup>6</sup> no Brasil, em um intervalo de 25 anos comparando os anos de 1990 e 2015.

---

<sup>6</sup> A Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA) define autoveículos: Automóveis, comerciais leves, caminhões e ônibus.

**Figura 09:** Desconcentração das indústrias de autoveículos 1990-2015

**Fonte:** ANFAVEA, 2018 – Org. LOVADINI, Mauricio, 2018.

Em 1990, 74,8% da produção de autoveículos estavam concentradas no estado de São Paulo. Somando a participação do estado de Minas Gerais, à produção concentrada na Região Sudeste foi de 99,3%.

Em 2015, com a consolidação da relativa desconcentração industrial, os números apontam 43,5% de indústrias de autoveículos no estado de São Paulo, uma redução de 31,3%, comparado com 1990. Os estados do Paraná e do Rio Grande do Sul tiveram um expressivo aumento contemplando em 2015 11,5% e 9,2% respectivamente, seguidos pela Bahia com 7,3%.

Vale comentar, para compreender o jogo de forças presentes no cenário de então, que o Regime Automotivo Geral trouxe um acirramento da disputa de investimentos pelos Estados da Federação, a chamada guerra fiscal. Isso incentivou movimentos positivos de descentralização industrial, no Paraná (Renault), no Rio Grande do Sul (GM e inicialmente a Ford), Rio de Janeiro (PSA Peugeot Citroën) e em Minas Gerais (Mercedes-Benz automóveis). (BREDAM, 2018)

A relativa desconcentração das indústrias automotivas no Brasil foi estimulada pela intensa guerra fiscal entre os estados brasileiros, associadas às mudanças tecnológicas do processo de globalização e a fatores de competitividade, mediante vantagens comparativas, como mão de obra barata, pouco influência sindical, incentivos fiscais e fontes de matéria-prima, subordinando os territórios à organização e uso sob a lógica da produção automotiva.

E as novas políticas das montadoras, no Brasil, parecem ser um exemplo paradigmático. Para produzir modernamente, essas indústrias convocam outros atores a participarem de suas ações hegemônicas, levados desse modo, a agir segundo uma lógica subordinada a da firma global. No plano da produção, conflitos se eliminam e a modernidade se instala... à custa das empresas tributárias. Mas o conflito não pode ser suprimido da história do território. Nos lugares escolhidos, o resto dos objetos, o resto das ações, e, enfim o resto do espaço, tudo isso é, assim, chamado a colaborar na instalação da montadora; e tudo é permeado por um discurso eficaz sobre o desenvolvimento, a criação de empregos diretos e indiretos, as indústrias de autopeças, a exportação. Nada se fala sobre a robotização do setor, a drenagem dos cofres públicos para o subsídio das atividades, a monofuncionalidade dos portos e de outras infraestruturas, os *royalties* e o aumento da dívida externa, a importação de peças e de veículos completos. E o território passa a ser organizado e usado com a lógica exclusiva dessa produção, ou melhor, dessa possibilidade de produção, pois em muitos casos não há ainda a implantação das indústrias. Desse modo, e em função de uma política territorial de uma empresa e da promessa de objetos modernos que chegarão, os lugares entram em guerra. (SANTOS; SILVEIRA, 2004, p.112-113)

Na década de 2000, fundamentalmente a partir de 2002, com a eleição do presidente Luís Inácio Lula da Silva foram criadas novas políticas de fomento para a indústria automotiva, o que possibilitou a vinda de novas corporações para produzir no país. Além disso, como forma de estímulo à venda de novos veículos, o governo Lula criou uma série de desonerações fiscais como, por exemplo, a isenção por determinados períodos do IPI - Imposto sobre Produtos Industrializados para veículos de 1.000 cilindradas, popularmente conhecidos como veículos de motores 1.0.

A partir de 2007, a economia melhorou bastante e o mercado explodiu, registrando 2,462 milhões de autoveículos licenciados. Um recorde extraordinário. Um ano depois, saltou para 2,820 milhões. Finalmente, no final do ano, quando veio a crise econômica mundial que o ex-presidente classificou de “marolinha”, ele tratou de baixar o IPI dos carros até 1000 cm<sup>3</sup> para zero. Em 2009, em plena crise global, as vendas internas foram de 3,141 milhões. Muita gente ascendeu à classe C e pode comprar um carro financiado. O ex-presidente terminou o governo somando 18,5 milhões de veículos emplacados em seus dois mandatos. (QUINTANILHA, 2016)

Em 2010, Dilma Rousseff assumiu a presidência do país e, no ano de 2011, anunciou o Plano Brasil Maior, constituído por uma série de medidas governamentais que visavam estimular o desenvolvimento industrial em busca de maior competitividade. O Plano Brasil Maior oferecia desonerações fiscais para indústrias que adquirissem máquinas e equipamentos, desonerações na folha de pagamento para indústrias que empregassem grande contingente de mão de obra, entre outros incentivos. O lema deste plano foi denominado de "Inovar para Competir, Competir para Crescer". Como parte do programa Plano Brasil Maior, entrou em vigor, em 2012, o Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores (INOVAR-AUTO), um programa específico para a indústria automotiva, que teve como objetivo fomentar o

investimento baseado em inovações tecnológicas com metas para o investimento em Pesquisa e Desenvolvimento (P&D), produção de veículos mais econômicos e seguros. As indústrias que atenderem as metas são beneficiadas como reduções do IPI em até 30%. A (Figura 10) apresenta de forma sintética as diretrizes do programa.

**Figura 10:** Diretrizes do programa INOVAR-AUTO

**Conheça o INOVAR-AUTO**

O Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores (Inovar-Auto) é o regime automotivo do Governo Brasileiro que tem como objetivo a criação de condições para o aumento de competitividade no setor automotivo, produzir veículos mais econômicos e seguros, investir na cadeia de fornecedores, em engenharia, tecnologia industrial básica, pesquisa e desenvolvimento e capacitação de fornecedores. Criado pela Lei nº 12.715/2012, o programa possui validade para o período de 2013 a 2017.

O Programa estimula a concorrência e a busca de ganhos sistêmicos de eficiência e aumento de produtividade da cadeia automotiva, das etapas de fabricação até a rede de serviços tecnológicos e de comercialização.

Os incentivos tributários do Programa estão direcionados a novos investimentos, à elevação do padrão tecnológico dos veículos e de suas peças e componentes e à segurança e eficiência energética veicular. Para habilitação ao Programa, as empresas deverão se comprometer com metas específicas.

**Metas específicas**

- Investimentos mínimos em P&D (inovação);
- Aumento do volume de gastos em engenharia, tecnologia industrial básica (TIE) e capacitação de fornecedores;
- Produção de veículos mais econômicos;
- Aumento da segurança dos veículos produzidos.

**Benefícios**

- Crédito presumido de IPI de até 30 pontos percentuais;
- Crédito presumido de IPI referente a gastos em pesquisa e desenvolvimento e a investimentos em tecnologia industrial básica, engenharia de produção e capacitação de fornecedores.

**A partir de 2017**

- Veículos que consumam 15,46% menos terão direito a abatimento de um ponto percentual de IPI;
- Veículos que consumam 18,84% menos terão direito a abatimento de dois pontos percentuais de IPI

**Beneficiários**

- Empresas que produzem veículos no país;
- Empresas que não produzem, mas comercializam veículos no país;
- Empresas que apresentam projeto de investimento para produção de veículos no país.

**Fonte:** MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA, COMÉRCIO EXTERIOR E SERVIÇOS, 2017.

Org. LOVADINI, Mauricio, 2017

O INOVAR-AUTO apresentou pontos polêmicos, alvos de questionamento por parte de países da União Europeia e Japão, o que gerou a condenação do Brasil, em 2017, pela OMC - Organização Mundial do Comércio por protecionismo industrial. Entre os pontos que geraram maiores reclamações estava o aumento de 30% do IPI para automóveis importados, esse aumento, que tinha como objetivo, incentivar a vinda de indústrias automotivas para

produzir no país, desde que cumprissem as metas estabelecidas pelo programa, ou seja, as indústrias deveriam investir em P&D e não apenas montar os automóveis no sistema *Completely Knocked Down* (CKD). A medida atingiu diretamente o segmento de carros de luxo, o que levou grandes corporações automotivas a adotarem estratégias para produzir no Brasil; seguir as regras do programa ou investir recursos financeiros em um fundo de investimento do governo federal para pesquisa em ciência e tecnologia direcionada ao ramo automotivo, o que geraria uma cota de até 4.800 veículos importados por ano, com isenção dos 30% de IPI. Após o anúncio do programa, as indústrias europeias Audi, BMW, Jaguar Land-Rover e Mercedes-Benz, informaram que passariam a produzir carros no país: fábricas foram inauguradas entre 2013 e 2016.

O programa INOVAR-AUTO foi encerrado em 31 de dezembro de 2017 e sendo substituído pelo programa ROTA-2030, que tem sido amplamente discutido pelo governo e representantes do setor automotivo, como a ANFAVEA. A implementação da regulamentação de pontos importantes, como a isenção do IPI para as indústrias de carros de luxo, segundo reportagem da Folha de São Paulo (2017), com o Rota 2030, os carros de luxo pagariam menos imposto do que os chamados carros populares.

Proposta do Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços (Mdic) para o programa automotivo Rota 2030, em elaboração pelo governo, prevê a concessão de benefício tributário a montadoras de carro de luxo, o que pode fazer com que esses veículos paguem menos imposto do que os populares 1.0. Pela proposta, montadoras de carros "premium" que se instalaram no Brasil nos últimos anos, que produzem menos de 35 mil veículos anualmente, teriam acesso a um crédito tributário de 14,7% de seu faturamento até 2022.[...]Estão entre os beneficiários as marcas BMW, Land Rover, Audi, Jaguar e Mercedes.[...]As fabricantes vieram atraídas pelo mercado consumidor, mas também pressionadas pelo acréscimo de 30 pontos percentuais no IPI aplicado sobre os importados. (CARNEIRO, 2017)

Após muita discussão entre o governo federal e o setor automotivo, foi publicada, no dia 06 de julho, a Medida Provisória nº 843, de 2018 “que estabelece requisitos obrigatórios para a comercialização de veículos no Brasil, institui o Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística e dispõe sobre o regime tributário de autopeças não produzidas”. (BRASIL, 2018).

O entrave para a aprovação do programa do regime automotivo Rota 2030 deu-se por diversos motivos, entre os quais a pressão das indústrias automotivas representadas pela ANFAVEA pleiteando maiores subsídios governamentais; as instabilidades políticas e econômicas do país, ocasionando divergências entre o Ministério da Fazenda e o Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços, fundamentalmente na questão de isenção de impostos. A proposta do MDIC - Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços, contemplava desonerações fiscais de todos os impostos, para as indústrias que seguissem às

regras do regime automotivo, principalmente sobre investimentos em P&D. O Ministério da Fazenda, diante da crise econômica e a necessidade de corte de gastos, restringiu a utilização dos créditos tributários para apenas 2 impostos: o IR - Imposto de Renda e a CSLL - Contribuição Social sobre o Lucro Líquido, atingindo o teto de R\$ 1,5 bilhão, a partir de investimentos de 5 milhões em pesquisas desenvolvidas pelas indústrias.

Diante dos impasses, o Rota – 2030 foi adiado diversas vezes, com previsão de entrar em vigor a partir de janeiro de 2018. Contudo, foi adiado para março, abril, junho, enviado para o congresso nacional via medida provisória em julho de 2018.

Além das desonerações, de até 1,5 bilhão anual para as indústrias que investirem em P&D, o Rota 2030 elimina as barreiras tributárias de 30% de IPI sobre a importação de veículos, que estabelecia uma cota de 4.800 veículos importados isentos. Com o novo regime, não existe mais diferenciação de tributação sobre a quantidade de veículos importados. Essa barreira era um dos principais questionamentos das indústrias automotivas e de outros países na OMC.

A (Figura 11) demonstra novos elementos instituídos, a partir do novo regime automotivo Rota 2030, como metas de eficiência energética em 11% até 2022, etiquetagem sobre os itens de segurança oferecidos pelo veículo, introdução de novos equipamentos obrigatórios de segurança até 2027, veículos elétricos e híbridos receberão descontos entre 7% e 20 % dos 25% cobrados de IPI.

**Figura 11:** Principais pontos do Rota 2030



**Fonte:** G1, PORTAL DE NOTÍCIAS, 2018. Org. LOVADINI, Mauricio, 2018.

O Regime Automotivo Rota 2030 tem duração de 15 anos e busca fomentar o investimento em Pesquisa & Desenvolvimento na indústria automotiva brasileira, como contrapartida de desonerações fiscais.

“Pelos cálculos do governo, a renúncia total de receita deverá ser da ordem de R\$ 2,113 bilhões para 2019 e de R\$ 1,646 bilhão para 2020. A medida não terá impacto em 2018” (STOCHERO, 2018).

A aprovação da medida provisória pela câmara dos deputados, posteriormente, pelo senado ocorreu nos dias 06 e 07 de novembro de 2018 e foi sancionada por decreto, pelo presidente Michel Temer, na abertura do salão do automóvel de São Paulo, no dia 08 de novembro de 2018, passando, então, a vigorar.

Sobre as perspectivas do Programa Rota 2030, em relação ao novo governo do país, o presidente da Anfavea, Antônio Megale, declarou que “ aguarda o estabelecimento completo



do governo de transição para conversar sobre detalhes do Rota 2030 com a equipe de Jair Bolsonaro. A interlocução já começou, afirma o executivo, mas ainda são conversas preliminares”(MARQUES; SODRÉ, 2018).

Ao longo dos quase 70 anos das indústrias automotivas no Brasil, o Estado brasileiro não apoiou do desenvolvimento de uma indústria automotiva nacional forte e soberana, além de bilhões e bilhões em tributos não arrecadados em desonerações, atendendo as pressões do *lobby* promovido pelas corporações multinacionais.

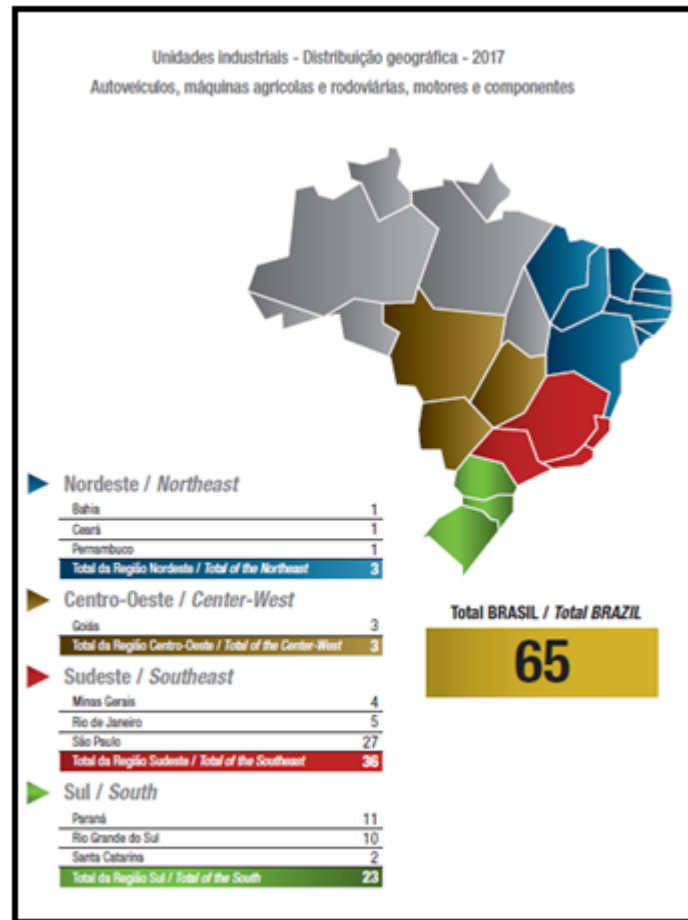
### **3.3 O circuito espacial da produção e círculos de cooperação da indústria automotiva no estado de São Paulo**

Em um cenário de relativa desconcentração industrial, é possível perceber que a distribuição geográfica das unidades produtivas do segmento automotivo no Brasil está concentrada no estado de São Paulo. Das 65 indústrias automotivas associadas à ANFAVEA, distribuídas por 10 estados e 54 municípios do país, 27 estão localizadas no estado de São Paulo. Tal fato revela a importância do circuito espacial da produção automotiva paulista. A (Figura 12) demonstra a distribuição geográfica da produção automotiva no Brasil das empresas associadas à ANFAVEA<sup>7</sup>.

---

<sup>7</sup> Além da ANFAVEA, no Brasil existe a Associação Brasileira das Empresas Importadoras e Fabricantes de Veículos Automotores, fundada em 1991. Tal associação representa algumas marcas que importam veículos para o Brasil como as italianas Ferrari e Maserati, o alemão Porsche, a sueca Volvo e outras do seguimento de luxo, além das chinesas JAC Motors e Chery, que possuem fábricas no Brasil, com unidades produtivas em Camaçari (BA) e Jacareí (SP) respectivamente.

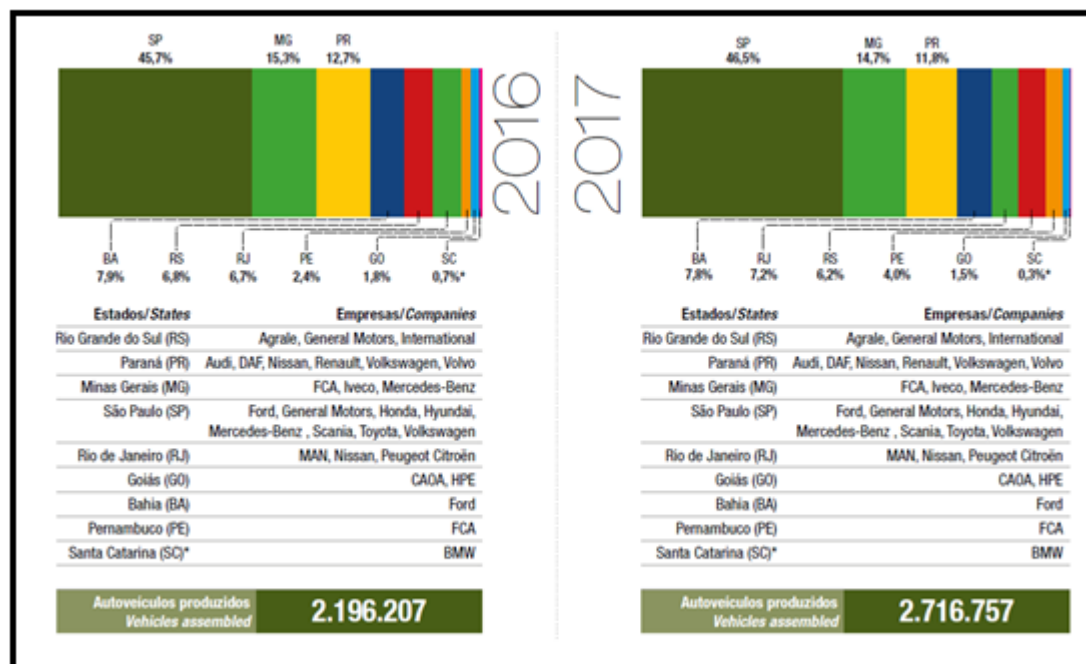
**Figura 12:** Empresas associadas à ANFAVEA -Unidades industriais -  
Distribuição geográfica - 2017



**Fonte:** ANFAVEA, 2018. Org: Lovadini, Mauricio, 2018.

Atualmente, mais de 40 % do complexo automotivo brasileiro está localizado no estado de São Paulo, com unidades produtivas localizadas nas regiões metropolitanas e nas aglomerações urbanas, interligadas pela densa rede estabelecida pelo circuito espacial da produção automotiva paulista e conectadas por uma ampla rede de fornecedores, que revelam as relações interindustriais (*linkages*) estabelecidas em um círculo de cooperação.

**Figura 13:** Concentração das indústrias de autoveículos 2016-2017

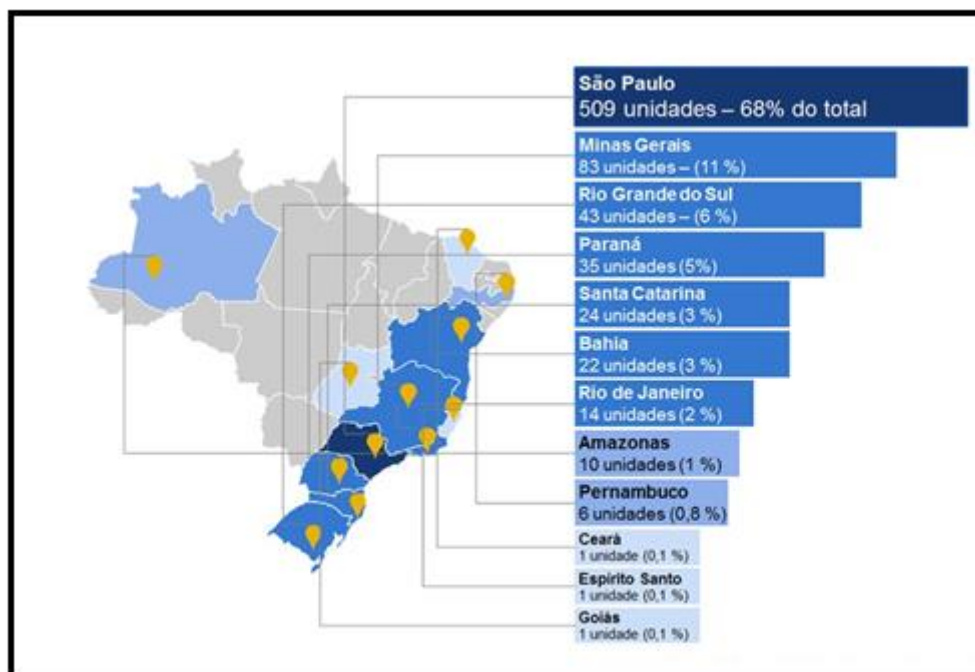


**Fonte:** ANFAVEA, 2018. Org: Lovadini, Mauricio, 2018.

Os índices de porcentagem da (Figura 13) apontam a concentração das indústrias de autoveículos no estado de São Paulo. Mesmo após uma significativa queda no número de indústrias do setor, entre 1990-2015, ocasionado pelo fenômeno de relativa desconcentração industrial, estabelecido em um cenário de abertura econômica e intensas guerras fiscais entre estados, houve uma estabilização na porcentagem, com um crescimento de 3% entre os anos de 2015, 2016 e 2017, totalizando 46,5% de toda a produção de autoveículos no país no ano de 2017.

Verifica-se na (Figura 14) a distribuição das indústrias de autopeças no Brasil e a concentração no estado de São Paulo conforme a figura da Investe - São Paulo - Agência Paulista de Promoção de investimentos e competitividade, com dados obtidos pelo Sindipeças - Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores.

**Figura 14:** Distribuição de unidades produtivas de indústrias de autopeças 2011



**Fonte:** INVESTE-SÃO PAULO, 2017. Org. LOVADINI, Mauricio, 2017.

Constata-se na (Figura 15) a distribuição espacial das unidades produtivas automotivas no Estado de São Paulo, com dados da ANFAVEA e elaboração da INVESTE-SÃO PAULO. Os dados são referentes ao ano de 2015. A unidade produtiva da Mercedes-Benz em Iracemápolis e da Toyota de Porto Feliz, aparecem como unidades em implementação, ambas inauguradas em 2016.

**Figura 15:** Unidades de produção automotiva no Estado de São Paulo - 2015



**Fonte:** INVESTE-SÃO PAULO, 2017. Org. LOVADINI, Mauricio, 2017.

A estruturação dos circuitos espaciais da produção no estado de São Paulo, a partir das novas dinâmicas do capital no processo de reestruturação produtiva, introduzidas na década de 1960, associadas por políticas públicas de desconcentração industrial, promoveu um rearranjo de forças, tornando mais avançada e complexa a estrutura industrial em algumas áreas do interior.

Em âmbito interno ao estado, configurou-se um nítido rearranjo de forças, com a metrópole perdendo capacidade produtiva em termos quantitativos (embora) *reconcentrando* certos setores específicos e incorporando conteúdos novos, enquanto se fortalecia algumas áreas do interior, geralmente selecionadas entre as que se situavam em um raio de cerca de 200 km da metrópole paulistana, e que se apresentavam melhor dotada em termos qualitativos, por causa de certos equipamentos e qualificações incorporadas (entre outros os equipamentos urbanos, a criação de uma rede de infovias, a concentração espacial de atividades geradoras do conhecimento e inovação etc.) Em decorrência de múltiplos fatores, entre eles as políticas estaduais de descentralização econômica da metrópole, a estrutura industrial pode tornar-se mais avançada e complexa nessas áreas do interior, mais semelhante a da metrópole paulistana, com expressiva presença de indústrias dinâmicas (automotivas, químicas, petroquímicas, de máquinas, de alta tecnologia etc.) (SELINGARDI-SAMPAIO, 2009, p.299).

Corroborando as análises de Selingardi-Sampaio (2009), o governo do estado de São Paulo, como forma de atrair investimentos nacionais e internacionais criou a agência de





fomento para desenvolvimento econômico e industrial - Investe-SP, principal canal de interlocução entre as grandes corporações internacionais e empresas nacionais para investimentos no estado.



A Investe São Paulo – Agência Paulista de Promoção de Investimentos e Competitividade foi idealizada a partir de um grupo de trabalho na então Secretaria de Desenvolvimento do Estado de São Paulo (atualmente Secretaria de Desenvolvimento Econômico, Ciência, Tecnologia e Inovação) e do Instituto de Pesquisas Tecnológicas (IPT), constituído com o objetivo de elaborar mecanismos para o fortalecimento da economia. Como parte dessa estratégia, em abril de 2008, formou-se na Secretaria de Desenvolvimento um núcleo de atração de investimentos que passou a atuar como porta de entrada para novos investidores, bem como para aqueles já instalados no Estado de São Paulo. Paralelamente, editou-se a Lei nº 13.179, de 19 de agosto de 2008, que autorizou o Poder Executivo a instituir a Investe São Paulo, como um Serviço Social Autônomo, pessoa jurídica de direito privado, sem fins lucrativos, de interesse coletivo e de utilidade pública, regulamentada pelo Decreto nº 53.766, de 05 de dezembro do mesmo ano, incorporando e ampliando as atividades deste núcleo. (INVESTE-SP, 2018)

Desde então, a Investe-SP é a principal responsável pelas tratativas do governo estadual de atração de fomentos e desenvolvimento econômico e industrial para os municípios do estado de São Paulo. Os ramos são os mais variados, entre eles aeroespacial e defesa, agronegócio (cana de açúcar, laranja e carne bovina), alimentos, economia verde (biocombustíveis e energias renováveis), máquinas e equipamentos, mercado imobiliário, pesquisa e desenvolvimento, petróleo e gás natural, saúde e ciências da vida (farmacêutico, equipamentos, dispositivos e materiais de saúde), serviços financeiros, tecnologia da informação e comunicação, além do setor industrial automotivo.

No que tange, especificamente, as indústrias automotivas no estado de São Paulo, os (Quadros 2 e 3) representam os clientes da Investe-SP do setor industrial automotivo – produção de automóveis (montadoras) e autopeças (fornecedores), desde o surgimento da agência, em 2008, baseados nos investimentos em projeto; de construção de novas unidades produtivas, ampliação da unidade de produção, investimento em pesquisa e desenvolvimento, consultoria e intermediação de parceiras entre empresas e prefeituras municipais.

**Quadro 2:** Investimentos das indústrias automotivas no estado de São Paulo no período de 2012-2018 com consultoria da Investe-SP

	<p>Empresa: Hyundai  Município: Piracicaba  Projeto: Automóveis (HB20, HB20X e HB20 Sedan)  Empregos gerados: 2.700  Valor do investimento: R\$ 1,56 bilhão  Ano: 2012</p> <p>Município: Piracicaba  Projeto: P&amp;D para motores flex  Empregos gerados: 50  Valor do investimento: R\$ 100 milhões  Ano: 2015</p> <p>Município: Piracicaba  Projeto: Estampamento de portas, paralamas e capôs do HB20 (hatchback), HB20 S(Sedan) e o HB20 X (Crossover)  Empregos gerados: 12  Valor do investimento: R\$ 14 milhões  Ano: 2016</p> <p>Município: Piracicaba  Projeto: Ampliação da fábrica de veículos automotivos para produção da SUV Creta  Empregos gerados: 0  Valor do investimento: R\$ 402,6 milhões  Ano: 2017</p>
	<p>Empresa: Mercedes-Benz  Município: Iracemápolis  Projeto: Veículos automotivos, como o GLA.  Empregos gerados: 1000  Valor do investimento: R\$ 500 milhões  Ano: 2015-16</p>
	<p>Empresa: Chery  Município: Jacareí  Projeto: Polo industrial automotivo  Empregos gerados: 1200  Valor do investimento: R\$ 300 milhões  Ano: 2015</p>
	<p>Empresa: Honda  Município: Itirapina  Projeto: Veículo compacto, da categoria do Honda Fit  Empregos gerados: 2000  Valor do investimento: R\$ 1 bilhão  Ano: 2013 – Inauguração prevista para 2019.</p>

	<p>Empresa: Toyota  Município: Porto Feliz  Projeto: Motores  Empregos gerados: 700  Valor do investimento: R\$ 1 bilhão  Ano: 2012</p> <p>Empresa:  Município: Sorocaba  Projeto: Automóveis (Etios)  Empregos gerados: 1500  Valor do investimento: R\$ 1,06 bilhão  Ano: 2012</p> <p>Município: São Bernardo do Campo  Projeto: Laboratório de motores para testar as peças de fornecedores e aprimorar sua linha de produção.  Empregos gerados: 8  Valor do investimento: R\$ 10 milhões  Ano: 2016</p> <p>Município: Porto Feliz  Projeto: Expansão de fábrica para produção de motores para Corolla  Empregos gerados: 200  Valor do investimento: R\$ 600 milhões  Ano: 2016.</p>
	<p>Empresa: General Motors.  Município: São Caetano do Sul.  Projeto: Ampliação fábrica de automóveis.  Empregos gerados: 0.  Valor do investimento: R\$ 1,2 milhões.  Ano: 2018.</p>

**Fonte:** Investe-SP, 2018. Elaboração: LOVADINI, Mauricio, 2018.



**Quadro 3:** Investimentos das indústrias de autopeças no Estado de São Paulo no período de 2012-2018 com consultoria da Investe-SP.

	<p>Empresa: Gestamp. Município: Santa Isabel. Projeto: Estamparia e conjuntos soldados estruturais metálicos. Empregos gerados: 400. Valor do investimento: R\$ 125 milhões. Ano: 2010</p>
	<p>Empresa: BorgWarner. Município: Itatiba. Projeto: Turbocompressores, embreagens viscosas e ventiladores. Empregos gerados: 488. Valor do investimento: R\$ 70 milhões. Ano: 2011.</p>
	<p>Empresa: Metalcrafters Município: Lorena Projeto: Motores para ônibus, caminhões e vans elétricos, peças para a indústria aeroespacial e compósita como resina vegetal, peças em fibra de carbono e resina de vidro feita a vácuo. Empregos gerados: 100 Valor do investimento: R\$ 15 milhões. Ano: 2012</p>
	<p>Empresa: Fontana Gruppo. Município: Mogi Guaçu. Projeto: Parafusos de alta resistência sob medida para a indústria automobilística. Empregos gerados: 150. Valor do investimento: R\$ 91 milhões. Ano: 2013.</p>
	<p>Empresa: Pirelli. Município: Elias Fausto. Projeto: Novo campo de provas para pneus Pirelli. Empregos gerados: 25. Valor do investimento: R\$ 63 milhões. Ano: 2013.</p>
	<p>Empresa: TMD Friction. Município: Salto. Projeto: Pastilhas de freio. Empregos gerados: 200. Valor do investimento: R\$ 142 milhões. Ano: 2014.</p>

	<p>Empresa: Maxion Wheels. Município: Limeira. Projeto: Rodas de alumínio. Empregos gerados: 500. Valor do investimento: R\$ 200 milhões. Ano: 2014.</p>
	<p>Empresa: TRP. Município: Porto Feliz. Projeto: Camisas de cilindros para motores. Empregos gerados: 70. Valor do investimento: R\$ 66 milhões. Ano: 2014.</p>
	<p>Empresa: BYD Company Limited. Município: Campinas. Projeto: Montagem de ônibus elétricos e baterias de fosfato de ferro. Abrigará também a montagem de painéis solares. Empregos gerados: 450. Valor do investimento: R\$ 200 milhões.</p>
	<p>Empresa: Kwangjin. Município: Sumaré. Projeto: Mecanismos e módulos para janelas de carros. Empregos gerados: 170. Valor do investimento: R\$ 35 milhões. Ano: 2015.</p>
	<p>Empresa: Woodbridge Brasil. Município: Capivari. Projeto: Espumas para assentos para automóveis. Empregos gerados: 134. Valor do investimento: R\$ 16 milhões Ano: 2015</p>
	<p>Empresa: Johnson Electric. Município: Arujá. Projeto: Eletroventiladores. Empregos gerados: 135. Valor do investimento: R\$ 35 milhões. Ano: 2016</p>
	<p>Empresa: Autoneum. Município: São Paulo. Projeto: Soluções acústicas e térmicas para automóveis. Empregos gerados: Não informado. Valor do investimento: R\$ 15 milhões. Ano: 2016</p>
	<p>Empresa: North American Lighting. Município: Sorocaba. Projeto: Equipamentos de iluminação Automotiva. Empregos gerados: 300. Valor do investimento: R\$ 221 milhões. Ano: 2017</p>
	<p>Empresa: Original Filter. Município: Cotia.</p>

	<p>Projeto: Ampliação de unidade de produção de filtros de ar, óleo, combustível e hidráulico. Empregos gerados: 50. Valor do investimento: R\$ R\$ 1,5 milhão. Ano: 2017</p>
	<p>Empresa: SKF -Svenska Kullager Fabriken. Município: Cajamar. Projeto: Rolamentos de giro para Coroa de orientação. Empregos gerados: 1200. Valor do investimento: R\$ 55 milhões. Ano: 2017</p>
	<p>Empresa: Prysmian Group. Município: Sorocaba. Projeto: Centro de excelência na fabricação de fios e cabos. Empregos gerados: 250. Valor do investimento: R\$ 110 milhões. Ano: 2017</p>
	<p>Empresa: Tuopu. Município: Guarulhos. Projeto: Coxins de motor, câmbios e outros conjuntos automotivos. Empregos gerados: 120. Valor do investimento: R\$ 30 milhões. Ano: 2017</p>
	<p>Empresa: Precision Camshafts Limited. Município: Santa Gertudes. Projeto: Eixos de comando. Empregos gerados: 70. Valor do investimento: R\$ 96 milhões. Ano: 2018</p>
	<p>Empresa: Goodyear. Município: Americana. Projeto: Melhorias na sala de pigmentação. Empregos gerados: Não informado Valor do investimento: R\$ Não informado. Ano: 2018.</p>

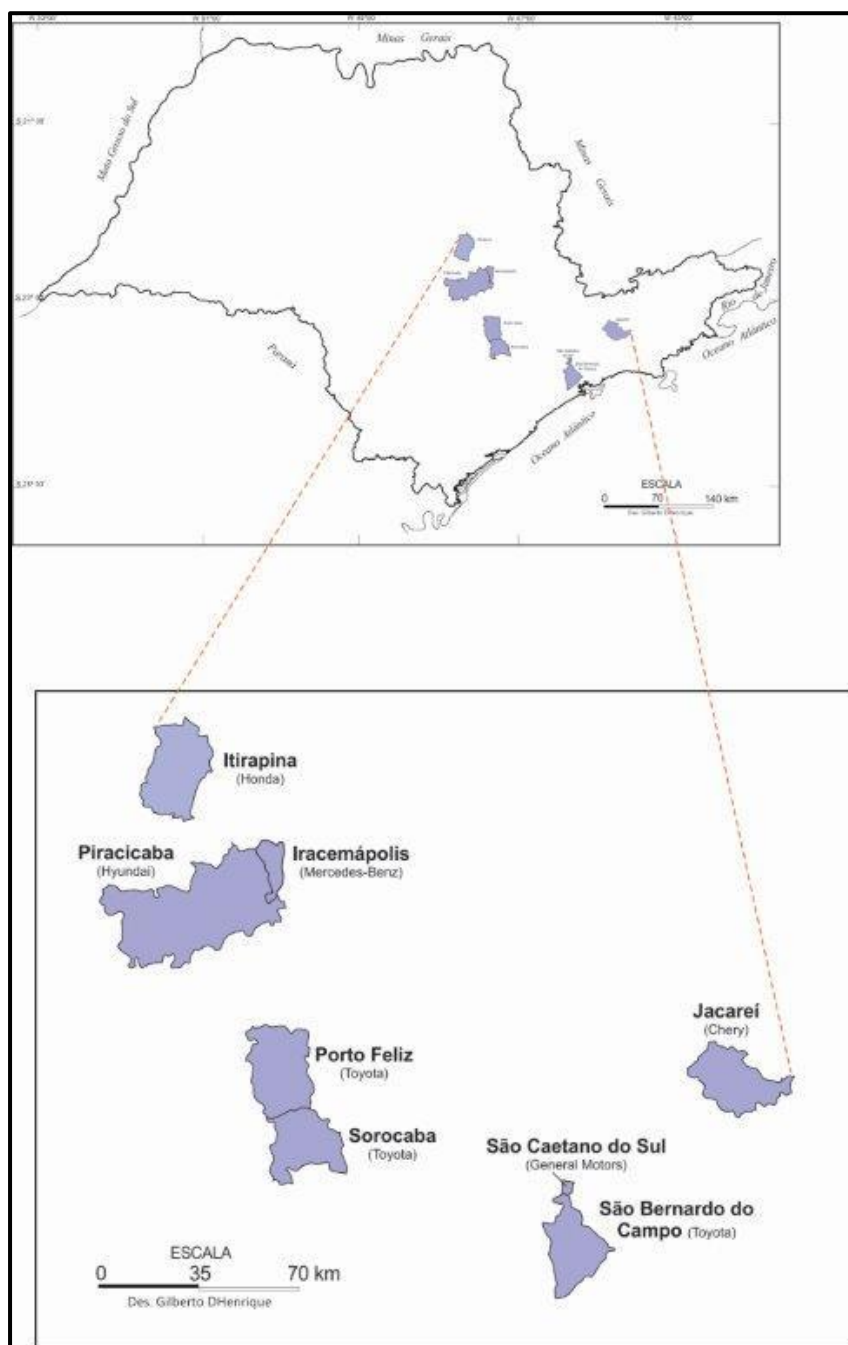
**Fonte:** Investe-SP, 2018. Elaboração: LOVADINI. Mauricio, 2018.

Verifica-se, a partir dos dados do (Quadro 2), investimentos realizados pelas grandes corporações automotivas no estado de São Paulo, com expressiva presença de indústrias automotivas asiáticas na cidade região do estado de São Paulo, como a Toyota em Porto Feliz e Sorocaba, Hyundai em Piracicaba, Honda em Sumaré e Itirapina e Chery em Jacareí, constituindo o que TAKAMI (2018) designou de CAIA - Corredor Asiático das Indústrias Automotivas no estado de São Paulo, engendrando, ainda segundo o autor, o uso corporativo do território pelas grandes indústrias multinacionais desse ramo fabril.

Cabe lembrar, contudo, que as razões mais importantes da interiorização da indústria moderna no Estado de São Paulo foram a baixa sindicalização em oposição à Região Metropolitana de São Paulo, a oferta abundante de terrenos, os incentivos fiscais e a maior fluidez territorial. Evidente que a possibilidade de estabelecer relações com prefeituras, universidades e centros de pesquisa foi de extrema importância na escolha locacional das firmas (SILVEIRA, 2011, p.09

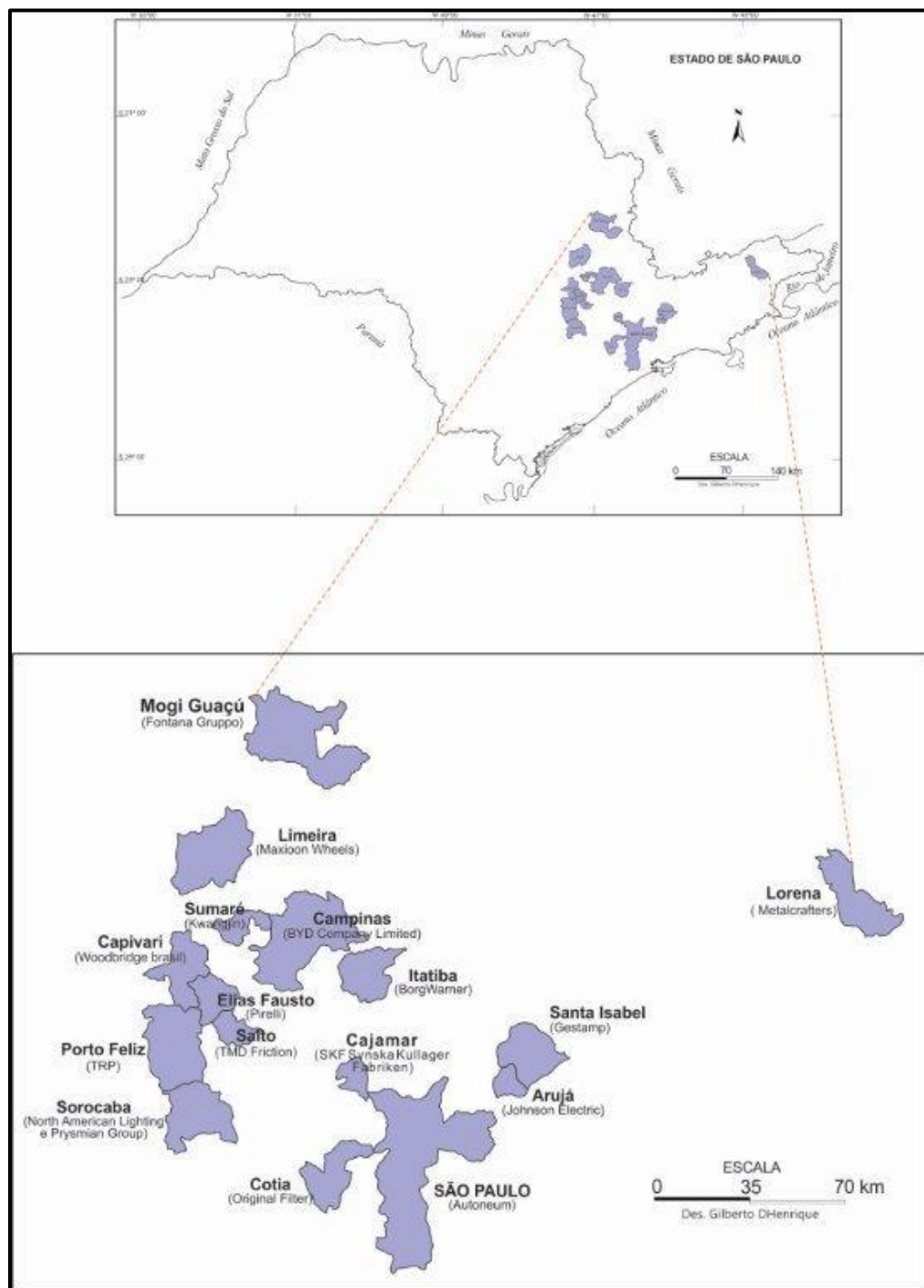
Os (Mapas 5 e 6) revelam respectivamente a distribuição espacial das indústrias automotivas e de autopeças que receberam investimentos e consultorias entre os anos de 2012-2018.

**Mapa 5:** Distribuição espacial das indústrias automotivas no estado de São Paulo que receberam investimentos com consultoria da Investe-SP de 2012-2018



**Fonte:** Des. HENRIQUE, Gilberto D.– Org. LOVADINI, Mauricio, 2018.

**Mapa 6:** Distribuição espacial das indústrias de autopeças no estado de São Paulo que receberam investimentos com consultoria da Investe-SP de 2012-2018



**Fonte:** Des. HENRIQUE, Gilberto D.– Org. LOVADINI, Mauricio, 2018.

Ao longo de aproximadamente 7 décadas da produção do segmento das indústrias automotivas no Brasil, mudanças significativas ocorreram em um amplo processo de reestruturação produtiva, com a participação ativa do Estado Brasileiro em uma relação constante de subordinação aos interesses das grandes corporações automotivas estrangeiras,

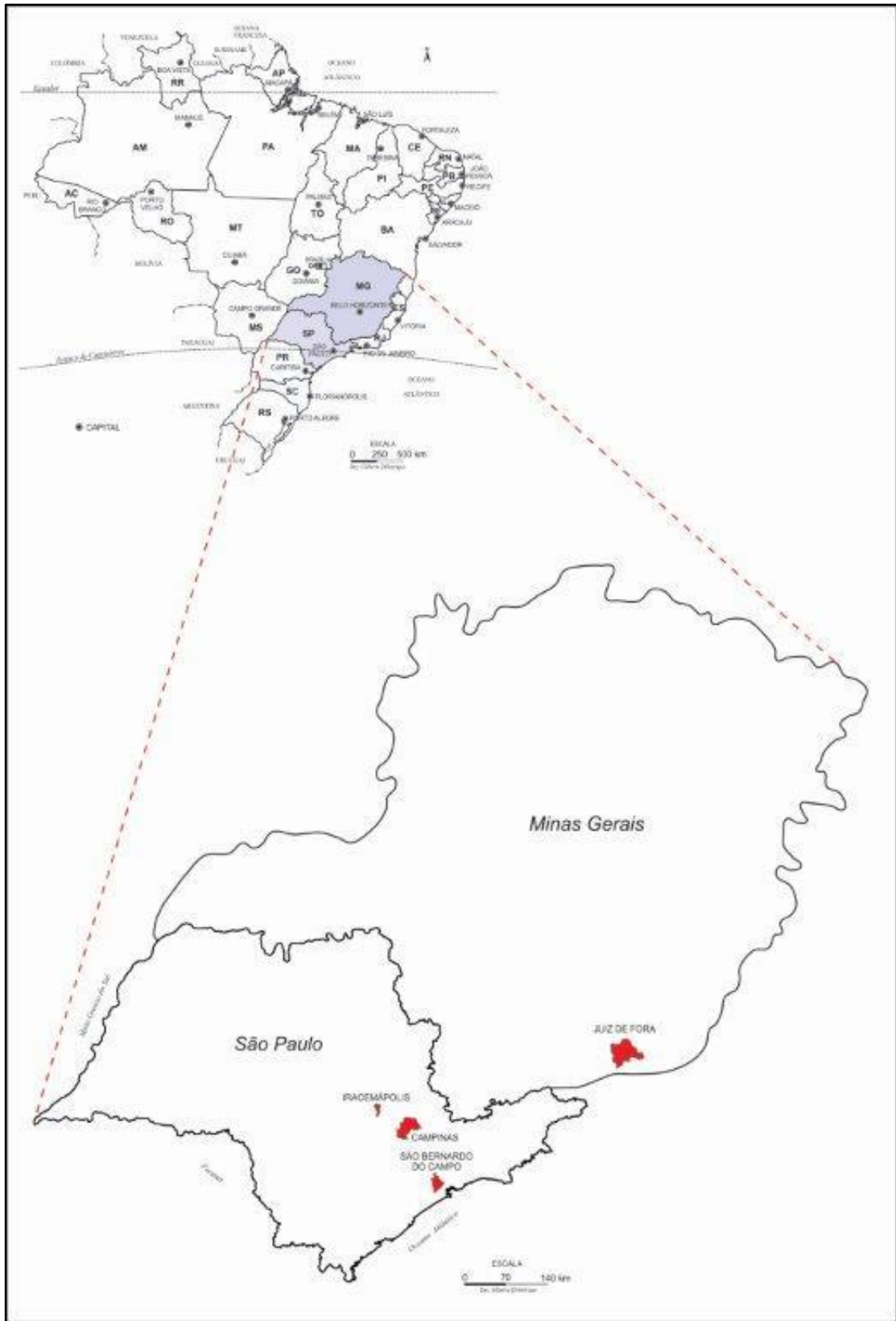
que desfrutam dos benefícios oferecidos pelo Estado, dificultando qualquer tipo de tentativa de desenvolvimento de uma indústria automotiva genuinamente brasileira e atrelando os projetos de Pesquisas e Desenvolvimento em suas matrizes, sede de poder e decisão dessas grandes corporações.

### **3.4. A Mercedes-Benz do Brasil**

É no cenário de expansão das indústrias automotivas no Brasil que a indústria alemã Mercedes-Benz decidiu instalar sua primeira unidade produtiva no Brasil no ano de 1956, na cidade de São Bernardo do Campo, região metropolitana de São Paulo no ABCD paulista, para a produção de caminhões. No ano de 1979, a Mercedes-Benz implantou mais uma unidade produtiva no país, na cidade de Campinas, interior de São Paulo. Em 1999, a Mercedes-Benz inaugurou sua terceira unidade produtiva no país, descentralizando sua produção para o estado de Minas Gerais na cidade de Juiz de Fora, que além de caminhões, implementou, em sua linha de produção o carro Classe A, com características mais popular do que outros modelos luxuosos de automóveis da marca, na tentativa de expandir a sua marca no mercado latino americano, estratégia que se mostrou equivocada, diante da interrupção da produção do Classe A, em 2005.

Em 2016, a Mercedes instalou sua quarta unidade produtiva, localizada no município de Iracemápolis, interior de São Paulo, sendo essa a primeira fábrica exclusivamente para produção de automóveis. As três unidades produtivas da Mercedes-Benz, no Brasil, instaladas no século XX, passaram por intensos processos de reestruturação produtiva e a unidade produtiva de Iracemápolis, foi projetada dentro das novas características de produção global.

**Mapa 7:** Distribuição das unidades produtivas da Mercedes-Benz no Brasil



**Fonte:** Des. HENRIQUE, Gilberto D.– Org. LOVADINI, Mauricio, 2018.



A unidade produtiva de São Bernardo do Campo é a sede da Mercedes-Benz no Brasil, (Figura 16). A unidade produz chassis de ônibus e caminhões e concentra atividades de centro de pesquisas, formação e qualificação de mão-de-obra.

[...] Trata-se da maior planta da Daimler fora da Alemanha, para produtos Mercedes-Benz, e a única a produzir, em um mesmo local, caminhões, chassis de ônibus, cabinas e agregados, como motores, câmbios e eixos [...] Em São Bernardo do Campo, a Mercedes-Benz do Brasil conta também com um avançado Centro de Desenvolvimento Tecnológico. Com 20 anos de atividades, é o maior do Brasil e o maior da Daimler fora da Alemanha para veículos comerciais Mercedes-Benz. [...] Na fábrica de São Bernardo do Campo, a Empresa abriga ainda o Centro de Formação Profissional para aprendizes, uma parceria de mais de 50 anos com o SENAI. (MERCEDES-BENZ, 2017).

**Figura 16:** Unidade produtiva da Mercedes-Benz em São Bernardo do Campo



**Fonte:** Mercedes-Benz, 2017.

No que se refere ao processo de reestruturação produtiva, a fábrica da Mercedes-Benz em São Bernardo do Campo, seguindo o processo global, promoveu significativas mudanças no modo de produção e das relações de trabalho.

O processo de reestruturação produtiva na UPSB<sup>8</sup> teve início nos anos 80, quando houve a mudança de layout, de dedicado e linear para semilinear na montagem e celular na produção, devido às características específicas de cada processo. Com as mudanças reduziu-se o tempo ocioso que se tinha na movimentação de materiais e de manuseio de peças, ganhando-se flexibilidade. Na década de 1990, a fábrica foi

---

<sup>8</sup> Unidade produtiva de São Bernardo do Campo.



dividida em unidades de negócios<sup>9</sup>, de forma a obter flexibilidade organizacional. A mudança auxiliou na redução dos níveis hierárquicos e facilitou a integração entre serviços de apoio e produção e área produtiva. As áreas de logística e qualidade, que estavam centralizadas foram descentralizadas para as áreas de negócio. Nesse período também foram incrementados os investimentos em automação dos equipamentos na produção o que implicou no aumento da produtividade com um menor número de trabalhadores. Paralelamente as mudanças técnicas, ocorreram mudanças organizacionais, envolvendo a redução de níveis hierárquicos e introdução de trabalho em grupo nas células de manufatura. (PREVITALLI, 2006, p.148)

A primeira e, por enquanto, a única fábrica da Mercedes-Benz no Brasil a adotar o conceito de Indústria 4.0 é a de São Bernardo do Campo. De acordo com a Mercedes-Benz (2018), foram investidos R\$500 milhões em uma das fábricas de caminhões mais modernas do mundo. A reestruturação da unidade produtiva de São Bernardo do Campo tem como objetivo:

A tecnologia digital, a hiperconectividade, dados na nuvem e a Internet das Coisas, elementos da Indústria 4.0, já são realidade na Mercedes-Benz do Brasil. Na nova linha de produção, os colaboradores estão no comando das tecnologias, obtendo altos padrões de qualidade e produtividade, além da maior flexibilidade para atendimento às demandas dos clientes. (MERCEDES-BENZ, 2018).

A unidade produtiva de Campinas (Figura 17) foi a segunda fábrica da Mercedes-Benz a ser instalada no Brasil, no final da década de 1970, com a finalidade de produzir ônibus. Com o processo de reestruturação produtivo global promovido pela Mercedes-Benz, a unidade de Campinas passou a produzir peças e serviços de pós venda.

A unidade da Mercedes-Benz do Brasil em Campinas (SP), concentra as atividades de pós-venda da Empresa, a começar pela área de Assistência Técnica, que presta suporte à clientes e concessionários no Brasil e também nos diversos países para onde exporta. A Central de Distribuição e Logística de Peças é a maior da Mercedes-Benz fora da Alemanha. São 80.000 m<sup>2</sup>, com um estoque de 10 milhões de peças e distribuição de 3 milhões de peças por mês. Em Campinas estão concentradas também as atividades de Global Training, com treinamentos para clientes, concessionários e equipes da própria empresa, bem como a Central de Relacionamento com o Cliente, que oferece suporte tanto para veículos comerciais, como para automóveis da marca. Essa planta da Mercedes-Benz do Brasil conta ainda com a linha de produção de peças remanufaturadas RENOV, como motores, câmbios, embreagens e outros itens, alternativa que vem sendo cada vez mais utilizada pelos clientes para renovar seus veículos. (MERCEDES-BENZ, 2017).

Diante da intensa reestruturação, a unidade de Campinas passou por significativas transformações no que concerne à forma de gestão da produção e do trabalho, instituindo estratégias pautadas no modelo japonês de flexibilização da produção, com investimentos em

---

<sup>9</sup> As unidades de negócios ficaram assim definidas: 1) motores, 2) eixos, 3) cabinas, 4) montagem de veículos. (PREVITALLI, 2006, p.148)

automação e em gestão dos recursos humanos, o que acarretou em uma redução de funcionários.

Nos anos 90, a empresa começou a implantar programas mais sistêmicos de organização e controle do processo de produção, que envolveram novas estratégias de gestão de recursos humanos, de forma a estimular o compromisso e a participação do trabalhador nas metas definidas. Nesse período, o processo de reestruturação foi intensificado, implicando a drástica redução do número de funcionários. Assim como a USPB, o programa mais utilizado foi o *Kaizen*<sup>10</sup>. (PREVITALLI, 2006, p.148)

**Figura 17:** Linha de produção de peças em Campinas-SP



**Fonte:** Mercedes-Benz, 2017.

A unidade de Juiz de Fora- MG foi a terceira fábrica a ser instalada no país, inaugurada em 1998. Atualmente, é a única unidade produtiva instalada fora do estado de São Paulo devido à intensa guerra fiscal entre estados no final da década de 1990, o que levou o governo de Minas Gerais e a prefeitura de Juiz de Fora a oferecerem vultosos incentivos para a instalação da fábrica na cidade mineira.

---

<sup>10</sup> Filosofia japonesa para redução de custo e aumento de produtividade. Adota o lema de aprendizagem organizacional “Aprender fazendo”, sendo orientado e dividido por processos.

A Mercedes-Benz, que irá instalar-se em Juiz de Fora, obterá, dos diversos níveis do governo, o terreno e as infra-estruturas, a isenção de impostos e taxas municipais durante dez anos, um pagamento do município sobre a receita da unidade, créditos para capital de giro e para o financiamento de máquinas e equipamentos, além de empréstimos sobre o faturamento. A firma vai investir 820 milhões de dólares e criar 1.500 empregos diretos. (SANTOS; SILVEIRA, 2002, p.113)

O recrutamento da mão de obra se deu por um processo de seleção no qual os candidatos passaram por um curso básico oferecido pela empresa, em parceria com o SENAI, baseados nas técnicas de organização e gestão do trabalho, nos moldes da produção flexível.

Os candidatos a uma vaga tiveram que passar, inicialmente, por um curso básico no Senai, com duração de dois meses, que objetivava o conhecimento do processo de produção, como um todo, e a formação comportamental compatível com a filosofia da empresa. Uma vez aprovado, fazia um curso específico do Senai/Mercedes-Benz, voltado para a capacitação para atuar na área na qual havia sido selecionado e o conhecimento/formação de atitudes e habilidades necessárias a implantação do chamado sistema de produção da unidade de Juiz de Fora, um conjunto integrado de técnicas e procedimentos que visa operacionalizar a metodologia da Qualidade Total na empresa. (PIMENTA; CORRÊA, 2002, p.213)

A fábrica de Juiz de Fora (Figura 18) foi primeira a produzir automóveis de passeios fora da Alemanha, sendo uma estratégia global da Holding Daimler-Chrysler que acaba de se formar em um processo de fusão entre a corporação alemã e a corporação estadunidense. Os modelos escolhidos e produzidos na unidade foi o modelo Classe A, que teve sua produção encerrada em 2005, além do carro Cupê CLC e o Classe C para exportação no sistema Completely Knocked Down (CKD).

Diante dos resultados abaixo do esperado, com a variação cambial do Real, houve interferência direta no preço dos veículos, reduzindo drasticamente as vendas, fez com que a Mercedes-Benz promovesse uma intensa reestruturação produtiva, reinaugurando a fábrica de Juiz de Fora, produzindo caminhões de pequeno porte e, posteriormente, de grande porte, remanejados da unidade de São Bernardo do Campo.

Para isso, a linha de montagem é das mais modernas. Não existe esteira. Os chassis são montados em espécies de carrinhos individuais chamados de "*Auto Guided Vehicles*", ou veículos autoguiados, que fazem uma leitura da pista por sensores. Com isso, não são necessárias grandes fundações ou enormes estruturas para abrigar a linha de arrasto. Cada chassi é montado separadamente, o que permite uma maior flexibilidade da produção. Em caso de necessidade de expansão da linha, não é preciso paralisar todo o processo. O mesmo acontece quando ocorre alguma falha. Nesse caso, afasta-se apenas a unidade defeituosa e o resto da produção segue normalmente. (MACHADO, 2012).

**Figura 18:** Linha de produção de caminhões com o sistema de veículos autoguiados em Juiz de Fora-MG



**Fonte:** MERCEDES-BENZ, 2017.

De acordo com o site oficial da Mercedes-Benz, desde 2012 foram implantados modernos processos de produção, com alta produtividade e flexibilidade, adotando métodos flexíveis; como o japonês (*Kaizen*) e americano (*Benchmarking*<sup>11</sup>). A indústria utiliza, também, na sua produção, a economia de escopo, pelo fato, da produção de modelos de caminhões distintos na mesma linha de produção. Parcerias com instituições de ensino para qualificar a mão de obra, inclusive com uma unidade de ensino dentro do complexo de produção, e conceitos de produção flexível de “produção enxuta” fazem parte do sistema produtivo da fábrica.

Diversos *benchmarks* e *kaizens* foram realizados para identificar os melhores métodos relacionados especialmente à fabricação e à logística. Com isso, a planta possui uma configuração de alta produtividade e flexibilidade. Atividades essenciais, como produção e controle da qualidade, ficam a cargo de pessoal da própria Empresa, o que permite assegurar o elevado padrão mundial de qualidade dos caminhões da marca. Outras atividades, executadas por terceiros, contam com o planejamento da Mercedes-Benz, garantindo a qualidade necessária. Um diferencial do inovador conceito de produção dessa planta é a fabricação de dois produtos completamente distintos numa mesma linha de montagem, um caminhão leve e outro extrapesado. Isso demonstra a grande flexibilidade da unidade, bem como a

<sup>11</sup> Processo comparativo de produtos, serviços e práticas com o objetivo de mensurar a qualidade com indústrias concorrentes.

otimização dos processos e da logística interna. Os processos escolhidos têm como premissa a sustentabilidade e asseguram o mínimo impacto ao meio ambiente. Tudo na fábrica foi planejado no sentido de minimizar, por exemplo, consumo de energia elétrica e água por unidade montada ao longo do processo produtivo. Conceitos como Kan-ban, Just-in-sequence, One-piece-flow e Lean Manufacturing (Produção Enxuta) foram combinados de forma que não há estoque ou desperdício ao longo do processo fabril. Foi estabelecido na planta de Juiz de Fora um parque industrial de fornecedores, o I-Park, área na qual estão sediadas empresas provedoras de componentes e submontagens. Este conceito possibilita aperfeiçoar a entrega de diferentes conjuntos, em forma de kits, diretamente na linha de montagem, seguindo o conceito just-in-sequence. Em uma área dentro da planta de Juiz de Fora encontra-se instalado o Centro Integrado de Desenvolvimento do Trabalhador Luiz Adelar Scheuer, uma parceria entre a Empresa e a FIEMG – Federação das Indústrias do Estado de Minas Gerais, SESI e SENAI. (MERCEDES-BENZ, 2017).

As relações de atividade diretas de serviços da Mercedes-Benz no Brasil são: concessionárias de veículos, caminhões e ônibus, oficinas e atendimento pós venda. Verifica-se no (Quadro 4) uma concentração espacial das redes de serviços vinculadas à montadora na Região Sudeste do Brasil com 42,70 %. Dos 76 estabelecimentos da Região Sudeste, 53 estão localizados no estado de São Paulo, representando 69,74% do total da Região Sudeste e 29,74% do total das regiões do Brasil.

**Quadro 4:** Redes de Serviços Autorizados Mercedes-Benz: Oficinas e Concessionárias de Ônibus, Caminhões e Automóveis

Regiões e estados	Quantidade
Norte	15
Nordeste	34
Centro- Oeste	13
Sudeste	76
Sul	40
Brasil	178

**Fonte:** MERCEDES-BENZ, 2018. Org. LOVADINI, Mauricio, 2018.

O (Quadro 5) aponta que quando se trata exclusivamente das redes de concessionárias de automóveis, o número de estabelecimentos cai para menos da metade se comparado com toda rede de serviços vinculada da Mercedes-Benz. Ao todo são 65 concessionárias de veículos autorizadas no Brasil, sendo 27 delas na Região Sudeste, representando 41,54 % do total das regiões do Brasil. No estado de São Paulo a concentração é 70% das concessionárias comparada com a Região Sudeste e 27,6% do total comparado com as regiões do Brasil, representando uma porcentagem maior sobre a região Sul, segunda maior em concessionárias de veículos da Mercedes-Benz com 21,54 %.

A concentração é ainda maior quando os números de concessionárias na cidade de São Paulo são comparados com o próprio estado de São Paulo; das 18 concessionárias, 11 estão localizadas na capital paulista, representando um total de 61,11 %, as outras 7 concessionárias estão distribuídas pela cidade- região (LENCIONI, 2004), nas cidades de Santos, Jundiaí, Campinas, São José dos Campos e Sorocaba. A cidade de São Paulo possui o mesmo número de concessionárias que a região norte e nordeste juntas.

**Quadro 5:** Redes de concessionárias de veículos Mercedes-Benz por regiões do Brasil.

<b>Regiões e estados</b>	<b>Número de concessionárias</b>
<b>Norte:</b>	
Amazonas	01
Pará	01
Total região Norte	02
<b>Nordeste:</b>	
Alagoas	01
Bahia	01
Ceará	01
Maranhão	01
Paraíba	01
Pernambuco	01
Piauí	01
Rio Grande do Norte	01
Sergipe	01
Total região Nordeste	09
<b>Sudeste:</b>	
Espirito Santo	01
Minas Gerais	03
Rio de Janeiro	05
São Paulo	18
Total Sudeste	27
<b>Centro Oeste</b>	
Distrito Federal	01
Goiás	01
Mato Grosso	01
Mato Grosso do Sul	01
Total Centro Oeste	04
<b>Sul</b>	
Paraná	05
Rio Grande do Sul	05
Santa Catarina	04
Total Sul	14
<b>Total Brasil</b>	<b>65</b>

**Fonte:** Mercedes-Benz do Brasil, 2018. Org.: LOVADINI. Mauricio, 2018.

Em 2016, a Mercedes-Benz inaugura sua primeira fábrica exclusivamente para a produção de automóveis no Brasil, tendo escolhido como local para a instalação a pequena cidade de Iracemópolis, no interior paulista. Esta unidade produtiva e a cidade em questão constituíram o objeto de estudo da pesquisa realizada.

## CAPÍTULO 4 – A IMPORTÂNCIA DAS PEQUENAS CIDADES: A Implantação da Mercedes-Benz em Iracemápolis (SP).

### 4.1- Os novos papéis das pequenas cidades na rede urbana em tempos de globalização

O processo de urbanização no Brasil teve início de forma concentrada na faixa litorânea e assim se manteve até meados do início do século XX. A ocupação, a exploração dos recursos naturais e o estabelecimento de atividades econômicas constituíram os primeiros núcleos urbanos no país.

A consolidação da urbanização no Brasil ocorre, de fato, na segunda metade do século XX, fenômeno intrinsecamente ligado ao processo de industrialização ainda incipiente no país, no final do século XIX e impulsionado a partir da era Vargas com as políticas de substituição de importações. É possível observar a evolução da população urbana e rural e o fenômeno da urbanização do Brasil a partir de 1950, comparando 5 períodos, de acordo com dados do IBGE (2010), demonstrados na (Tabela 01).

**Tabela 1:** Evolução urbana da população brasileira

Ano	Rural	Urbana
1950	64%	36%
1970	44%	56%
1990	24,5%	75,5%
2010	15,6%	84,4%

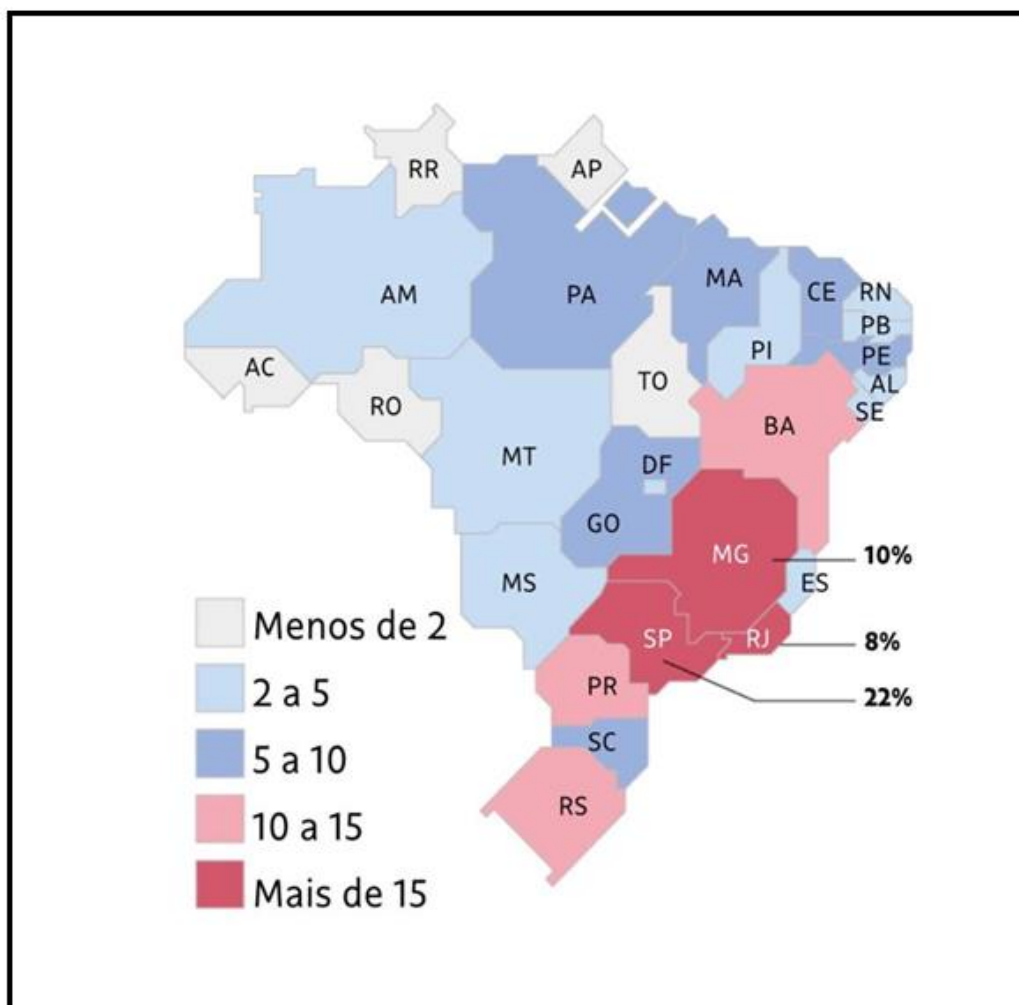
**Fonte:** IBGE, 2010. Org.: LOVADINI, Mauricio, 2018.

Na década de 1950, mais da metade da população brasileira vivia em áreas rurais, 20 anos depois, a população tornou-se predominantemente urbana, atingindo 56% do total da população do país vivendo nas cidades. Na década de 1970, a população urbana ultrapassa a rural, tornando o Brasil em um país urbano. O aumento da população urbana é intensificada; em 1990 atingiu 75,5% e, em 2010, quando foi realizado o último Censo Demográfico pelo IBGE, chegou ao patamar de 84,4%. De acordo com o IBGE (2018), 57% da população brasileira está concentrada em 317 municípios, o que representa 6% das cidades brasileiras dos 5.568 municípios existentes no Brasil. Em contrapartida, 68,4% dos municípios brasileiros contam com população de até 20 mil habitantes, que representa um total de 15% da população brasileira. A concentração fica mais evidente na análise pela escala regional;



somados os estados de São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro, juntos concentram 40% da população brasileira.

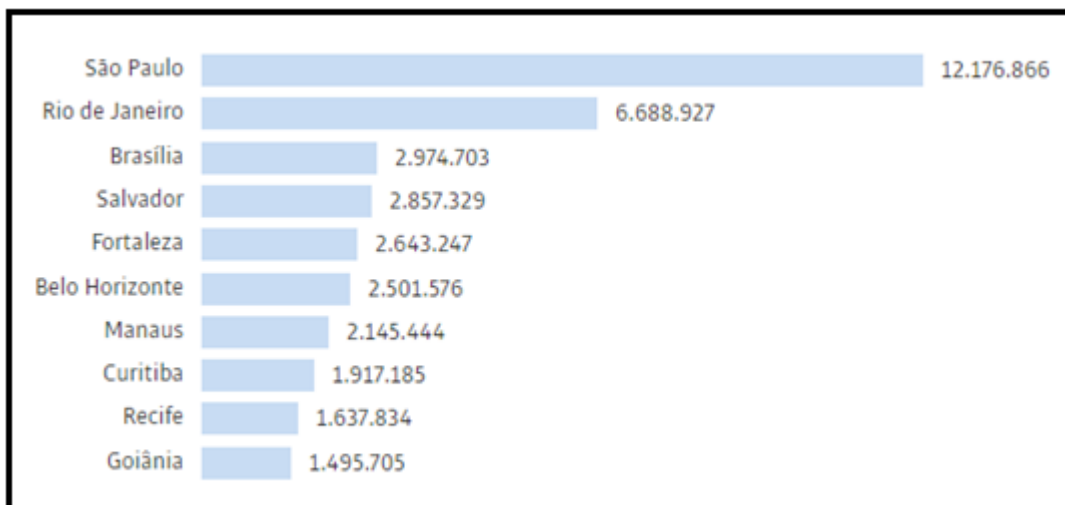
**Figura 19:** Distribuição populacional em porcentagem por estados do Brasil



**Fonte:** FOLHA DE SÃO PAULO, 2018. Org. LOVADINI, Mauricio, 2018.

A distribuição demográfica por estados no Brasil no (Figura 19) evidencia a concentração populacional na Região Sudeste, predominantemente, em detrimento do vazio demográfico na Região Norte.

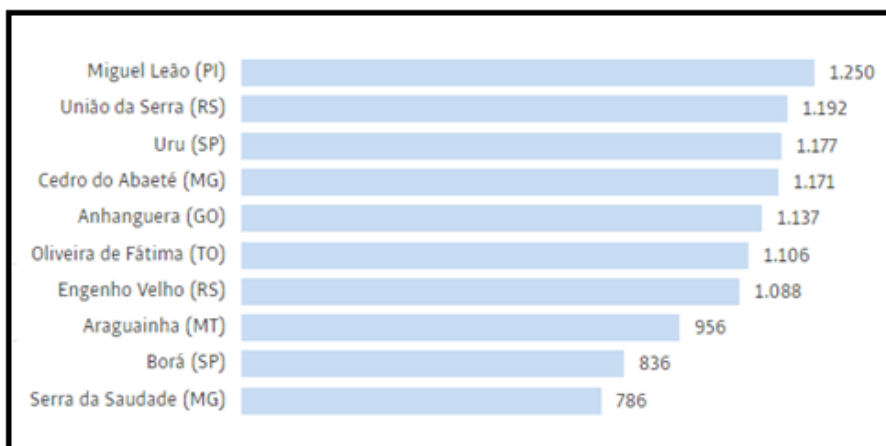
No que tange às maiores cidades, em número de habitantes no Brasil, o IBGE aponta que as 10 maiores são capitais de estados, sendo estas fontes de poder e concentração de atividades produtivas urbanas, sejam industriais, comerciais ou de serviços, estruturadas por circuitos espaciais da produção e círculos de cooperação (Figura 20).

**Figura 20:** As 10 maiores cidades do Brasil em população 2018

**Fonte:** FOLHA DE SÃO PAULO, 2018.: Org. LOVADINI. Mauricio, 2018.

Cabe salientar a importância da cidade de São Paulo nesse processo. Por ser uma cidade global abarca uma gama de redes integradas e conectadas com o sistema financeiro e produtivo mundial, sendo o principal centro de poder e decisões do país, com um amplo poder de polarização, sobretudo, nas cidades do estado de São Paulo, incluindo as pequenas cidades. A metrópole paulistana possui praticamente o dobro da população do Rio de Janeiro, segundo colocado do ranking populacional das cidades brasileiras.

Em relação às pequenas cidades, em números de habitantes no Brasil, a classificação das 10 menores mostra que a distribuição delas pelo Brasil ocorre pelas 5 regiões, conforme o (Figura 21).

**Figura 21:** As 10 menores cidades do Brasil em população 2018

**Fonte:** FOLHA DE SÃO PAULO, 2018. Org. LOVADINI, Mauricio, 2018.

Da lista dos 10 menores municípios da classificação realizada pelo IBGE o número de habitantes varia de 786 a 1.250. Nesse sentido, o baixo número de habitantes reflete na pequena participação desses municípios na rede urbana, mesmo municípios como Serra da Saudade-MG e Borá-SP, que possuem as menores taxas de população do país e estão localizados no sudeste brasileiro; região de maior dinamismo econômico e que possuem baixa participação na complexa hierarquia das redes urbanas, pois são municípios ainda caracterizados pela predominância de atividades rurais e de pequeno núcleo urbano, geralmente dependente de centros vizinhos com maior expressão econômica.

A metodologia adotada pelo IBGE para classificar população urbana e rural no Brasil leva em consideração o estabelecimento do perímetro urbano determinado por lei municipal como espaço urbano, sendo o rural definido por exclusão à área urbana.

Para o censo demográfico de 2020, o IBGE tem proposto uma nova metodologia para definir população urbana e rural, elencando aspectos qualitativos. A metodologia tem como proposição análises do tamanho da população do município, densidade demográfica e a distância dos principais centros urbanos, estabelecendo assim novos critérios de classificação. “A partir do cruzamento dessas variáveis, os municípios se classificariam em cinco tipos distintos, o urbano, o intermediário adjacente, o intermediário remoto, o rural adjacente e o rural remoto”. (OLIVEIRA, 2017)

Com a aplicação da nova metodologia, o número da população urbana sofre retração, comparado à metodologia usual. A inserção de novos elementos qualitativos resulta em uma análise mais aprofundada sobre as distinções entre o urbano e o rural e do papel das cidades na rede urbana.

Na proposição da nova topologia a ser utilizada para caracterizar os dois espaços, que adota nova metodologia, a população urbana cai nestes sete anos da data base dos dados utilizados dos 84,4% que vigorava na metodologia até então utilizada para 76%, concentrados em 26% dos municípios. Já 60,4% dos municípios existentes enquadrados como rurais concentram apenas 17% da população total do país. (OLIVEIRA, 2017)

A nova metodologia aplicada aos dados do Censo de 2010 aponta que a população urbana é de 76% concentrada em 26% dos municípios brasileiros, evidenciando a concentração populacional em um número reduzido de municípios, tendo em vista que 60,4% dos municípios classificados como rural, ou seja, com população predominantemente vivendo no campo, concentra 17% do total da população do país.

O IBGE manterá as duas metodologias para o Censo de 2020, a fim de estabelecer comparativos qualitativos e quantitativos para subsídios de planejamento para adoção de novas políticas públicas de acordo com as características de regiões e municípios.

Cabe fazer a distinção conceitual entre cidades e municípios, tendo em vista que muitas vezes os conceitos são tratados como sinônimos. Nesse sentido, a adoção metodológica da pesquisa desenvolvida leva em consideração o conceito de cidade como referência ao perímetro urbano estabelecido pelas prefeituras, em contrapartida, o conceito de município é tomado como base toda a extensão dos limites territoriais, contemplando as áreas urbanas e rurais do município.

O debate sobre o que é cidade e os critérios para contagem da população urbana, no país, é um exemplo. Este assunto envolve, de um lado, um questionamento científico por parte daqueles que estudam o espaço e, de outro, possui um caráter técnico que é o adotado pelos órgãos institucionais. Daí as discussões recorrentes ao caráter urbano das sedes dos 3.914 municípios brasileiros com população inferior a 20 mil habitantes (se acrescentar a população até 50 mil, chega-se a 4.957, de um total de 5.565). Estes dados não tem importância somente pelos números em si, mas, principalmente, pelo que representam político-administrativamente. Ainda, expõem a questão da pulverização de criação de municípios e os riscos para a gestão dos territórios. (MOREIRA JUNIOR, 2014, p.270).

Desta maneira, será possível encontrar os conceitos de município e cidade relacionados ao recorte espacial de análise pesquisa realizada, Iracemápolis. Quando abordado de forma mais ampla, Iracemápolis será classificada como município, por exemplo, a Câmara do município de Iracemápolis aprovou a lei que rege incentivos fiscais para atração de novas indústrias. No que se refere à cidade de Iracemápolis, o conceito é aplicado em consonância às atividades realizadas no meio urbano, por exemplo, a Mercedes-Benz instalou sua unidade produtiva na cidade de Iracemápolis, levando em consideração que a área onde a fábrica está localizada está dentro do perímetro urbano do município, portanto, na cidade de Iracemápolis.

No que se refere às redes urbanas estabelecidas no território brasileiro, merece salientar que elas são constituídas pelas relações interurbanas entre as cidades, pautadas pelas divisões sociais e territoriais do trabalho. Quanto mais intensas são essas divisões, mais densas e complexas tornam-se as redes urbanas, configurando circuitos espaciais da produção e círculos de cooperação, interligando pequenas, médias e grandes cidades e tecendo redes de interligação entre diversas escalas espaciais, abrangendo o local, o regional, nacional e global.

O estabelecimento das redes urbanas e o adensamento das mesmas estão relacionados ao processo de produção do espaço, configurado sobre a égide do sistema capitalista de

produção, que impõe, a partir da necessidade de atender a sua natureza, estratégias para acumulação de riquezas através de agentes sociais concretos.

A produção do espaço, seja o da rede urbana, seja o intraurbano, não é resultado da “mão invisível do mercado”, nem de um Estado Hegeliano, visto como entidade supraorgânica, ou de um capital que emerge de fora das relações sociais. É consequência de agentes sociais concretos, históricos, dotados de interesses, estratégias e práticas espaciais próprias, portadores de contradições e geradores de conflitos entre eles mesmos e com outros segmentos da sociedade. (CORRÊA, p.43,2011).

A ciência geográfica contribui com o papel de investigação e compreensão das contradições impostas na produção do espaço, dialogando com teorias da Filosofia e das Ciências Sociais, em um movimento dialético de atitudes críticas.

Um primeiro passo é recorrer a Filosofia, como condição necessária para a compreensão do mundo. Nessa direção, a Geografia, como saber, contemplaria como exigência o reconhecimento da fundamentação filosófica sobre qual se fundam as Ciências Sociais: a) *atitude crítica*: exigência das fundamentações das ideias, discursos e prática (a partir da consideração do saber estabelecido), orientar-se em direção a possibilidade de constituição de totalidade, ultrapassando a mera constatação das coisas e do óbvio – como superação do mundo fenomênico e das descrições e abre o caminho teórico necessário para elucidar a dialética do mundo; b) *comportamento radical*: o que vai a raiz, exigindo o desvendamento da sociedade em que vivemos imersas em contradições que eclodem em conflitos e revelam, hoje, a necessidade de uma crítica ao capital e as sempre renovadas “formas de realização do lucro”, bem como as novas formas de alienação e submissão do indivíduo, ao plano da realização da acumulação, bem como ao empobrecimento do humano, preso ao universo das coisas orientadora das necessidades que se encontram transvestidas em desejos saciados no plano do consumo (CARLOS, p.54, 2011)

Diante das novas estratégias do capital, materializadas a partir dos agentes constituintes da produção do espaço, fundamentalmente das grandes corporações e do Estado, a tradicional hierarquia das redes urbanas se altera e se redefine com o processo de globalização; a divisão territorial do trabalho nas pequenas cidades se caracterizam mediante às necessidades de fluidez do capital, conectando-se diretamente à rede global de produção e reprodução do capital.

As pequenas cidades, historicamente, sempre ocuparam uma posição de menor destaque na rede urbana brasileira. De maneira geral, são associadas ao meio rural, com capacidades de redes de serviços e de produção industrial geralmente restritas, comparadas aos grandes centros e cidades médias.

O debate sobre pequenas cidades, por muito tempo, foi pouco fomentado no meio acadêmico geográfico brasileiro, diante do enfoque maior em relação a estudos sobre metrópoles, grandes e médias cidades. Contudo, com as novas dinâmicas promovidas por um

mundo cada vez mais globalizado, as pequenas cidades, de forma gradual, estão sendo inseridas e ganhando relevância nos debates acadêmicos do cenário geográfico brasileiro, Fresca (2000), Corrêa (2011), Jurado da Silva (2011), Moreira Jr. (2013) são exemplos de alguns autores que destacam os estudos sobre pequenas cidades.

Diante da disparidade regional do território brasileiro, existem dificuldades para a classificação do papel da pequena cidade. O grau de influência de uma cidade difere de acordo com a região e da rede urbana na qual está inserida, como por exemplo, uma cidade de 50 mil habitantes, no estado do Pará, tem uma importância relativa maior para a sua região do que uma cidade de 50 mil habitantes do interior de São Paulo, levando em consideração o grau de concentração urbana de maior número de cidades grandes e médias no estado de São Paulo.

Ao longo do século XX e XXI, diante das constantes transformações promovidas no interior do sistema capitalista, instituídas pelas novas dinâmicas e necessidade de fluidez do capital, como resultado da sua natureza da reprodução desigual, articulada e expandida, as pequenas cidades passam a desempenhar novas funções na divisão territorial do trabalho, integradas em circuitos espaciais da produção, promovidas pela intensa evolução tecnológica e de reestruturações produtivas globais. Selingard-Sampaio (2009, p.30) aponta que “o tradicional padrão hierárquico encontra-se em processos de (des) construção/reconfiguração, uma vez que pequenas cidades podem interagir com centros mundiais de primeira e segunda ordem, sem intermediações escalares”.

No Brasil, existe um número significativo de pequenas cidades, de tal forma que a elevada ocorrência de pequenos centros deriva, “de um lado, de uma necessária economia de mercado, por mais incipiente que seja geradora de trocas fundamentadas em uma mínima divisão territorial do trabalho.” (CORRÊA, 1999, p.3).

Conceituar pequenas cidades não é uma tarefa fácil, tendo em vista a possibilidade de uma análise reducionista quantitativa. Nesse sentido, é preciso considerar que as pequenas cidades possuem particularidades e heterogeneidades. Em tempos de integração global, outro cuidado necessário está relacionado à hierarquização por critérios políticos administrativos; como regiões metropolitana, administrativas ou aglomerações urbanas.

As pequenas cidades não devem ser classificadas apenas pelo critério do tamanho populacional. Ao analisar as transformações e dinamismo das pequenas cidades, deve-se levar em consideração as centralidades e a importância que as mesmas desempenham na rede urbana, para não acarretar em um risco metodológico de um mero reducionismo analítico. Todavia, cabe ressaltar que o número de habitantes também pode ser considerado como um

dos diversos elementos de análises para compreender as transformações espaciais em pequenas cidades e pode ser adotado como um ponto de partida para a compreensão da produção do espaço urbano em pequenas cidades. Nesse sentido, IBGE e o Instituto de Pesquisa Econômicas Aplicada (IPEA) definem, a partir de critérios quantitativos, o número de 50.000 mil habitantes para definição de pequenas cidades, para fins de análises estatísticas.

Considerando a heterogeneidade das cidades brasileiras e a participação na rede urbana, a classificação de pequenas cidades torna-se complexa. De modo geral, a classificação por número de habitantes de pequenas cidades, com população inferior a 50 mil habitantes reflete pouca expressão na rede urbana e possuem, geralmente, estreita relação com o campo. Tais cidades, por não possuírem infraestruturas e outros serviços são, portanto, dependentes de centros urbanos de maior porte.

De acordo com Fresca (2010, p. 80) “é preciso compreender as relações de cada cidade e a sua importância dentro de um processo de divisão territorial do trabalho e a sua inserção em uma rede urbana para não cair em uma classificação simplista em que define pequenas cidades com o número 20.000 habitantes”.

De qualquer modo, por mais que tais características predominem na análise sobre pequenas cidades, é possível constatar que determinadas cidades inseridas em circuitos espaciais da produção têm atraído grandes corporações multinacionais, oferecendo vantagens comparativas para a instalação de grandes indústrias, promovendo assim novos arranjos territoriais. As pequenas cidades que antes tinham funções apenas político-administrativas, adotam novas funções, como cidades-dormitórios, reservas de mão de obra e cidades industriais.

Dessa forma, é importante considerar a contribuição das pequenas cidades e o seu papel na rede urbana, na qual se relacionam na divisão territorial do trabalho.

Como parte de uma totalidade, não devem ser estudadas isoladamente, visto que, estão inseridas no processo de urbanização. Entretanto, seu valor de cidade não se perde com o avanço do capitalismo, pois seus significados são transformados e cada vez mais esses núcleos ganham um papel econômico como centros de produção industrial, comercial, turística, etc. (JURADO DA SILVA, 2011, p.47).

As pequenas cidades, a partir de suas funções nas divisões territoriais do trabalho, estabelecem conexões com os mercados internacionais mediante à divisão territorial do trabalho e o processo de globalização, interligadas pelos circuitos espaciais de produção e círculos de cooperação, atraindo e dinamizando o processo produtivo, levando sempre em consideração as suas particularidades e heterogeneidades.

*Hoy existe la posibilidad de estar ligado con redes económicas internacionales y conocer el ritmo de los mercados mundiales. También la de conectarse desde ciudades pequeñas y actuar en red con otras situadas en diferentes lugares del mundo, a partir de una solidaridad de intereses. Lo cual significa que las redes de cooperación, que son indispensables con el entorno y con las ciudades próximas, también son posibles con otras lejanas, para objetivos comunes, buscando sinergias, solidaridades, saber compartido, mercados, publicidad común, intercambio de conocimientos. (CAPEL, 2009, p. 22)*

No que tange às pequenas cidades e a sua inserção no contexto global, cabe reforçar o papel contraditório e de subordinação das mesmas em relação à lógica reprodutora do capital, que se apropria e faz uso desses territórios para atender seus interesses. Conforme Endlich (2009):

[...] os papéis econômicos das pequenas cidades não dizem respeito estritamente aos interesses de seus habitantes. Ao contrário, são espaços capturados, em vários aspectos, por interesses que lhes são alheios. Compreender as pequenas cidades apenas por esse ângulo mostra uma dimensão em que tais espaços não estão para as sociedades locais, isto é, para os seus moradores. (ENDLICH, 2009, p. 286)

Outro fator que chama atenção sobre as pequenas cidades está relacionado ao tempo. Em um mundo cada vez mais acelerado pelas dinâmicas globais promovidas pelo “encurtamento” das distâncias ocasionadas pelos significativos avanços nos meios de comunicação e transporte, a atmosfera das pequenas cidades, de certa maneira, ainda mantém um tempo mais “lento”, pacato em relação ao intenso dinamismo das cidades maiores e das metrópoles com o seu tempo “rápido”.

De um lado, o que nós chamamos tempo lento somente o é em relação ao tempo rápido; e vice-versa, tais denominações não sendo absolutas. E essa contabilidade do tempo vivido pelos homens, empresas e instituições será diferente de lugar para lugar. Não há, pois, tempos absolutos. E, na verdade, os "tempos intermediários" temperam o rigor das expressões tempo rápido e tempo lento. Mas a vantagem de nossa proposta é a sua objetividade. É certo que o tempo a considerar não é o das máquinas ou instrumentos em si, mas o das ações que animam os objetos técnicos. Mesmo assim, são estes que oferecem as possibilidades e dão os limites [...] O tempo rápido não cobre a totalidade do território nem abrange a sociedade inteira. Em cada área, são múltiplos os graus e as modalidades de combinações. Mas, graças à globalização e a seus efeitos locais, os tempos lentos são referidos ao tempo rápido, mesmo quando este não se exerce diretamente sobre lugares ou grupos sociais. (SANTOS, 1996, p.180)

As pequenas cidades, inseridas em circuitos espaciais da produção, possuem relações contraditórias, simultâneas e mescladas, diante dos tempos lentos de relativa tranquilidade, pela proximidade dos lugares e pela facilidade de circulação a pé ou de outros meios de transporte, como carros. Iracemápolis se enquadrando nesse contexto, como ilustram as (fotos 01,02,03,04).



Nas pequenas cidades, é possível percorrer alguns trajetos cotidianos a pé, e mais, caminhar devagar, pois não há uma multidão impondo um ritmo forçado. Então a tranquilidade está relacionada [...] a facilidade de locomoção, pela facilidade que permite o pedestrianismo ou pelo trânsito descongestionado para os que utilizam veículos automotores. (ENDLICH, 2009, p. 291).

Por outro lado, o tempo imposto pelo ritmo de trabalho da população trabalhadora, impede o desfrutar desse tempo lento, tendo em vista a jornada de trabalho imposta pelas grandes corporações.

Para a multidão de trabalhadores que dependem do cumprimento de metas diárias, a possibilidade de se arrefecer o ritmo não se apresenta como algo que possa resultar de uma decisão individual. São pessoas que não podem apropriar-se de seu tempo, pois ela é a medida da quantidade do trabalho vendido, única via para a sua reprodução. (ENDLICH, 2009, p. 293).

**Foto 01:** Igreja Matriz Paróquia Jesus Crucificado e calçada Belinha Ometto



**Fonte:** Trabalho de campo. LOVADINI, Mauricio, 2018.

**Foto 02:** Praça central de Iracemápolis - Tempo lento: Homem utilizando o telefone público e taxistas conversando



**Fonte:** Trabalho de campo. LOVADINI, Mauricio, 2018.

**Foto 03:** Fila lotérica e pessoas passeando na praça



**Fonte:** Trabalho de campo. LOVADINI, Mauricio, 2018.

**Foto 04:** Fonte da praça com enfeites natalinos e rua comercial José Emídio



**Fonte:** Trabalho de campo. LOVADINI, Mauricio, 2018.

É nesse contexto, que Iracemápolis, pequena cidade do estado de São Paulo, tem participado ativamente dos circuitos espaciais da produção paulista, inserida na rede global de produção, tendo como principal agente de inserção a unidade produtiva da Mercedes-Benz, projetada em 2013 e inaugurada na cidade no ano de 2016.

#### **4.2 Iracemápolis: Localização geográfica e aspectos regionais**

O município de Iracemápolis (Mapa 8) dista 157 km da cidade de São Paulo, sendo limítrofe de municípios como Limeira 18,5 km a leste, Rio Claro 26 km a norte, Santa Barbara d'Oeste 27 km a oeste e Piracicaba 29 km a Sul.

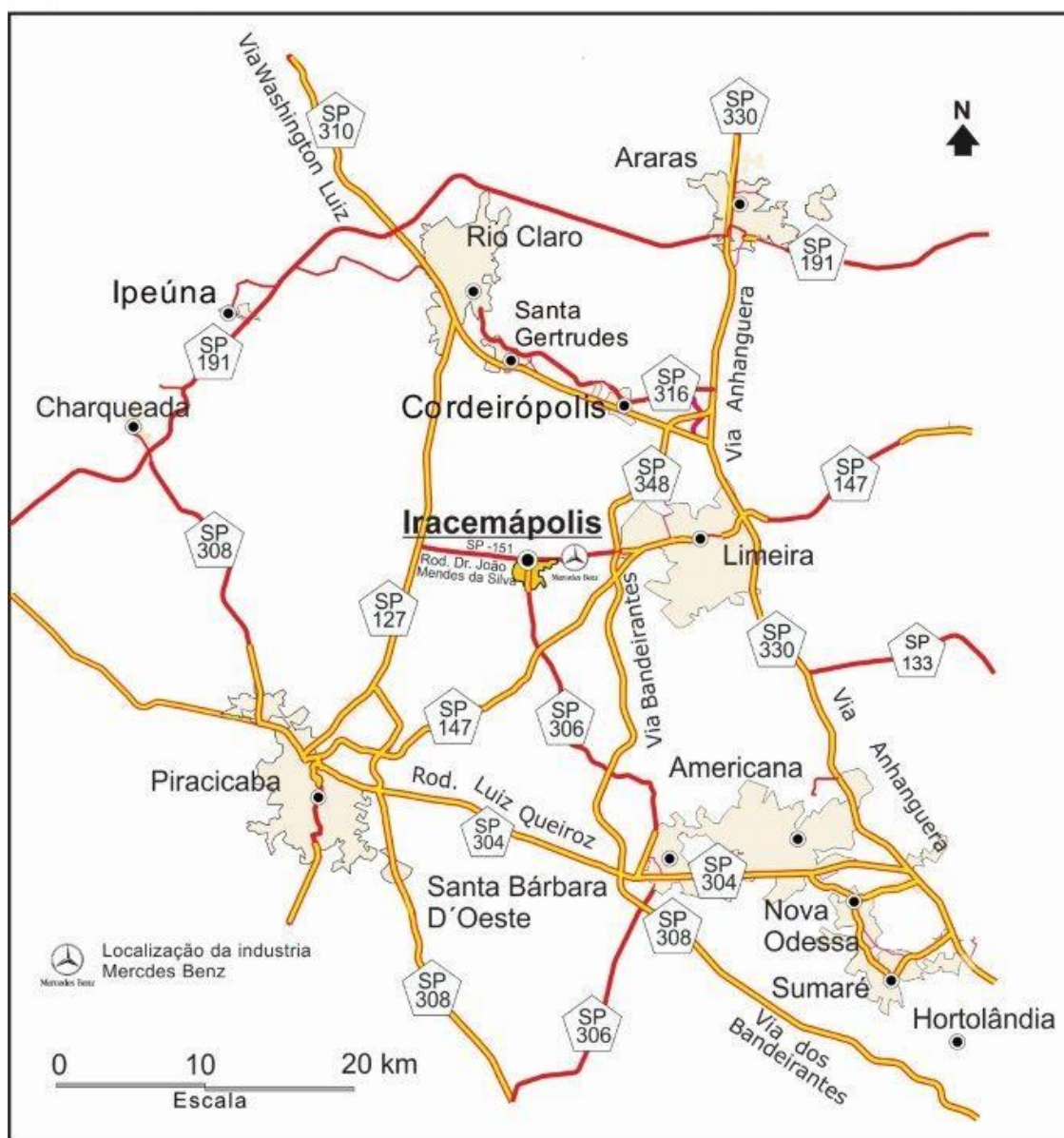
Assim sendo, Iracemápolis está dentro da referida “cidade-região” proposta por Lencioni (2004) e do “Multicomplexo territorial industrial paulista” conceituado por Selingardi-Sampaio (2009), servida por rodovias importantes como a dos Bandeirantes (SP-348) e Anhanguera (SP-330). Tais rodovias possibilitam a interligação com Campinas e São Paulo, centros decisórios e receptores de mercadorias. Iracemápolis tem uma posição



estratégica nos circuitos espaciais da produção paulista, por sua proximidade com os principais centros urbanos do Estado.

As 3 rodovias que cortam o município são as seguintes: Rodovia Luís Ometto (SP-306), Rodovia Dr. João Mendes da Silva Júnior (SP-151) e pela Rodovia Dep. Laercio Corte (SP-147).

**Mapa 8:** Localização da unidade da Mercedes-Benz em Iracemápolis e as principais rodovias que circundam o município.



**Fonte:** Mapa Rodoviário do Estado de São Paulo – DER – 2017 – Des. HENRIQUE, Gilberto D.– Org. LOVADINI, Mauricio, 2017.

O município de Iracemápolis está localizado na Região Administrativa de Campinas (Mapa 9). Composta por 90 municípios a R.A de Campinas é dotada de importantes redes de circulação de pessoas, mercadorias e capitais. A referida região administrativa iniciou seu processo de estruturação a partir do planejamento e implantação de políticas públicas para o fomento da desconcentração industrial da RMSP, estimulando a expansão industrial para a cidade-região Lencioni (2004) em meados da década de 1960 e se consolidando a partir da década de 1970.

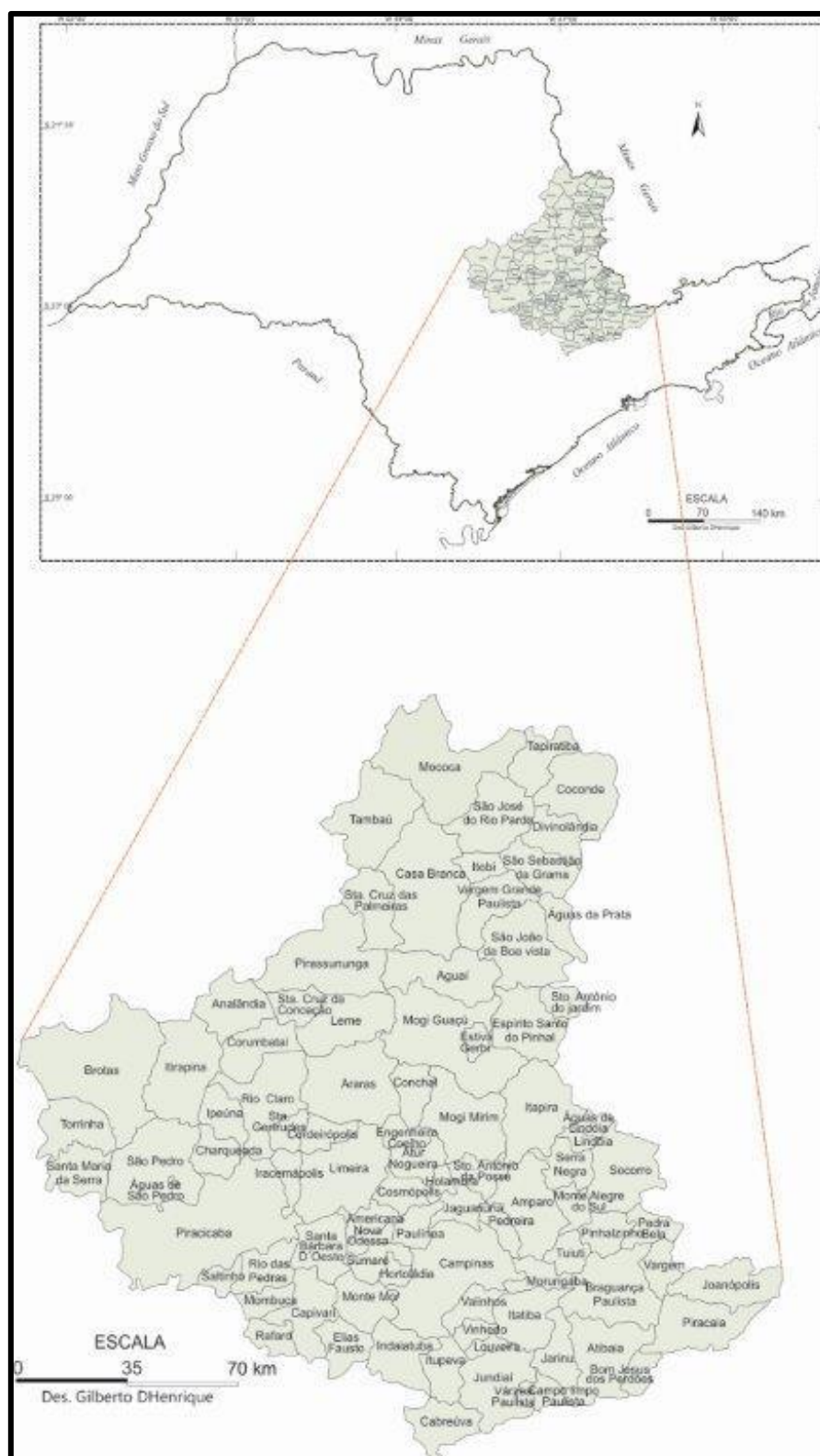
A Região Administrativa de Campinas ocupa uma área de 27.079 km<sup>2</sup>, que representam 10,9% do Estado. É suprida por grande malha rodoviária, em que se destacam as rodovias Anhanguera e Bandeirantes, ligando a região a São Paulo e ao interior do Estado. Há também ferrovia operada pela Ferrobán, além de inúmeras estradas vicinais. A região é servida, ainda, pelo gasoduto Bolívia-Brasil.

O aeroporto internacional de Viracopos, o segundo maior do Brasil em movimento de carga aérea e o primeiro em volume e valor de importação, serve a região.

As principais bacias hidrográficas são as dos rios Piracicaba/Capivari/Jundiaí, que propiciaram forte presença da atividade industrial.

Campinas é a segunda região do Estado de São Paulo em valor de produção industrial, atrás apenas da Região Metropolitana de São Paulo, e responsável por mais de 10% do total da produção industrial nacional. (SÃO PAULO, 2018)

**Mapa 9:** Municípios da Região Administrativa de Campinas



Fonte: Des. HENRIQUE, Gilberto D.– Org. LOVADINI, Mauricio, 2018.

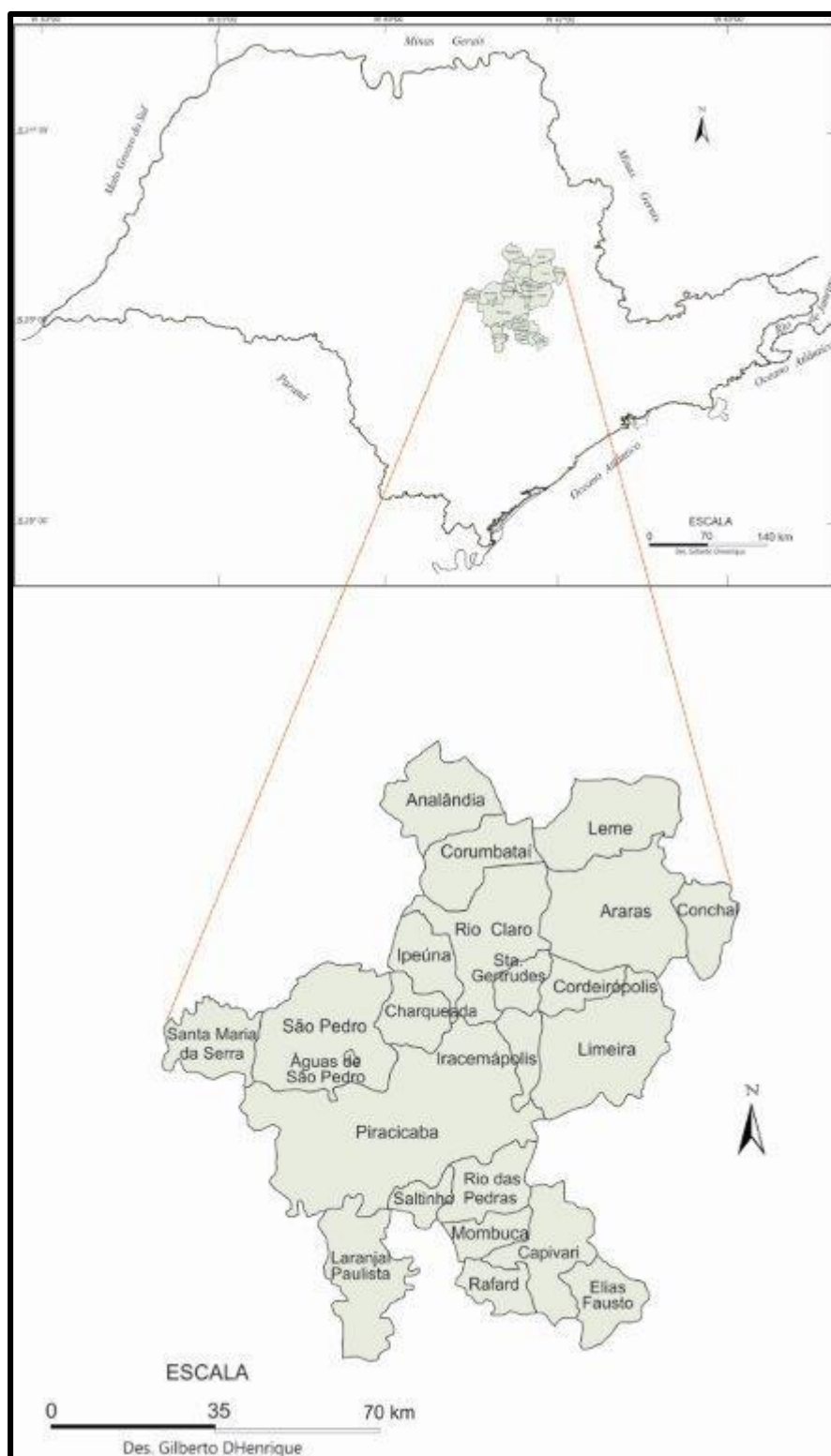
Iracemápolis está inserida geograficamente na mesorregião de Piracicaba, que é composta por 26 municípios e 3 microrregiões – Piracicaba, Limeira e Rio Claro. O município pertence também à microrregião de Limeira.

A partir de 2012, com a criação da Aglomeração Urbana de Piracicaba (AUP) (Mapa 10), Iracemápolis passou a integrar os 23 municípios pertencentes a esse aglomerado urbano. A proposta de criação das aglomerações urbanas pelo governo do estado de São Paulo, a partir de 2010, é semelhante ao propósito das regiões metropolitanas, porém, em um nível hierárquico menor. Dessa forma, as aglomerações urbanas possibilitam a integração e diálogo conjuntos para o desenvolvimento de políticas públicas entre os municípios integrantes.

A AUP é polarizada pela cidade de Piracicaba e secundariamente por Limeira, Rio Claro e Araras. Todos os municípios polarizadores possuem mais de 100.000 habitantes, sendo o maior deles Piracicaba com população estimada para 2018 de 400.949 habitantes, seguido por Limeira com população de 303.682 habitantes, Rio Claro 204.797 habitantes e Araras com 132.934 habitantes (IBGE, 2018).

Juntos, estes municípios somam mais de 1,4 milhão de habitantes (3,25% da população paulista), segundo estimativa do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) em 2017. A região participou com 3,18% no Produto Interno Bruto (PIB) estadual, em 2015. A AUP é importante polo regional de desenvolvimento industrial e agrícola. Está situada no noroeste de uma das regiões mais industrializadas e produtivas do estado de São Paulo, que inclui, no sentido Capital-Interior, a Região Metropolitana de São Paulo, a Aglomeração Urbana de Jundiaí e a Região Metropolitana de Campinas. Seu diversificado parque industrial concentra empresas nacionais e multinacionais, destacando-se os setores sucroalcooleiro e metal-mecânico, e as indústrias de alimentos, bens de capital, cerâmica, agroindústria e metalurgia. Ocupa posição privilegiada na malha rodoviária estadual, o que favorece o acesso de pessoas e mercadorias ao Porto de Santos e aos aeroportos de Viracopos, em Campinas, Congonhas, em São Paulo e de Cumbica, em Guarulhos. (EMPLASA, 2018).

O prefeito de Iracemápolis, na época da institucionalização da AUP, Valmir Gonçalves de Almeida comentou, segundo a entrevista realizada, que a aprovação para a instituição da Aglomeração Urbana de Piracicaba foi fundamental para angariar recursos, “pois é toda uma região, facilita, por exemplo, a liberação de recursos para habitação para as pequenas cidades”.

**Mapa 10:** Municípios da Aglomeração Urbana de Piracicaba

**Fonte:** Des. Des. HENRIQUE, Gilberto D.– Org. LOVADINI, Mauricio, 2018.



Em relação ao desenvolvimento regional, Iracemápolis deverá receber a construção de um aeroporto regional. “O aglomerado urbano de Piracicaba está prestes a ter um aeroporto regional. A notícia também beneficia Iracemápolis. O empreendimento deve atender a uma população superior a 1 milhão de habitantes” (GAZETA DE IRACEMÁPOLIS, 2016). De acordo com o portal de notícias G1 (2017) “o Aeroporto Regional ficará em área entre Iracemápolis e Rio Claro. Já foi realizada a topografia do local e, agora, o projeto é analisado pela Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (Cetesb) para a emissão da licença ambiental.

O prefeito Fábio Zuza, relatou que o projeto está parado, pois, diante da crise política e econômica do país, o aeroporto de Viracopos em Campinas tem atendido as demandas de circulação de cargas e pessoas na região. “Não existe uma previsão para iniciar o projeto”.

#### **4.2.1 Aspectos históricos e socioeconômicos**

A Formação de Iracemápolis teve início com um pequeno vilarejo no final do século XIX. Até 1931, Iracemápolis esteve na condição de vila, denominada de Santa Cruz da Bela Vista, quando foi elevada administrativamente para distrito e, nesse contexto batizada com o nome de Iracemápolis, pertencendo territorialmente ao município de Limeira.

Neste ato, o novo distrito pertencente a Limeira, passou a denominar-se Iracemápolis, uma homenagem do povo ao coronel José Levy, proprietário da fazenda Iracema, em cujas terras nasceu a vila. Interessante se faz saber a origem do nome “Iracema”, provem da língua indígena e quer dizer “lábios” de mel e “polis” é de origem grega e significa “cidade”. Portanto Iracemápolis é a “cidade lábios de mel” (ZANARDO, 2008, p.22).

Em 1953, o município se emancipou politicamente de Limeira, devido aos esforços políticos da família Ometto, proprietária da Usina Iracema, que exerceu e exerce grande influência em Iracemápolis, fato perceptível pelas homenagens com os nomes dos familiares em ruas, rodovias e prédios públicos.

No que se refere ao seu desenvolvimento econômico, Iracemápolis sempre se caracterizou pela atividade sucroalcooleira, tendo como principal referência a usina Iracema, grande produtora de açúcar e álcool.

Em 1937, a Usina Iracema foi comprada em Iracemápolis, município localizado no interior de São Paulo, e transformou-se em uma destilaria de álcool. Em 1946, a usina passou a fabricar açúcar também. Três anos mais tarde, os Ometto adquiriram a Usina São Martinho, situada na cidade de Pradópolis, distante cerca de 330 quilômetros de São Paulo, que se transformou em uma das maiores processadoras de cana do mundo. (GRUPO SÃO MARTINHO, 2017).

Com as novas dinâmicas globais, o grupo São Martinho transferiu a sede administrativa da empresa para Pradópolis - interior de São Paulo, além de abrir capital da Bolsa de valores de São Paulo em 2007, dinamizando as atividades do grupo, que também vem atuando no ramo imobiliário, negociando comercialmente parte de suas terras, que do ponto de vista técnico estão impróprias para o plantio de cana de açúcar, e incorporando em empreendimentos imobiliários, através da sua subsidiária São Martinho Terras Imobiliárias.

Foi nesse contexto que o grupo São Martinho vendeu um terreno de cerca de 200 hectares, localizado no município de Iracemápolis (SP), para a montadora Mercedes-Benz construir sua fábrica de automóveis. “O valor do negócio foi de aproximadamente R\$ 10 milhões, ou cerca de R\$ 50 mil por hectare”. (IVESTE-SP, 2017).

A partir da década de 1990 a cidade de Iracemápolis ganhou dinamismo econômico, mesmo com o domínio da indústria sucroalcooleira, pequenas e médias indústrias passam a se instalar no município.

As transformações ocorridas ao longo do século XX e início do XXI devem-se à posição estratégica do município, dotadas por uma rede de rodovias que interliga a cidade a centros importantes como Piracicaba e Rio Claro, que teve o acesso facilitado na década de 1990, pela duplicação da Rodovia Fausto Santo Mauro (SP-127) e, ainda, pela duplicação, na mesma década, da rodovia Dep. Laercio Corte – (SP-147) que liga Piracicaba a Limeira.

Na década de 2000, o município foi contemplado com o prolongamento da Rodovia dos Bandeirantes (SP 348) até a cidade de Limeira, aproximando o traçado da rodovia a apenas 5 km do município, facilitando o acesso a cidades como Campinas, São Paulo e ao porto de Santos.

Diante de tais transformações as características do espaço geográfico de Iracemápolis se alteram de acordo com as novas dinâmicas, refletindo diretamente na paisagem urbana.

Se acaso formos avaliar a arquitetura da cidade desde a sua fundação, no que diz respeito ao casario, iremos observar que já estamos na quarta transformação. A primeira vai aproximadamente até os anos 40 com suas moradias rústicas e de características ainda rurais; a segunda vai até os anos 70, período de formação e urbanização do distrito, de estilo também simples, mas com características urbanas e algumas nuances barrocas nos ornamentos dos telhados, janelas e no próprio teto da Matriz; a terceira culmina na metade dos anos 80 é a fase de expansão da parte alta com seus casarões em estilo colonial, de telhados curvilíneos e o aparecimento dos conjuntos habitacionais populares; a quarta e atual, é a transformação dos velhos casarões do centro da cidade em casas comerciais mais modernas, do

aparecimento do primeiro arranha-céu, dos sobrados e pequenos prédios. (ZANARDO, 2008, p.197)

**Foto 05:** Edifício residencial em construção e em fase de conclusão - centro de Iracemápolis



**Fonte:** Trabalho de campo. LOVADINI, Mauricio. 2016,2018.

**Foto 06:** Edifício residencial - Centro de Iracemápolis



**Fonte:** Trabalho de campo. LOVADINI, Mauricio, 2016.

De acordo com os dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE (2018), o município possui uma área territorial de 115, 118 Km<sup>2</sup>, com uma população de 20.029 pessoas, de acordo com o último censo de 2010, e uma densidade demográfica de 173,9 habitantes por Km<sup>2</sup>. A população estimada para 2018 é de 23.846 habitantes.

A Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados - SEADE (2018), aponta números relevantes sobre indicadores socioeconômicos de Iracemápolis. O grau de urbanização do município chegou aos 98,22% em 2018, a taxa de mortalidade infantil em 2016 foi de 3,57%, bem abaixo da média do estado de São Paulo, que no mesmo período registrou 10, 91%. Em 2010 o número de estabelecimentos de saúde integrados ao SUS – Sistema Único de Saúde chegou a sete, segundo o IBGE (2018).

O saneamento básico de Iracemápolis possui números expressivos. A taxa de coleta de lixo chega a 99,90%, de abastecimento de água 99,71% de acordo com o IBGE (2010) e de 94,38% do esgoto sanitário de acordo com a SEADE (2018).

A taxa de escolarização de 6 a 14 anos foi de 95,7% em 2010, a porcentagem da população de analfabetos, com mais de 15 anos, foi de 3,44% e o número de jovens entre 15 e 24 anos, com pelo menos o ensino médio completo, foi de 66,1% em 2010 - SEADE (2018).

O município conta com 33,3% da sua população ocupada, com um salário médio dos trabalhadores formais de 2,6 salários mínimos, referente ao ano de 2015. O índice de desenvolvimento humano é elevado, atingindo 0,776 em 2010, classificando o município na 81ª posição no ranking das cidades paulista que conta com 645 municípios. IBGE (2018).

Em 2016 a participação dos empregos formais da indústria no total de empregos formais foi de 54,42% com rendimento médio de R\$3.430,20; na participação de serviços foi de 26,47%, com rendimento médio de R\$2.482,57, sendo essas atividades as mais expressivas em relação ao número de empregados formais no município, apontam dados da SEADE (2018).

De acordo com o IBGE (2018), o Produto Interno Bruto (PIB) de Iracemápolis em 2011 foi de R\$523, 610,00 em 2015 foi R\$1.743.903,11 de reais correntes, um aumento de 29,2% em um intervalo de quatro anos. O PIB per capita em 2011 foi de R\$ 25.697,24, em 2015 foi para R\$ 77.310,95; uma evolução de 66% no comparativo entre os anos de 2011 a 2015, Tais indicadores refletem o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) elevado do município, propiciando condições mínimas sociais para investimentos em produção agrícola, instalação de empresas e indústrias, comércios, entre outras atividades econômicas.

Iracemápolis é cortado pelo Ribeirão Cachoeirinha, afluente do Rio Piracicaba e fonte de captação de água para o abastecimento do município, de acordo com a Agência Reguladora dos Serviços de Saneamento das Bacias dos Rios Piracicaba Capivari e Jundiá – PCJ (2013).

Na década de 2010, Iracemápolis foi escolhida para abrigar as instalações de uma unidade produtiva de automóveis *premium* da Mercedes-Benz, fato que notabilizou o município no cenário produtivo nacional.

Para compreender o processo de escolha e instalação da unidade produtiva da Mercedes-Benz em Iracemápolis o ex-prefeito Sr. Valmir Gonçalves de Almeida (PSD) foi entrevistado, atendendo, gentilmente, em sua residência.

O prefeito Valmir estabeleceu a negociação entre a Mercedes-Benz e o poder público municipal de Iracemápolis para a instalação da montadora na cidade. Além do ex-prefeito, também participou, de uma parte da entrevista, o vereador Valdenito Gonçalves de Almeida (PT).

Valmir foi eleito prefeito de Iracemápolis nas eleições de 2012, concorrendo pelo Partido dos Trabalhadores, assumiu o comando da prefeitura em janeiro de 2013 e finalizou seu mandato em dezembro de 2016.

Além do ex-prefeito Valmir Gonçalves, foi entrevistado também o atual prefeito de Iracemápolis Fábio Zuza (PSDB), atendendo, gentilmente, em seu gabinete.

Ao longo das entrevistas, o ex-prefeito e o atual prefeito, esclareceram pontos fundamentais para o entendimento da escolha da MB para instalação de uma unidade produtiva na cidade de Iracemápolis conforme roteiro no apêndice I, página 198.

#### **4.2.2 Legislações de Incentivos municipais de Iracemápolis**

Ao ser indagado sobre o interesse da Mercedes-Benz para a instalação de uma unidade produtiva na cidade de Iracemápolis, o ex-prefeito Valmir primeiramente contextualizou a intenção do município para atrair indústrias.

De acordo com o ex-prefeito, quando ainda era vereador, inquietava-se com a estagnação econômica do município, com poucas indústrias e praticamente dependente da atividade agroindustrial da usina Iracema. Nesse sentido, quando eleito, Valmir relatou que avaliou as legislações de políticas industriais de outras cidades, como Piracicaba, Limeira, Rio Claro, analisando como as respectivas cidades atraíam empresas. Valmir esclareceu que a empresa não vai para uma cidade porque ela acha bonita, mas sim, pelo fato de incentivos que facilitem a sua lucratividade, desta maneira o município precisa ter uma legislação moderna. A partir de então, foi criada uma legislação municipal para atração de indústrias composta por um conjunto de medidas de fomento.

Instituindo pela lei municipal nº 2.013, de 19 de abril de 2013 o Programa de Incentivos ao Desenvolvimento Econômico Sustentável, Geração de Emprego e Renda – denominado ‘PRODESENVOLVE Iracemápolis’ entrou em vigor.

Os artigos 1º e 2º da legislação apontam a natureza da sua criação (Quadro 6):

**Quadro 6:** PRODESENVOLVE- Iracemápolis:

**Art. 1º** Com o objetivo de promover o Desenvolvimento Econômico Sustentável, Geração de Emprego e Renda, fica instituído o programa Desenvolvimento Econômico Sustentável, Geração de Emprego e Renda “Prodesenvolve” para incentivar a implantação e ampliação de empresas para desenvolverem suas atividades econômicas no município de Iracemápolis.

**Art. 2º** Serão beneficiadas por esta lei as empresas que vierem a se instalar no município de Iracemápolis, ou as já existentes que ampliem suas instalações e faturamento, desde que os beneficiários atendam aos requisitos e obrigações estabelecidos nesta lei.

**Fonte:** Câmara Municipal de Iracemápolis (Lei municipal nº 2.013/2013). : Org. LOVADINI. Mauricio, 2018.

O ex-prefeito salientou que essa legislação deveria conter um “*algo a mais*”, pois, se o conjunto de leis fosse igual ao dos municípios já industrializados, Iracemápolis não conseguiria atingir o mesmo grau de competitividade.

Valmir relata que o “*algo a mais*” previsto na legislação do Prodesenvolve foi o fator determinante para a MB escolher Iracemápolis. O dispositivo na legislação prevê que 50% do ICMS - Impostos sobre Circulação de Mercadorias e Serviços e 50% do ISSQN – Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza, gerados pela atividade econômica da empresa beneficiária, sejam restituídos pelo orçamento da cota municipal do ICMS no período máximo de 20 anos, podendo chegar até 60% de restituição no caso do ICMS, de acordo com as certificações da International Organization for Standardization (ISO)- e SA 8000<sup>12</sup> obtidas pela empresa. Os artigos 3º e 4º e o inciso IV e V § 2º alíneas a), b) e c) da legislação elucidam as palavras do ex-prefeito (Quadro 7).

**Quadro 7:** Principais incentivos – PRODESENVOLVE Iracemápolis

**Art. 3º** O programa instituído por esta lei contempla o reembolso dos investimentos financeiros despendidos com aquisição e locação de terrenos, construção, ampliação e adaptação de imóveis; serviços de terraplanagem, obras de infra-estrutura e benfeitorias,

<sup>12</sup> SA 8.000 é uma norma de certificação através de auditoria estabelecida pelo Órgão de Credenciamento do Conselho de Prioridades Econômicas (CEPAA), órgão da ONU, baseado nas convenções e diretrizes da OIT – Organização Internacional do Trabalho para empresas referente à responsabilidade social sobre as condições de trabalho e salubridade dos trabalhadores.

desde que realizados para o desenvolvimento direto da atividade econômica da empresa e aprovados pela Câmara Técnica de Desenvolvimento Sustentável – CTDS. (Redação dada pela Lei Municipal nº 2.050, de 2013).

**Art. 4º** Os reembolsos, isenções e restituições autorizados nesta Lei serão realizados até o limite dos investimentos financeiros despendidos, nos termos do art. 3º, ou no prazo máximo de 20 (vinte) anos, o que ocorrer primeiro, e serão quantificados no ato da aprovação pela CTDS em Unidades Fiscais do Estado de São Paulo – UFESP, ou outro índice que venha a substituí-la, gerando créditos passíveis de reembolso à empresa empreendedora na seguinte forma: (Redação dada pela Lei Municipal nº 2.063, de 2013)

IV - Restituição do montante correspondente a 50% (cinquenta por cento) da quota parte do valor adicionado transferido mensalmente ao Município em decorrência do incremento do valor adicionado gerado pela atividade econômica da empresa beneficiada na formação do índice do ICMS – Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Prestação de Serviços, nos termos desta Lei calculado de conformidade com o previsto nas alíneas abaixo: (Redação dada pela Lei Municipal nº 2.290, de 2016).

V - Restituição do montante correspondente a 50% (cinquenta por cento) do valor do ISSQN – Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza, gerado mensalmente pela atividade econômica exercida pela beneficiária, nos termos desta lei. (Redação dada pela Lei Municipal nº 2.063, de 2013).

§ 2º A restituição da quota-parte do valor adicionado de que trata o inciso IV, poderá ser ampliada nos percentuais e condições a seguir dispostas, podendo alcançar até 60% (sessenta por cento): (Redação dada pela Lei Municipal nº 2.063, de 2013)

a) 4% (quatro por cento), no caso da beneficiária possuir a certidão ISO 9000 – Gestão de Qualidade ou equivalente; (Redação dada pela Lei Municipal nº 2.063, de 2013)

b) 3% (três por cento), no caso da beneficiária possuir a certidão ISO 14000 – Gestão Ambiental ou equivalente; (Redação dada pela Lei Municipal nº 2.063, de 2013)

c) 3% (três por cento); no caso da beneficiária possuir a certidão SA 8000 – Responsabilidade Social ou equivalente. (Redação dada pela Lei Municipal nº 2.063, de 2013).

**Fonte:** Câmara Municipal de Iracemápolis (Lei municipal nº 2.013/2013). : Org. LOVADINI. Mauricio, 2018.

Para Valmir, os artigos 3º e 4º e o inciso IV e V § 2º alíneas a), b) e c) foram determinantes para que a MB escolhesse Iracemápolis, porém, além desse dispositivo, a lei



contempla uma série de outros benefícios que estimularam a vinda da montadora para o município, tais como os reembolsos na aquisição e locação de terrenos, construção, ampliação e adaptação de imóveis no período da instalação como aponta o artigo 3º da lei.

As séries de isenções de impostos municipais estão especificadas nos incisos I, II, III do artigo 4º da legislação (Quadro 8).

**Quadro 8:** Isenção de impostos municipais.

I - Isenção do ISSQN – Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza, incidente sobre serviços de construção civil, engenharia, arquitetura e montagem industrial, prestados na fase de implantação ou ampliação do empreendimento; (Redação dada pela Lei Municipal nº 2.063, de 2013)
II -Isenção do IPTU – Imposto Predial e Territorial Urbano, incidente sobre o imóvel ocupado, ainda que temporariamente, pelo empreendimento na fase de sua implantação, e sobre o imóvel onde será definitivamente instalado o empreendimento; (Redação dada pela Lei Municipal nº 2.063, de 2013)
III - Isenção do ITBI – Imposto de Transmissão de Bens Imóveis incidente sobre a aquisição do imóvel onde será definitivamente instalado o empreendimento; (Redação dada pela Lei Municipal nº 2.063, de 2013)

**Fonte:** Câmara Municipal de Iracemápolis (Lei municipal nº 2.013/2013) .: Org. LOVADINI, Mauricio, 2018.

As contrapartidas (Quadro 9) exigidas pelo município para que as empresas se enquadrem nos benefícios de reembolsos, isenções e restituições previstas no programa Prodesenvolve são relacionadas a incentivos econômicos, socioculturais e ambientais, retribuídos pela empresa beneficiária, tais como 50% do quadro da empresa ser composto por trabalhadores de Iracemápolis, faturamento da produção e licenciamento da frota de veículos da empresa no município, prevenção à poluição, patrocínio ou doação de parte do valor devido do imposto de renda para projetos culturais e do Fundo Municipal dos Direitos da Criança e do Adolescente. As contrapartidas estão contempladas no artigo 8º incisos I ao VII da legislação da seguinte forma:

**Quadro 9** : Contrapartida das empresas com o município.

Art. 8º Os beneficiários desta lei ficam obrigados às contrapartidas a seguir elencadas, pelo tempo a ser definido pela CTDS, sendo o de mínimo de 5 (cinco) anos ou o tempo que permanecer o seu reembolso, isenções ou restituições, se maior:
I – Admitir para trabalhar em suas atividades no mínimo 50% (cinquenta por cento) de pessoas residentes no município de Iracemápolis;
II – Licenciar no Município de Iracemápolis toda a frota de veículos que a empresa beneficiária utilizar no município de Iracemápolis;
III – Faturar toda a produção industrial ou prestação de serviços da unidade no Município de Iracemápolis;
IV – Adotar todas as medidas legais de combate e prevenção à poluição, nos termos das exigências da Legislação Federal, Estadual e Municipal;
V - Aplicar, a título de doação ou patrocínio durante todo o período de duração da isenção ou benefício, a quantia equivalente a 4% (quatro por cento) do Imposto de Renda devido, em Projetos Culturais do Município de Iracemápolis, aprovados pela CTDS, amparados pela Lei Federal nº 8.313, de 23 de dezembro de 1991 (Lei Rouanet), ou em Lei que vier a substituir ou alterar esta;
VI – Aplicar, a título de doação, durante todo o período de duração da isenção ou benefício, a quantia equivalente a 1% (um por cento) do Imposto de Renda devido em favor do Fundo Municipal dos Direitos da Criança e do Adolescente, nos termos aprovados pela CTDS. (Renumerado do inciso VII pela Lei Municipal nº 2.050, de 2013).
§ 2º O não cumprimento das contrapartidas acarretará a interrupção ou cancelamento dos reembolsos, isenções e restituições previstas nesta lei

**Fonte:** Câmara Municipal de Iracemápolis (Lei municipal nº 2.013/2013), 2013. : Org. LOVADINI, Mauricio, 2018.

O parágrafo 2º do inciso VI do capítulo 8 regulamenta caso o não cumprimento das contrapartidas o cancelamento dos benefícios dispostos na lei.

O atual prefeito, Fábio Zuza, não teve participação direta no processo de negociação com a Mercedes-Benz. Zuza, afirmou que “a participação do estado de São Paulo foi fundamental para a vinda da Mercedes-Benz para Iracemápolis. O município tem infraestrutura, qualidade de vida. A região é privilegiada, é um cinturão de desenvolvimento

do interior do estado de São Paulo, interligado por grandes rodovias e próxima ao aeroporto internacional de Viracopos, em Campinas”

#### 4.2.3 A Mercedes-Benz em Iracemápolis.

A possibilidade da vinda de uma grande indústria automotiva para uma pequena cidade potencializa, na administração pública, expectativas para a arrecadação de impostos; aos empresários e comerciantes a possibilidade de expansão da produção, do comércio e serviços; na população a perspectiva de geração de empregos, entre outros fatores que modificam a rotina de uma pacata cidade.

Em 2013, a Mercedes-Benz anunciou a construção de mais uma unidade produtiva no Brasil, exclusivamente para a produção de automóveis de passeio, sendo a primeira fábrica da montadora alemã do gênero de automóveis *premium* na América Latina e a quarta unidade produtiva da *holding* alemã Daimler AG no país.

O ex-prefeito de Iracemápolis explicou que a ideia da instalação de uma unidade produtiva de automóveis *premium* da MB no Brasil partiu do governo federal pela então presidente da República Dilma Rousseff, que em visita ao estande do salão do automóvel de São Paulo em 2012, foi convidada a posar para fotos em um carro da Mercedes-Benz (Figura 22). Dilma aceitou, mas com a condição e o compromisso que a MB trouxesse a produção de automóveis para o Brasil. Tal fato foi noticiado em outubro de 2013 pelo site especializado em notícias automotivas Carro Uol:

Após o anúncio da fábrica da Mercedes em Iracemápolis (SP), feito na terça-feira (1) no Palácio dos Bandeirantes, em São Paulo, Renschler contou a alguns jornalistas que, durante o Salão do Automóvel de 2012, recebeu a visita de Dilma Rousseff no estande da marca, no Anhembi. "Convidei-a para entrar e sentar em um dos nossos carros, mas Dilma respondeu: 'Faço isso quando vocês tiverem produção no Brasil'. E nós levamos isso muito a sério", disse Renschle. "Voltamos à Alemanha e intensificamos o planejamento para abrir uma fábrica de automóveis no país, e agora esperamos uma visita ilustre a nossos carros no Salão de São Paulo de 2014", disse o executivo. (SOUZA, 2013).

**Figura 22:** Presidente Dilma Rousseff no estande da Mercedes-Benz.



**Fonte:** Portal de notícias UOL, 2013.

O fator político e simbólico do pedido da presidente teve sua importância, mas, de fato o que fez a MB adotar a estratégia para instalação de uma unidade produtiva de automóveis *premium* no Brasil está relacionado ao plano econômico do regime automotivo INOVAR-AUTO, já abordado anteriormente no (capítulo 3 seção 3.2).

De acordo com o presidente da Mercedes-Benz no Brasil, o alemão Philipp Schiemer, um dos principais fatores que levaram a Mercedes-Benz a construir mais uma unidade no Brasil ocorreu pelo estabelecimento de regras e incentivos do programa INOVAR-AUTO. “O programa estabeleceu uma cota de importação de 4.800 veículos por ano, bem menos do que vendemos. Se não fizéssemos a fábrica, perderíamos competitividade — temos uma rede de concessionárias para manter aqui, e a conta não fecharia”. (BERTÃO, 2017)

Após a decisão da montadora para instalação de uma nova unidade produtiva no Brasil, a escolha da cidade passou por intensas disputas entre os estados. Segundo o ex-prefeito Valmir Gonçalves de Almeida, seis estados concorreram: São Paulo, Minas Gerais, Paraná, Rio de Janeiro, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, contemplando uma infinidade de cidades pleiteando a instalação da unidade produtiva da MB.

Diante do estudo de todo aspecto técnico para a viabilidade da escolha das cidades pela montadora, três deles foram escolhidos para a disputa final, Iracemápolis e Salto no interior de São Paulo, além de Joinville no norte de Santa Catarina.

O investimento inicial de R\$500 milhões chegou aos 600 milhões em 2016, ano de inauguração da indústria na cidade de Iracemápolis. A escolha do local para a instalação da unidade produtiva passou por uma análise estratégica da corporação, levando em conta fatores locacionais, vantagens comparativas e incentivos fiscais.

A Mercedes chegou a avaliar opções em Minas Gerais e Rio de Janeiro, mas, na reta final, afunilou entre o interior paulista e a região de Joinville (SC) os candidatos a ficar com sua nova fábrica. Além da proximidade de São Paulo – maior mercado de carros do país, separado a 160 quilômetros da cidade -, jogaram a favor de Iracemápolis fatores como o acesso rodoviário, a disponibilidade de mão de obra qualificada e a presença de uma cadeia de fornecedores que se instalaram na região para atender as montadoras de municípios próximos, caso da Hyundai, em Piracicaba, e da Honda, em Sumaré. Por outro lado, a insegurança em relação aos incentivos prometidos pelo governo catarinense, em meio à reforma discutida no Congresso que pode dar fim à guerra fiscal entre os Estados, pesou contra Joinville. (LAGUNA, 2013).

Nesse contexto de disputas entre territórios provocadas por guerras fiscais, Iracemápolis foi anunciada como a cidade para a instalação da unidade da Mercedes-Benz, o que gerou forte repercussão na época, sendo noticiado pelos principais veículos de comunicação de circulação nacional, tal como mostra a (Figura 23).

De acordo com o Grupo Daimler:

*“In October 2013 was announced the decision of Daimler group to install in Brazil a new plant for passenger cars production for the Brazilian market, in Iracemápolis, city located in São Paulo state. The new factory is under construction and on the first quarter of 2016 will start the production of C Class and the SUV GLA”.* (DAIMLER, 2017).

**Figura 23:** Manchetes sobre o anúncio da construção da fábrica da Mercedes-Benz em Iracemápolis.



Org.: LOVADINI, Mauricio, 2017.

#### 4.2.4 O papel do governo do estado de São Paulo.

Ao ser perguntado sobre o porquê da escolha da instalação da unidade produtiva da MB em Iracemápolis e como o interesse da montadora se efetivou pela cidade, Valmir foi enfático em dizer que essa era a grande pergunta, que inclusive prefeitos de outras cidades se perguntavam, por que Iracemápolis? O que gerou segundo ele uma “dor de cotovelo” entre muitos prefeitos.

De acordo com Valmir, a Investe SP – Agência Paulista de Promoção de Investimentos e Competitividade, organização social vinculada à Secretaria estadual de Desenvolvimento Econômico, Ciência e Tecnologia do estado de São Paulo, abriu um canal para que as prefeituras dos municípios do estado de São Paulo pudessem responder a requisitos solicitados por uma grande corporação industrial com intenção de construir uma

unidade produtiva em uma cidade no estado de São Paulo. Além disso, as cidades deveriam apresentar propostas que contemplassem a instalação da indústria, de tal modo, mais de 300 cidades participaram da seleção, semanalmente as prefeituras recebiam perguntas e solicitações de documentos, como por exemplo, legislações vigentes e indicadores sociais.

Valmir afirmou que a estratégia adotada pela prefeitura de Iracemápolis foi responder as solicitações no mesmo dia, ou no máximo no dia seguinte, mesmo que o prazo estabelecido para o envio dos documentos fosse maior, “os primeiros são olhados”, por isso fazia questão de enviar rapidamente, afirma Valmir. Todo esse processo foi realizado em sigilo, pois no contrato com a Investe-SP para a participação do processo seletivo das cidades havia uma cláusula de confidencialidade, as prefeituras não sabiam o nome da empresa e nem o ramo produtivo.

Na segunda etapa do processo de seleção, foram selecionadas cerca de 30 cidades, nesse período foi revelado que o ramo industrial era o automotivo e apenas no final desta etapa o nome da MB foi revelado.

No que tange ao aspecto político relacionado ao governo do estado de São Paulo, Valmir revelou que o então governador Geraldo Alckmin – PSDB, não fez distinções partidárias sobre a escolha do município, tendo em vista que na época Valmir era filiado ao PT<sup>13</sup>, partidos antagônicos no cenário político brasileiro. Para o ex-prefeito, a principal intenção do governador era conseguir o feito para a montadora se instalar no estado de São Paulo, atendendo aos requisitos solicitados pela corporação, independente da cidade.

O governo do Estado de São Paulo, através da Investe-SP, ofereceu toda assessoria para que a corporação alemã se instalasse em território paulista, tal como o presidente da Agência informou em 2013:

Entre os serviços prestados estão à localização de área, assessoria em infraestrutura, licenças ambientais e nas questões tributárias. “Atendemos a empresa desde o início do ano. Nossa equipe avaliou 21 cidades, tanto em aspectos ambientais quanto de infraestrutura, e visitou, junto com membros da empresa, oito municípios. Vamos continuar atendendo a Mercedes e sendo o ponto focal de contato da empresa com todos os órgãos do Governo do Estado, contribuindo para o sucesso do empreendimento”, explicou o presidente da Investe São Paulo, Luciano Almeida. (INVESTE-SÃO PAULO, 2018).

No que refere aos incentivos fiscais oferecidos na esfera estadual para a MB, eles estão enquadrados no programa Pró-Veículo, que consistia em:

Programa de incentivo fiscal que possibilita às montadoras instaladas em São Paulo a utilização de crédito acumulado de Imposto sobre Circulação de

---

<sup>13</sup> Atualmente o ex-prefeito Valmir é filiado ao PSD – (Partido Social Democrático).

Mercadorias e Serviços (ICMS) para modernização de suas plantas, construção de fábricas e desenvolvimento de novos produtos.

O Pró-Veículo pode ser utilizado por fabricantes de máquinas, equipamentos e veículos automotores, detentores de crédito acumulado apropriado de valor igual ou superior a R\$ 5 milhões, cujo investimento seja igual ou superior a R\$ 30 milhões.

A iniciativa permite ainda a concessão, caso a empresa não possua crédito acumulado ou saldo credor de ICMS, mediante regime especial, de suspensão ou diferimento do imposto devido na importação ou na aquisição interna de máquinas e equipamentos destinados ao ativo imobilizado, de forma a desonerar os investimentos em bens de capital. (INVESTE-SÃO PAULO, 2018).

Em relação ao processo de escolha de Iracemápolis para a implantação da unidade produtiva da MB, a Investe-SP explicou que:

Depois de analisar municípios em estados como Minas Gerais, Santa Catarina e Rio de Janeiro, a Mercedes-Benz escolheu Iracemápolis pelo fato de a cidade estar estrategicamente situada na Região Administrativa de Campinas, entre outros motivos. Estando distante apenas 153 quilômetros da capital paulista, a nova planta terá maior acesso ao amplo mercado consumidor e à rede de infraestrutura logística do Estado.

A Investe São Paulo assessora a Mercedes-Benz desde março de 2013. "Foram sete meses de um intenso trabalho da Investe São Paulo para mostrar que o Estado era a opção ideal para a instalação da nova planta. Além disso, fornecemos todo o suporte nas áreas ambiental, tributária, infraestrutura e também no relacionamento junto às concessionárias de serviços públicos e à prefeitura de Iracemápolis" (INVESTE-SP, 2018).

O financiamento da construção da fábrica foi realizado pela Desenvolve-SP – Agência de Desenvolvimento Paulista, vinculada à Secretaria estadual de Desenvolvimento Econômico, Ciência e Tecnologia do estado de São Paulo. A placa indicando as futuras instalações da Mercedes-Benz, ainda se encontra na entrada da fábrica. (Foto 07).



**Foto 07:** Placa indicando as futuras instalações da Mercedes-Benz



**Fonte:** Trabalho de campo. LOVADINI, Mauricio. 2018.

O governo do Estado também investiu em obras de infraestrutura para recuperação e ampliação na rodovia João Luís Ometto SP-306, rodovia de acesso à unidade produtiva da MB, no trecho que liga até o entroncamento com a Rodovia Laércio Cortê SP-147. As obras contemplaram a recuperação da pista, pavimentação dos acostamentos, implantação de faixas adicionais e duplicação da pista em frente à unidade da MB. (Foto 08).

**Foto 08 :** Placa indicando reformas na Rod. Luis Ometto – SP 306



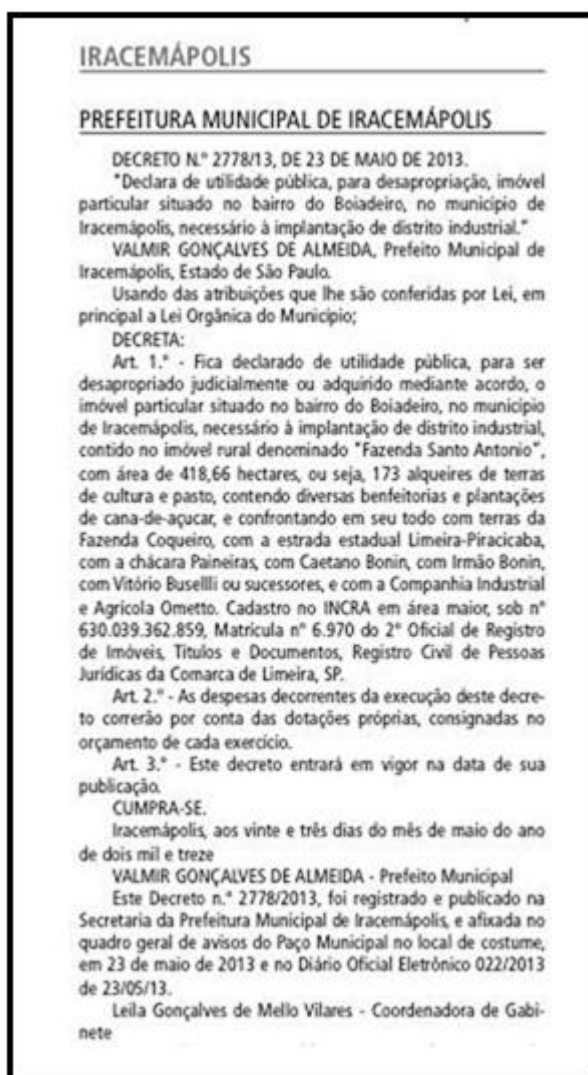
**Fonte:** Trabalho de campo. LOVADINI, Mauricio, 2016.

#### **4.2.5 A escolha da área.**

Para Valmir, a etapa mais difícil do processo seletivo foi a segunda, quando foi solicitada a indicação da área para instalação da unidade produtiva, e das alternativas oferecidas pelo município para ceder, sem custos, o terreno para a montadora.

A solicitação da MB, ao longo do processo seletivo, foi para que a prefeitura cedesse a área gratuitamente, fato que deixou Iracemápolis em desvantagem em relação a Salto e Joinville; cidades que ofereceram a área sem custos, segundo Valmir. O ex-prefeito afirmou que Iracemápolis não poderia oferecer a área gratuitamente, mas poderia conseguir um preço simbólico, muito abaixo do valor do mercado.

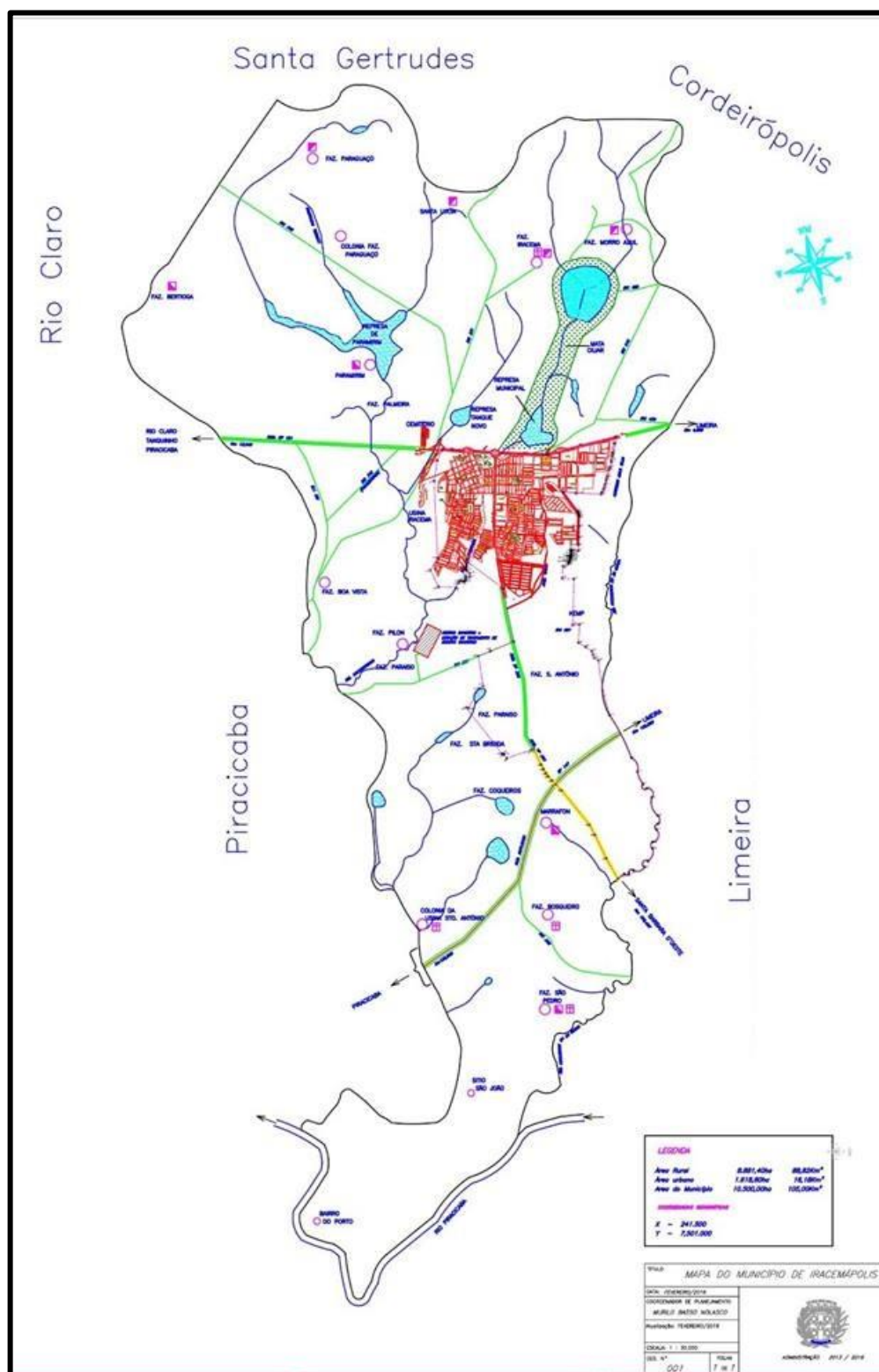
A área escolhida foi à propriedade privada da Usina Iracema, pertencente ao grupo São Martinho. Valmir explica que para que a área fosse reservada foi necessário criar um decreto de utilidade pública, sem que o grupo São Martinho soubesse, o que gerou um desconforto entre o grupo e a prefeitura, a partir da publicação do decreto no diário oficial do estado de São Paulo (Figura 24). Segundo o ex-prefeito a estratégia de não comunicar o grupo foi levada em consideração para que a área não fosse penhorada como garantia de outros compromissos, correndo o risco da prefeitura perder a área escolhida para a instalação da MB. A área decretada como utilidade pública foi de 418,66 hectares, maior do que área atual total do terreno onde a Mercedes-Benz está instalada, que consta com aproximadamente 250 hectares, o ex-prefeito alegou que essa diferença ocorreu para garantir uma área maior caso fosse necessário.

**Figura 24:** Decreto de utilidade pública de desapropriação de imóvel

**Fonte:** Diário oficial do estado de São Paulo, 2018 - Org. LOVADINI, Mauricio, 2018.

O (Mapa 11) destaca nas áreas em vermelho a delimitação do perímetro urbano da cidade. A (Figura 25) evidencia as áreas rurais incorporadas ao perímetro urbano e a (Figura 36) a imagem de satélite da localização da unidade produtiva da MB em Iracemápolis.

**Mapa 11:** Perímetro Urbano de Iracemápolis



**Fonte:** Câmara Municipal de Iracemápolis, 2015 - (Projeto de Lei Complementar N° 5/2015).

**Figura 25:** Demarcação das áreas rurais transformadas em perímetro urbano



**Fonte:** Câmara Municipal de Iracemápolis, 2013 - (Lei Ordinária Nº 2027/2013).



**Figura 26:** Imagem de satélite da área da Mercedes-Benz em Iracemápolis



**Fonte:** Google maps, 2018. Org. LOVADINI, Mauricio, 2018.

Após o trâmite de publicação no Diário Oficial do estado de São Paulo, o ex-prefeito sancionou a lei municipal nº 2027, de 5 de julho de 2013, de autoria do próprio executivo e aprovada pela câmara dos vereadores que determinou a inserção da área designada para utilidade pública no perímetro urbano do município de Iracemápolis, conforme explicita o artigo 1º da referida lei (Quadro 10).

**Quadro 10:** Inserção da área designada para utilidade pública no perímetro urbano do município de Iracemápolis

Art. 1º Fica inserida no perímetro urbano do Município de Iracemápolis a gleba de terra identificada e descrita abaixo, como de uso industrial e comercial na forma da Legislação vigente: Matrícula número 6.970 do Segundo Cartório de Registro de Imóveis, assim descrita: “Imóvel Rural denominado "Fazenda Santo Antônio”, localizada no Bairro do Boiadeiro, no município de Iracemápolis, desta comarca e 2ª circunscrição, com a área de 418,66 hectares, ou seja, 173 alqueires de terras de cultura e pasto, contendo diversas benfeitorias e plantações de cana-de-açúcar, e confrontando em seu todo com terras da Fazenda Coqueiro, com a estrada estadual Limeira-Piracicaba,

com a Chácara Paineiras, com Caetano Bonin, com Irmãos Bonin, com Vitório Buselli ou sucessores, e com a Companhia Industrial e Agrícola Ometto. Cadastrado no INCRA em área maior, sob número 630.039.362.859”.

**Fonte:** Câmara Municipal de Iracemápolis (Lei municipal nº 2.027/2013), 2013. : Org. LOVADINI, Mauricio, 2018.

Valmir relatou que foi uma tarefa árdua negociar e convencer o grupo São Martinho sobre a viabilidade da proposta, tendo em vista que o grupo não sabia que o decreto era para a instalação de uma grande montadora, pois o processo de seleção não havia sido encerrado e Iracemápolis ainda não tinha sido escolhida. Todo trâmite ocorreu em sigilo.

Uma vez a área decretada como utilidade pública, o grupo São Martinho não poderia mais utilizar a mesma como garantia para outras pendências, o que garantiu a prefeitura a reserva da área para a MB. Valmir relata que o clima ficou pesado entre o grupo e a prefeitura, e durante a “tormenta”, na terceira reunião com representantes do grupo São Martinho o prefeito foi informado que o grupo entraria em litígio com a prefeitura caso o decreto não fosse revogado, Diante desse fato, Valmir disse para os representantes do grupo São Martinho que ele tinha duas decisões: a primeira seria manter o decreto com o valor estimado para atender ao interesse público e a segunda seria renunciar ao mandato, pois para ele o seu papel, como prefeito eleito pela população, tinha como objetivo promover o desenvolvimento econômico da cidade. De acordo com o prefeito, “os membros do Grupo São Martinho se assustaram com a fala”, em seguida Valmir afirma que buscou esclarecer a importância para o Grupo pensar em médio prazo, pois a empresa lucraria muito mais com a valorização imobiliária das áreas de suas propriedades localizadas no entorno da área decretada como utilidade pública.

Para resolver o impasse entre prefeitura e o grupo proprietário da área, as negociações passaram a ser realizadas diretamente com o presidente do Grupo São Martinho, que passou a considerar a viabilidade do negócio com a possibilidade de valorização das áreas adjacentes próximo da Mercedes-Benz.

Para garantir os valores acordados entre prefeitura, Grupo São Martinho e a MB, o poder público municipal indenizou o grupo São Martinho em R\$500.000,00, pela lei municipal nº 2.052/2013 de 2 de outubro de 2013, de autoria do executivo e aprovada pela Câmara Municipal que dita sobre o ressarcimento, pelo poder público, ao proprietário legal da área, em caso de venda, no valor de até R\$ 5,00 o metro quadrado, para fins de

desenvolvimento industrial do município, como apontam o Caput e os artigos 1, 2 e 3 da referida lei (Quadro 11).

**Quadro 11:** Indenização para fins de desenvolvimento industrial do município.

“Autoriza o Chefe do Poder a indenizar o proprietário no valor da soqueira de área que especifica, em caso de venda da referida área pelo valor de até R\$ 5,00 (cinco reais) o metro quadrado, para fins de desenvolvimento industrial do município, e dá outras providências correlatas”.

**Art. 1º** Fica autorizado o Chefe do Poder Executivo a indenizar, a título de compensação, a Sociedade São Martinho S/A, CNPJ/MF sob nº 51.466.860/0001-56, no valor da soqueira do plantio de cana-de-açúcar da área da matrícula instalada dentro do perímetro do município de Iracemápolis, que perfaz área de 2.465.100 m<sup>2</sup> (dois milhões, quatrocentos e sessenta e cinco mil e cem metros quadrados), localizado à Estrada Iracemápolis – Santa Bárbara, altura do Km 8, no Município de Iracemápolis, Estado de São Paulo, objeto parcial das matrículas de nº 6.970 e 6.971 do 2º Ofício de Imóveis de Limeira/SP, atualmente pertencentes à sociedade São Martinho S/A, compensação que totalizada R\$ 500.000,00 (quinhentos mil reais).

**Art. 2º** A indenização referida no art. 1º ser dará em caso de venda da referida área pelo valor de até R\$ 5,00 (cinco reais) o metro quadrado, para fins de desenvolvimento industrial do município.

**Art. 3º** O pagamento desta indenização será realizado em 50% (cinquenta por cento) no orçamento de 2014, e 50% (cinquenta por cento) no orçamento de 2015, sendo esta última parte corrigida pelo índice oficial da poupança.

**Fonte:** Câmara Municipal de Iracemápolis (Lei municipal nº 2.052/2013), 2013 - Org. LOVADINI, Mauricio, 2018.

De acordo com o ex-prefeito a compra da área foi feita diretamente entre MB e grupo São Martinho, em valores oficiais, estima-se que a transação foi de R\$ 10 milhões. Valmir relatou, ainda, que a transação foi feita diretamente pelas empresas, “pois se a prefeitura comprasse a área teria que fazer um leilão para poder vender, gerando risco de perder a área por uma supervalorização do preço da terra e por eventual interesse de outros compradores”.



#### 4.2.6 A questão sindical

A questão sindical foi um dos entraves para a Prefeitura de Iracemápolis nas tratativas para a instalação da Mercedes-Benz na cidade. Tais dificuldades se justificam pelo fato da prefeitura ter se responsabilizado pelo papel de dialogar e convencer o Sindicato dos Metalúrgicos de Limeira sobre a importância da instalação da Mercedes-Benz em Iracemápolis.

Para compreender os processos das negociações entre o poder público municipal, Mercedes-Benz e Sindicato, foram entrevistados 3 diretores do Sindicato dos Metalúrgicos de Limeira, cujo questionário encontra-se no Apêndice II, página 200.

A representação sindical dos trabalhadores das indústrias metalmeccânica de Iracemápolis responde ao sindicato dos metalúrgicos de Limeira, Rio Claro e região. O sindicato tem como base territorial 8 cidades da região, abrangendo além de Limeira e Rio Claro, as cidades de Cordeirópolis, Santa Gertrudes, Ipeúna, Corumbataí, Itirapina e Iracemápolis, cidade onde está localizada a Mercedes-Benz.

A filiação da corrente sindical do Sindicato dos Metalúrgicos de Limeira, está vinculadas a Intersindical – Instrumento de Luta e Organização da Classe Trabalhadora, organização sindical fundada em 2006 em decorrência de dissidência com a Central Única dos Trabalhadores (CUT) . De modo geral, essa corrente sindical tem princípios claros em relação à defesa dos direitos dos trabalhadores, sendo conhecida como uma corrente combativa e com uma reduzida capacidade de ceder aos seus princípios ideológicos, pautados sobre o viés ideológico socialista.

O sindicato soube da intenção da vinda da MB em 2013. O primeiro contato com o sindicato relacionado à intenção da instalação da unidade produtiva da MB em Iracemápolis deu-se pelo poder público nas figuras do prefeito da época o Sr. Valmir Almeida (PT), do presidente da Câmara Municipal Donizete Aparecido Stein - Progressistas (PP) e mais um vereador não denominado. Posteriormente, o sindicato foi chamado para quatro encontros com representantes da montadora, as reuniões ocorreram na cidade de Campinas, cidade onde a Mercedes-Benz tem instalada uma unidade produtiva, relatou o diretor do sindicato.

De acordo com o sindicato, as tratativas tinham como objetivo a facilitação da instalação da MB em Iracemápolis. A proposta visava a flexibilização de direitos trabalhistas e estabelecimento de uma jornada de trabalho semelhante a da unidade produtiva de São Bernardo do Campo, que é de 42 horas, aumentando para a unidade de Iracemápolis para 44 horas semanais, proposta essa aceita pelo sindicato. O principal entrave foi a questão de

inserção de banco de horas. Essa estratégia está relacionada à baixa ou alta produtividade em um determinado período do ano, as montadoras de modo geral reduzem o ritmo de produção, com foco na venda dos estoques.

Os sindicalistas explicaram que se a montadora entender que a produtividade está baixa, os funcionários são dispensados do tempo integral da sua jornada ou recebem férias coletivas. Quando a produtividade volta a crescer, os funcionários regressam a sua jornada original e são obrigados a cumprir as horas não trabalhadas durante a baixa produtividade, geralmente em horários flexíveis ao seu turno original, aumentando assim a jornada de trabalho. O sindicato se manifestou irredutível sobre essa questão; diante das oscilações produtivas e de mercado, a responsabilidade é do empregador e não do trabalhador.

Durante o processo de negociação entre montadora e sindicato, o poder público de Iracemápolis atuou na tentativa para que o sindicato cedesse sobre pontos irredutíveis. De acordo com o sindicalista, o prefeito chegou a chorar durante a reunião com os representantes do sindicato e propôs até o desmembramento da abrangência sindical geográfica da cidade de Iracemápolis; de Limeira para Piracicaba, cidade onde o Sindicato dos Metalúrgicos é filiado à central Força Sindical, conhecida por facilitar a flexibilização de acordos entre corporações e trabalhadores.

Para os sindicalistas, independente da relação com o sindicato, a MB montaria a unidade produtiva em Iracemápolis de qualquer forma, tendo em vista a questão dos subsídios oferecidos pelo poder público e pela localização estratégica da cidade, o que facilita o escoamento dos produtos para São Paulo e para o porto de Santos.

No que se refere ao poder público, o ex-prefeito de Iracemápolis, Valmir de Almeida Gonçalves, destacou as dificuldades para intermediar e convencer o sindicato dos metalúrgicos de Limeira sobre a instalação da MB em Iracemápolis. De acordo com Valmir, o sindicato tinha uma visão equivocada; “alegava que o prefeito estava iludido, que a MB viria explorar os funcionários, no momento oportuno, abandonaria a cidade, uma visão de “louco”.

Em uma das reuniões o ex-prefeito afirmou ter chorado, tamanha falta de diálogo e intransigência por parte do sindicato. “O sindicato não poderia ser um entrave, por isso atuei de forma sistemática para que o sindicato afrouxasse as reivindicações e esperasse a empresa se instalar na cidade para posteriormente iniciar suas reivindicações, tal como o piso salarial, mas no momento da instalação não é possível sugerir que um piso salarial de R\$2.000 seja elevado para R\$4.000. A empresa primeiro precisa sobreviver”, afirmou

Valmir. O impasse para a instalação da unidade produtiva entre sindicato e MB foi resolvido após reuniões entre as partes.

Ao ser indagado sobre o principal motivo da escolha de Iracemápolis, o prefeito identificou diversos fatores; entre eles a seriedade das tratativas do município, do compromisso e rapidez ao longo do processo seletivo. Valmir comentou que antes da decisão final da escolha e do anúncio da cidade escolhida, os prefeitos das 3 cidades finalistas foram chamados, em dias diferentes, para uma reunião em São Paulo, na qual foi feita a seguinte pergunta pelos diretores da MB. Por que você acha que a empresa Mercedes-Benz deve escolher a sua cidade? Em tom emotivo, Valmir preferiu não revelar o que respondeu para os diretores da MB e que pretende, um dia, escrever em um livro de memórias.

A notícia da escolha de Iracemápolis foi recebida pelo então prefeito de Iracemápolis antes do anúncio oficial e não poderia ser vazada, pois a MB teria que comunicar os prefeitos das outras duas cidades finalistas sobre os motivos delas não serem escolhidas. Valmir afirmou que talvez um dos erros dos prefeitos das cidades concorrentes foi ter anunciado que suas respectivas cidades receberiam uma unidade produtiva da MB. Esse processo durou em torno de 15 dias, até o anúncio oficial.

Valmir afirmou que, além das dificuldades na escolha da área e das tratativas com o sindicato, “todo esse processo foi realizado em sigilo absoluto, pois se a informação vazasse o município seria desclassificado do processo seletivo. O vazamento da informação faria com que a que a empresa perdesse a confiança no município, além de provocar uma especulação imobiliária”. Para evitar vazamento de informação, Valmir contou com uma equipe composta de 6 membros de confiança, mas mesmo assim, segundo ele, na última etapa do processo um membro da equipe deu a entender nas entre linhas para o jornal da cidade, que Iracemápolis tinha sido o município escolhido, colocando em risco a vinda da MB. Valmir mencionou que teve uma grande “dor de cabeça” para desmentir na imprensa, revelando, também, que recebeu uma ligação de um diretor da MB que ficou extremamente irritado com o vazamento na notícia.

#### **4.2.7 O início da produção da Mercedes-Benz em Iracemápolis**

Após a escolha de Iracemápolis como a cidade para instalação da unidade produtiva em 2013, a MB inaugurou, em abril de 2014, um porto seco no Distrito industrial 1 da cidade no sistema *PDI - (Pre Delivery Inspection)*, ou seja, centro de inspeção e entrega dos automóveis importados produzidos pela marca na Alemanha e nos EUA. ( Figura 27).

Na inauguração o gerente de preparação de importados Vanderlei Pradella e o gerente de assuntos governamentais e institucionais da Mercedes-Benz, Sérgio Kakaz relataram em coletiva de imprensa o funcionamento do PDI.

Os carros passarão por vistorias e adaptações à legislação brasileira. "O processo de vistorias que serão aplicadas nesses veículos vai desde revisão geral até inspeção - que verifica vários itens, como extintores de incêndio, etiquetas de chassi (que são aplicadas nos vidros dos carros), como também a parte de manual de instruções do veículo. Após isso, os carros são encaminhados para a concessionária em que o cliente efetuou a compra do carro", completou Pradella. No momento, os carros da Mercedes recebidos em Iracemápolis e que já estão passando pelo trabalho de PDI são os modelos Classe A e Classe C. Porém, modelos - como Classe B e ML - já estão no porto de Santos e deverão chegar em breve ao Centro de Inspeção. "Esses são os modelos que estamos trabalhando no momento. Posteriormente, todos os modelos da marca, sem exceção, passarão obrigatoriamente por aqui antes de serem distribuídos", explicou o gerente de assuntos governamentais e institucionais da Mercedes-Benz, Sérgio Kakaz. (INVESTE-SÃO PAULO, 2014)

**Figura 27:** Centro de inspeção – Porto seco MB



**Fonte:** Gazeta de Iracemápolis, 2014.

A geração de emprego na cidade também foi um dos temas do gerente de assuntos governamentais e institucionais da Mercedes-Benz.

Para o trabalho foram contratados cerca de 20 iracemapolenses, segundo o representante de relações governamentais e institucionais da empresa, Sérgio Kacas. A Mercedes trouxe uma equipe de aproximadamente cinco pessoas para iniciar e coordenar os trabalhos. (GAZETA DE IRACEMÁPOLIS, 2014).

O Porto Seco foi instalado no antigo prédio da indústria de capacetes Starplast. De acordo com o ex-prefeito, o prédio estava praticamente alugado para uma transportadora e, para que o prédio fosse utilizado para a MB, o prefeito entrevistou junto aos proprietários. O aluguel ficou a cargo da prefeitura, porém o acordo estabelecido entre a prefeitura e MB foi para a montadora pagar o aluguel e, quando a cota do ICMS do município fosse repassada pelo estado, a prefeitura restituiria os valores para a MB. Valmir esclareceu que tal medida foi necessária pelo fato da prefeitura não ter verba suficiente no orçamento para o pagamento do aluguel mensal. Atualmente, o Porto Seco da Mercedes-Benz está localizado dentro da própria unidade produtiva e o prédio onde funcionava o centro de inspeções foi devolvido aos proprietários.

Nesse sentido, o ex-prefeito apresentou alguns pontos relevantes sobre o faturamento dos impostos dos veículos importados, vindos dos EUA e Alemanha. Valmir relatou que, antes do Porto Seco em Iracemápolis, os carros importados da MB chegavam ao porto do Rio de Janeiro e de lá eram levados para a cidade de Juiz de Fora - MG, cidade onde a MB tem uma unidade produtiva. Os carros eram faturados em Juiz de Fora. De acordo com o ex-prefeito, a contrapartida pedida pela prefeitura nas tratativas com a MB foi a de trazer os carros importados para serem inspecionados em Iracemápolis e assim faturados no município, gerando mais receitas em relação aos impostos. Em abril de 2014, a MB transferiu as inspeções de Juiz de Fora para Iracemápolis. Os carros importados desembarcam no porto de Santos e são trazidos para Iracemápolis, o que para Valmir foi um benefício para a montadora, pois deixaria de pagar impostos em dois estados (Rio de Janeiro e Minas Gerais) e também beneficiaria o município que teria uma maior arrecadação com ICMS – Impostos sobre circulação de mercadorias e serviços.

No que tange a arrecadação, Valmir afirmou que, a partir de 2016, o orçamento do município passou a ser maior, com a arrecadação do faturamento dos veículos importados. Em 2017 o orçamento do município foi de R\$ 55 Milhões e a projeção para 2018 saltou para R\$ 79 milhões, alavancados pela produção e pelo faturamento dos carros importados da MB. O atual prefeito, Fábio Zuza revelou que houve um aumento significativo em termos de arrecadação em 2018, porém não precisou valores.

A unidade produtiva foi inaugurada no ano de 2016, com capacidade de produção de até 20.000 veículos do seguimento *premium*, a fábrica foi instalada em uma área total de 2,5 milhões de m<sup>2</sup> e cerca de 140.000 metros quadrados de área construída, em uma antiga área de plantação de cana de açúcar, adquirido por um valor estimado de 10 milhões de reais. Na unidade são produzidos em sua linha de montagem os veículos Classe C com valor no modelo de entrada de R\$ 157.900,00 à vista e o SUV GLA com valor no modelo de entrada de R\$ 154.900,00 à vista. (Figura 28).

A nova fábrica da Mercedes-Benz do Brasil em Iracemápolis, interior de São Paulo, dá início à produção de automóveis utilizando modernos processos industriais. A nova unidade foi inaugurada em março de 2016 sendo mais um marco de progresso do desenvolvimento da rede de produção flexível e eficiente da marca: (MERCEDES-BENZ, 2017).

**Figura: 28:** Modelo C-Class e modelo Sedan - GLA



**Fonte:** Mercedes-Benz, 2017.

**Figura 29:** Modelos comemorativos de automóveis produzidos em Iracemápolis



**Fonte:** Mercedes-Benz, 2016.

Os modelos de organização da produção e gestão do trabalho seguem os padrões de flexibilização da produção, como uma tendência mundial da marca em um amplo processo de reestruturação produtiva iniciado na década 1990. Diante do que foi exposto, a unidade de Iracemápolis (Figuras 30 e 31) foi projetada e desenvolvida obedecendo aos padrões de produção flexível.

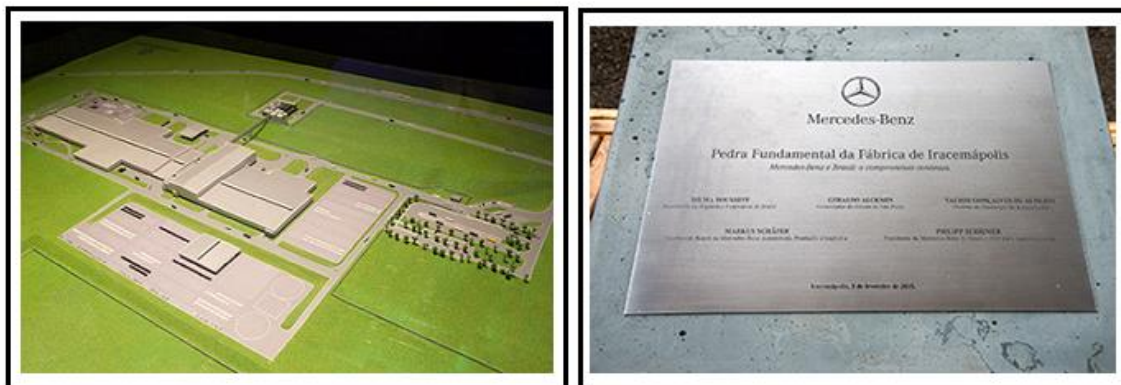
A nova unidade da Mercedes-Benz se destaca por algumas características como Lean Culture (cultura enxuta) e produção verde que utiliza conceitos, processos e ações voltados à preservação do meio ambiente e à redução do consumo de recursos naturais. A planta de Iracemápolis produz 50% da energia que consome como resultado de cogeração em um sistema híbrido que utiliza energia elétrica e gás natural, outro destaque é o sistema de pintura à base de água, que utiliza a tecnologia mais eficiente disponível no mercado. [...]

[...] A nova fábrica no Brasil faz parte da rede de produção global da Mercedes-Benz. Essa rede também inclui instalações de produção na Índia, Indonésia, Malásia, Tailândia e Vietnã. Em todos esses locais a Mercedes-Benz produz



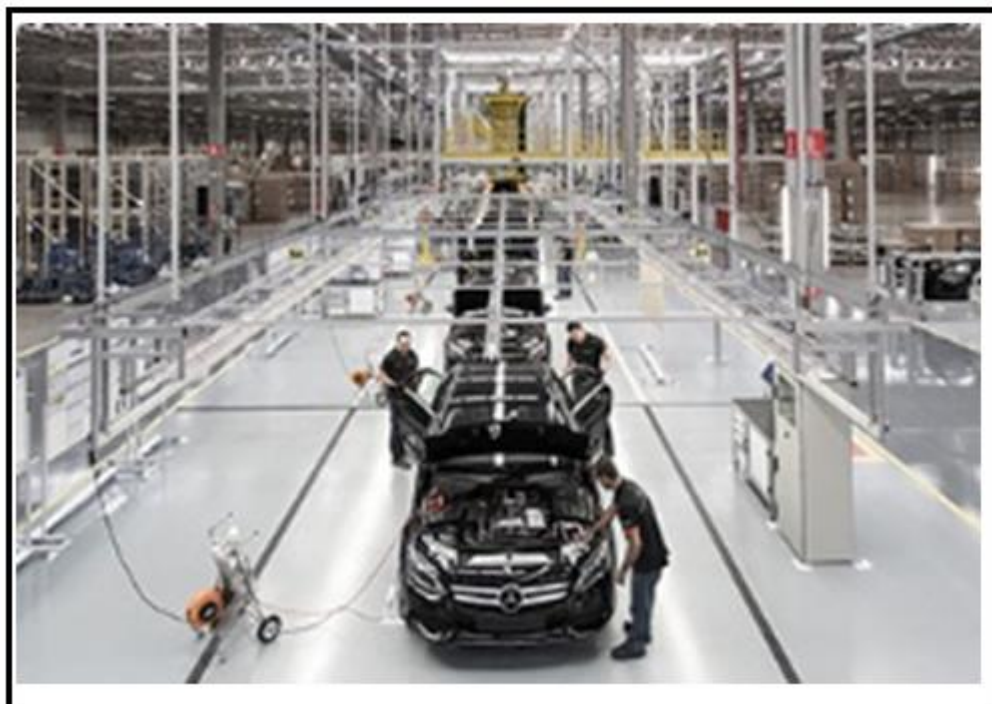
veículos em vários níveis de extensão para os mercados locais. (MERCEDES-BENZ, 2017).

**Figura 30:** Planta da unidade produtiva Mercedes-Benz- Iracemápolis e Pedra Fundamental da Mercedes-Benz – Iracemápolis



**Fonte:** Mercedes-Benz, 2017.

**Figura 31:** Linha de produção Mercedes-Benz – Iracemápolis



**Fonte:** Mercedes-Benz, 2017.



#### 4.2.8 Mão de obra e empregabilidade.

Ao que se refere aos investimentos da prefeitura em mão de obra qualificada, as ações para dar base e qualificação para a população, foram feitas em parcerias com o Posto de atendimento ao trabalhador (PAT), rede de atendimento coordenado pelo governo do estado do São Paulo. Em relação à mão de obra especializada para o ramo automotivo, a parceria foi realizada com o SENAI. Antes da inauguração da sede própria do SENAI em 2017, a prefeitura alugava um prédio para a realização dos cursos oferecidos.

A expectativa de geração de emprego no ano de 2016 girava em torno de 750 empregados diretos e 2.250 indiretos, totalizando cerca de 3.000 mil empregos. “Os empregos indiretos devem ser divididos entre as empresas de suporte, que vão fornecer equipamentos e acessórios para os veículos e, também, nos serviços e comércios que deverão se desenvolver, como hotéis, escolas e restaurantes” (G1, 2013). No que tange à contratação de mão de obra para a linha de montagem, a Mercedes-Benz firmou parceria com o Serviço Nacional de Aprendizagem Indústria (SENAI).

Para atender tal demanda, o SENAI de Iracemápolis (Figura 32) passou por um amplo processo de reestruturação. Inaugurado em 2007, com cursos voltados para a indústria metalomecânica, a escola funcionava em um prédio alugado da prefeitura. A partir de 2010, foi projetado um prédio próprio para a instituição, que teve sua construção iniciada em 2013 e concluída em 2016. De acordo com a instituição, o novo prédio possui um projeto moderno e amplo, comportando em seus 7 mil metros quadrados de área construída, “uma espaçosa biblioteca, agradáveis áreas de recepção, secretaria e convívio social, além de oficinas das áreas da Metalmeccânica, Eletroeletrônica, Soldagem, Laboratórios e Salas de Aulas equipadas para o desenvolvimento das atividades educacionais”. (SENAI, 2017)

Em termos de recrutamento e treinamento de colaboradores para a linha de produção, a empresa coopera com o SENAI, Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial. Um novo centro de treinamento foi estabelecido em Iracemápolis com a finalidade de capacitar mão de obra local. Para fortalecer o treinamento, colaboradores foram enviados a outras fábricas da Mercedes-Benz no mundo, onde puderam se familiarizar com os processos de produção e integrar melhor o conceito global das demais. (MERCEDES-BENZ, 2017).

Atualmente, a instituição de ensino oferece cursos relacionados ao ramo Automotivo – Mecânica, com dois cursos presenciais, sendo eles Mecânico automobilístico e Mecânico

de automóveis leves, além do curso de Eletricista industrial, vinculado ao ramo Eletroeletrônica – Eletricidade.

**Figura 32:** SENAI de Iracemápolis



**Fonte:** SENAI, 2017.

O atual prefeito Fábio Zuza, revelou que tem como projeto para 2019, pleitear junto ao governo do estado de São Paulo, a construção de uma unidade da Faculdade de Tecnologia do estado de São Paulo (FATEC), para a cidade. “Á área já está reservada, será ao lado do SENAI e contribuirá na qualificação da população de Iracemápolis e região”. Se de fato, o projeto se realizar, será a primeira faculdade de Iracemápolis.

No que concerne ao processo de contratação dos funcionários, parte dos funcionários vieram transferidos de outras unidades da MB no Brasil, tendo em vista o *know how* da produção automotiva, outra parte de trabalhadores foram contratados de indústrias de autopeças localizadas na região e uma parcela de trabalhadores oriundos de Iracemápolis e de cidades vizinhas. Grande parte da mão de obra passou por qualificação no SENAI de Iracemápolis que, de acordo com o Sindicato, foi projetado para atender as demandas da MB. Um grupo de trabalhadores foi selecionado para aprender o processo de montagem de veículos na Índia. Em 2015 o *site Automotivebusiness*, especializado em notícias automotivas, estampou a seguinte manchete: “Mercedes leva à Índia pessoal de Iracemápolis”. A reportagem apontou como ocorreu o intercâmbio:

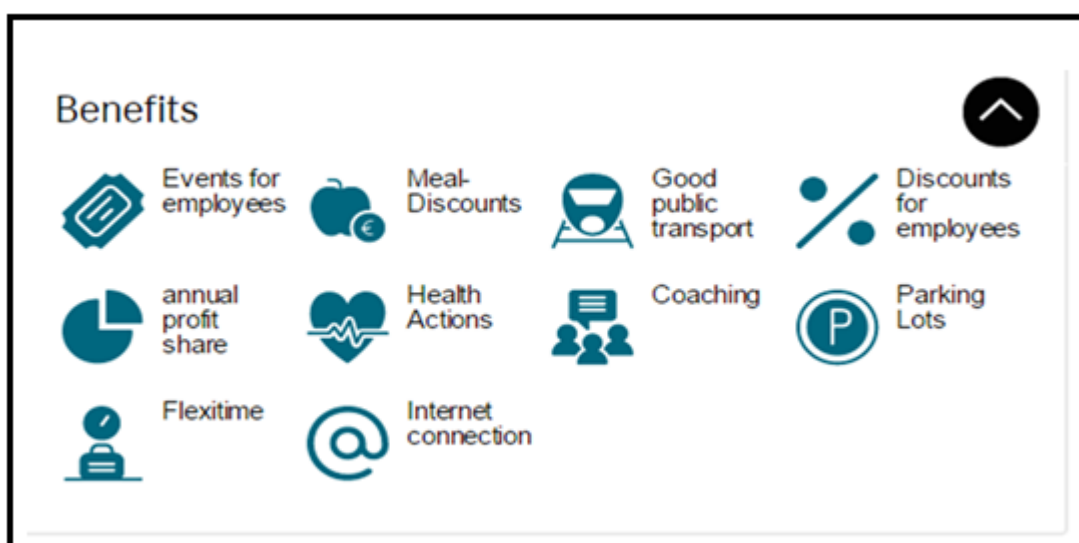
Brasileiros vão aprender na Índia como é que se montam carros alemães. Um grupo de colaboradores da futura fábrica da Mercedes-Benz em Iracemápolis

(SP) passa a receber treinamento a partir deste mês em Pune, onde a companhia produz o sedã Classe C desde 2009 e recentemente passou a fazer o utilitário esportivo GLA. Esses modelos também serão fabricados no Brasil em 2016. Os participantes ficarão cerca de quatro semanas na Índia e serão treinados nas áreas de produção, desde a pré-montagem até a linha de montagem final, passando pelas células de trabalho de instalação de painel, de inspeção e de qualidade. O programa internacional faz parte do treinamento dos colaboradores, que no Brasil irão transmitir sua experiência a outros funcionários. Esse primeiro grupo vai trabalhar em Pune na montagem final de automóveis. Entre eles estão mais de dez colaboradores selecionados na região de Iracemápolis, em parceria firmada com o Senai da cidade. (AUTOMOTIVEBUSINESS, 2015)

De acordo com o Sindicato, no que tange a estrutura hierárquica dos funcionários, “grande parte dos trabalhadores atua na montagem dos veículos e recebe o piso salarial, os líderes de fábrica recebem um salário um pouco maior e os funcionários que trabalham com processo de engenharia da produção são mais bem remunerados, e em sua grande maioria vieram transferidos de outras unidades da MB para Iracemápolis”.

No que diz respeito aos benefícios para os trabalhadores da unidade produtiva da Mercedes-Benz de Iracemápolis, a Daimler AG lista uma série de amenidades oferecidas aos seus funcionários (Figura 33), tais como: eventos para funcionários; vale refeição; transporte público de qualidade; descontos para funcionários; participação anual nos lucros; ações de saúde; treinamento e capacitação; ampla área de estacionamento; horário flexível e conexão com internet.

**Figura 33:** Benefícios oferecidos pela Mercedes-Benz na Unidade produtiva de Iracemápolis



Fonte: Daimler AG, 2017.

Com base na lista de benefícios oferecidos aos trabalhadores da MB e disponibilizados no site da Daimler, foi perguntado aos sindicalistas se de fato são concebidos. Em relação a eventos para funcionários, são realizados eventos comemorativos, tal como os 50 anos da MB no Brasil. Sobre a Participação anual de Lucros, no ano de 2016, os valores foram intermediados pelo sindicato e, em 2017, não houve participação do sindicato, sendo a negociação feita direta entre a montadora e os funcionários. Os valores não foram precisados em porcentagem, mas de acordo com o sindicato a participação anual de lucros foi entorno de R\$ 6.700. Sobre o tempo flexível, ele é estabelecido ao longo do dia, caso o funcionário necessite chegar mais tarde ele compensa a diferença de horário durante o seu turno.

De acordo com o sindicalista José Dantas Sobrinho, a MB tem um processo de produção artesanal – *craftsmanship*, fugindo dos padrões de uma linha de montagem fordista. “Grande parte dos elementos que compõem a montagem dos veículos é importada e a montadora tem tido dificuldade em importar os insumos. Desta maneira e, por questões de mercado, a corporação atua em apenas em um turno e com metade da sua produção em funcionamento”.

Esse modelo de produção de montagem manual tem acarretado problemas de saúde e de insalubridade aos trabalhadores, segundo o diretor José. O sindicato já atendeu em torno de 14 trabalhadores que passaram por uma análise do médico do trabalho de Campinas, com suspeita de contaminação de alumínio no sangue ocasionado pelo vapor da fumaça da solda. Outro problema apontado por José está relacionado à ergonomia, pelo fato dos trabalhadores se movimentam o tempo todo durante a montagem.

No benefício sobre a alimentação, ocorre um desconto do salário dos trabalhadores; a alimentação é fornecida pela empresa terceirizada Grupo *Vivosabor* sediada na cidade de Americana-SP. De acordo com o sindicato, a principal reclamação está ligada à qualidade e quantidade das refeições, pouca variedade de alimentos e quantidade regrada.

No que diz respeito aos descontos em produtos para funcionários, o sindicato afirmou que eles existem, porém por serem produzidos veículos de alto padrão e com preços elevados, girando em torno de R\$150.000, fica praticamente inviável a compra, mesmo com desconto cedidos para os trabalhadores. A média dos cerca de 400 a 450 trabalhadores recebem o piso salarial, de R\$2.000.

Cabe ressaltar, segundo o *site* da Daimler AG (2016), que o número de funcionários contratados diretamente pela Mercedes-Benz da unidade de Iracemápolis foi de 122

funcionários, corroborando a tese de subcontratação da produção e terceirização dos serviços (Figura 36).

No que tange os benefícios relacionados à saúde, o sindicato não soube especificar se existem, mas apontou novamente a questão da insalubridade, “sendo o maior problema a contaminação pela solda. Segundo laudos feitos a pedido da própria MB, apontaram os problemas. Outro problema que chama a atenção em relação à questão da saúde está vinculado à água, pelo fato da infraestrutura da rede de distribuição de água não chega até a MB, sendo esse um grande problema para o abastecimento tanto para o consumo quanto para a produção. Os trabalhadores relataram ter encontrado insetos na água. A montadora é abastecida diariamente por cerca de 20 caminhões pipas”.

A conexão de internet é oferecida aos trabalhadores, de acordo com os sindicalistas eles não têm dificuldades de conversar com os trabalhadores via aplicativos de mensagens.

Com relação ao transporte coletivo e de qualidade, os sindicalistas apontam que a empresa oferece ônibus para os trabalhadores que residem em Iracemápolis e nas cidades circunvizinhas, sendo elas, Limeira, Piracicaba, Americana, Santa Barbara do Oeste e Rio Claro, são cerca de 8 ônibus disponibilizados pela MB, a empresa terceirizada que presta o serviço é a *VSI transportes* – Viação Santo Ignácio, com sede em Diadema no ABCD paulista e com filial em Valinhos, cidade da região metropolitana de Campinas.

A qualificação e o treinamento dos funcionários, a parceria é feita com o próprio SENAI e constantemente são realizadas orientações sobre segurança do trabalho.

Em relação ao número de funcionários da montadora, o sindicato não soube precisar número exato, mas estima-se entre 400 a 450 funcionários diretos e em torno de 300 funcionários terceirizados, sendo 40 funcionários sindicalizados.

A questão da empregabilidade também foi apontada pelo ex-prefeito Valmir Gonçalves de Almeida, como contraponto aos incentivos oferecidos; a montadora se comprometeu a contratar, no mínimo, 50% da mão de obra de moradores residentes em Iracemápolis, o não cumprimento acarretaria na retirada dos incentivos. Valmir salientou que “uma eventual retirada de incentivos pode levar a montadora a sair da cidade e buscar outras que ofereçam melhores condições, por isso, as medidas têm que ser bem pensadas”. O ex-prefeito afirmou que a MB tentaria cumprir esse percentual, mas que não era uma exigência legal, foi um acordo tácito, segundo Valmir “o importante é manter esse percentual de trabalhadores da cidade, mesmo que tenha uma variante um pouco para mais ou para menos”. A dificuldade, nesse sentido, está relacionada à mão de obra especializada. Valmir comentou

que, além de Iracemápolis, outras cidades da região como Limeira, Piracicaba e Rio Claro demandam um grande número de funcionários.

Para o atual prefeito Fábio Zuza, “a expectativa para geração de emprego era grande, porém não foi aquilo que todo mundo esperava”.

#### **4.2.9 A greve:**

As negociações entre o Sindicato dos Metalúrgicos e a Mercedes-Benz teve início no ano de 2015, quando a montadora instalou o Porto Seco em um galpão alugado no distrito industrial de Iracemápolis. Os carros importados da Alemanha eram trazidos até o Porto Seco e passavam pelos últimos ajustes até serem liberados para as concessionárias do país. Dessa forma, a contratação de funcionários teve início em 2015. Em março de 2016, a unidade produtiva foi inaugurada incorporando parte da massa de funcionários já contratados. Foi, a partir de então, que o sindicato abriu as primeiras negociações para reivindicações sobre melhores condições de trabalho. Durante as negociações, a MB propôs redução de jornadas e de salários, flexibilizando o tempo de trabalho.

Em agosto de 2016, a unidade produtiva da Mercedes-Benz paralisou suas atividades por conta da greve realizada pelo Sindicato dos Metalúrgicos de Limeira, Rio Claro e Região, entidade sindical que representa os trabalhadores da Mercedes-Benz em Iracemápolis (Figura 37). De acordo com o Sindicato dos Metalúrgicos de Limeira, Rio Claro e Região (2017), o que moveu os cerca de 350 trabalhadores responsáveis pela montagem de veículos foram as seguintes reivindicações: “PLR (Participação nos Lucros ou Resultados) de R\$ 12.000,00, vale alimentação de R\$ 300,00, café da manhã e um Plano de Cargos e Salários”.

De acordo com o sindicato, a causa responsável pela a greve esteve relacionado a reivindicações para melhorias das condições econômicas, a PLR foi o principal fator de entrave nas negociações, associadas a outras reivindicações como campanha salarial, uma vez que a data-base da categoria é no mês de setembro e a greve teve início no mês de agosto de 2017.

A greve foi decidida em assembleia e contou com a adesão da grande maioria dos trabalhadores e de acordo com o sindicato a MB apresentaria uma proposta no dia seguinte ao indicativo de greve, mas os trabalhadores resolveram não esperar e a paralisação das atividades produtivas da fábrica foi iniciada (Figura 34).

No período da greve a MB entrou na justiça e conseguiu um interdito proibitório, impedindo piquetes, por parte do sindicato, na portaria da fábrica, sob pena de multas pesadas ao sindicato, além de investir em aparatos de segurança e de pressão e convencimento aos funcionários para que a greve fosse encerrada. A batalha judicial entre sindicato e MB

continua e está em análise no TRT - Tribunal Regional do Trabalho da 15ª Região de Campinas. Durante a greve a MB não negociou com o sindicato, ocorreram reuniões entre as partes na delegacia do trabalho de Limeira, no posto de trabalho de Piracicaba e duas vezes no Tribunal de Campinas, mas as pautas do sindicato não foram ouvidas, e de forma unilateral, a MB negociou com uma comissão de trabalhadores o valor do PLR.

Atualmente, o que está em análise judicial no TRT é a estabilidade de trabalho para os funcionários que aderiram à greve e o pagamento dos 15 dias que foram descontados durante a greve.

Para o sindicato a greve gerou uma frustração em relação ao resultado para os trabalhadores, as políticas para inibir a greve foram fortes o suficiente para assustar muitos trabalhadores que estavam fazendo greve pela primeira vez, e o desconto salarial de praticamente metade do mês de trabalho dificultou a continuidade da greve. Nos primeiros 3 dias da greve toda a produção foi paralisada, a partir do quarto dia muitos funcionários voltaram ao trabalho, pressionados pela empresa, que utilizou de vários instrumentos de intimidação, como por exemplo, o fato do chefe tentar convencer os funcionários a voltarem a trabalhar, ligando para famílias de jovens trabalhadores, argumentando que era o primeiro emprego em uma grande montadora, que a greve traria vários prejuízos. A demora nas negociações e a pressão exercida pela montadora foram enfraquecendo a greve que teve seu fim após 15 dias por determinação do desembargador de justiça do TRT que impôs uma negociação entre a montadora e o sindicato.

A análise atual feita pelo sindicato é que “entre os trabalhadores existe um elevado nível de insatisfação, pois, eles passam o mês montando veículos de alto valor de mercado, que variam em torno de R\$150,000,00 com elevado grau de exigência e precisão para receber uma média salarial bruta de R\$2.000,00 e líquida de R\$1.600,00 O descontentamento é evidente entre muitos trabalhadores, o que pode ocasionar uma nova greve”.

De acordo com o sindicato, a greve teve seus pontos positivos. “Apesar dos conflitos e frustrações, a MB ofereceu um reajuste acima da inflação. Para os trabalhadores que recebem valores superiores ao piso, o aumento foi de 2,07% e para os que recebem o piso salarial foi de 3,53%. Outra conquista foi o benefício do cartão alimentação, no qual os trabalhadores pleiteavam valores semelhantes aos oferecidos aos trabalhadores da Hyundai em Piracicaba, que gira em torno de R\$350,00, mas o benefício concedido pela MB foi de R\$125,00 mensais. Também foi implantando o café da manhã”.

**Figura 34:** Piquete de trabalhadores em greve



**Fonte:** Sindicato dos Metalúrgicos de Limeira, Rio Claro e Região, 2017.

De acordo com o diretor do sindicato, João Donizeti da Silva, as relações entre a entidade e a MB sempre foram difíceis. Entre os anos de 2015 e 2016 eram relativamente tranquilas, as assembleias com os trabalhadores eram realizadas no porto seco sem maiores problemas, mas a partir do momento em que a fábrica iniciou a produção as tensões aumentaram. A situação ficou mais tensa em 2017, quando a pressão do sindicato por melhores condições de trabalho se intensificaram. O sindicalista revelou que, em uma das assembleias no portão de entrada da fábrica, foi agredido por 2 golpes de facas, desferidos pelo segurança terceirizado da MB. Ao contar o fato, João mostrou as cicatrizes dos golpes na região do abdômen. De acordo com o mesmo, foi instalado um inquérito policial e o funcionário da empresa terceirizada de prestação de serviços de segurança foi afastado das funções.

Em 2016 o sindicato conseguiu negociar a inserção de convenção coletiva e PLR – Participação de lucros e Resultados para os trabalhadores, no ano de 2017.

O sindicato não possui comissões de trabalhadores dentro da fábrica, o contato do sindicato é feito, de maneira clandestina, geralmente com os integrantes da Comissão Interna de Prevenção de Acidentes (CIPA), que possuem estabilidade de trabalho. Ao ser indagado se



o sindicato poderia montar comissões de trabalhadores, a resposta do sindicalista foi negativa, revelando que a MB não permite esse tipo de atividade dentro da unidade. Em relação aos funcionários sindicalizados, o sindicalista admite que não existe perseguição por parte da montadora aos trabalhadores.

O diretor José Dantas Sobrinho fez uma análise sobre as relações sindicais e as estratégias utilizadas pelo capital como resistência à sindicalização dos trabalhadores. Para ele “as montadoras jogam pesado no desenvolvimento de políticas de combate à sindicalização” e utilizou como exemplo a instalação da Honda na pequena cidade de Itirapina-SP, corroborando o que (TAKAMI, 2017) denominou de CAIA – Corredor Asiático das indústrias automotivas no estado de São Paulo. O diretor revelou que a Honda procurou o sindicato para acertar os detalhes da transição da produção dos veículos da montadora japonesa da cidade de Sumaré para Itirapina. “O início da produção ocorrerá a partir de janeiro de 2019 e a transição da produção dos cinco modelos de veículos produzidos pela Honda em Sumaré (Civic, Fit, City, WRV e HRV) será concluída em 2021. Em Sumaré, funcionará o setor administrativo, pintura, fundição, motores. Para o sindicato, as políticas das indústrias automotivas acarretam impactos significativos, a mudança para unidades produtivas modernas e em pequenas cidades reduz significativamente a sindicalização e o número de funcionários contratados e ocasionam sérios problemas sociais, tal como o desemprego, como exemplo, na região metropolitana de Campinas com a transferência de toda montagem de veículos de Sumaré para Itirapina”.

Nas assembleias realizadas com os trabalhadores, o sindicato apontou uma expressiva participação, mesmo com uma pequena parcela de trabalhadores sindicalizados. Para o sindicato existe uma heterogeneidade relacionada à origem dos trabalhadores; parte atuava em trabalho rural e foi qualificada no SENAI, com pouco nenhuma experiência sindical, outra parte, oriunda de unidades da MB e de indústrias de autopeça, já com uma experiência sindical, fato que contribuiu para aprovação em assembleia da primeira greve dos trabalhadores da MB na unidade de Iracemápolis.

Para o sindicalista, um dos principais motivos da MB ter escolhido Iracemápolis está relacionado à questão salarial, mão de obra mais barata em relação a outras regiões, tendo com o claro objetivo restringir custos. O diretor José Dantas Sobrinho fez um breve comparativo com outras unidades da MB no Brasil sobre as disparidades salariais e de benefícios em relação à unidade de Iracemápolis. “No ano de 2017 o PLR - Participação nos Lucros ou Resultados, na unidade de Campinas, girou em torno de R\$12.000, tendo o dobro

dos trabalhadores de Iracemápolis, além do piso salarial ser mais elevado na unidade de campineira”.

Os sindicalistas avaliam como positivo, no âmbito regional, ter unidades de produção automotivas instaladas em cidades que abrangem a base territorial do sindicato, principalmente pela possibilidade de geração de empregos, mas fazem um alerta sobre a questão do investimento na produção de automóveis no Brasil, que varia em torno de cinco milhões de veículos produzidos anualmente. Nesse sentido, o sindicato aponta que as políticas públicas deveriam ser voltadas para a melhor qualidade do transporte público e coletivo, estimulando a população a utilizar esse tipo de transporte, melhorando as condições socioambientais.

Outro aspecto apontado pelos sindicalistas está relacionado ao elemento do apelo econômico e psicológico, que gera expectativa e convence a população da importância de se ter uma indústria automotiva na cidade, mas, no caso de Iracemápolis, de acordo com o sindicato, houve uma grande frustração em relação à geração de emprego, e os que foram gerados não são de qualidade do ponto de vista da remuneração. A MB, quando se instalou em Iracemápolis tinha um piso salarial inferior a de muitas indústrias de autopeças.

#### **4.2.10 Impactos socioeconômicos em Iracemápolis com a implantação da Mercedes-Benz.**

Para o ex-prefeito de Iracemápolis Valmir Gonçalves de Almeida, a vinda da MB foi fundamental para a cidade. “A MB tem um papel importante para a cidade; ela colocou Iracemápolis em outro patamar, em outra dimensão de desenvolvimento, o que a cidade levaria 40 anos para se desenvolver, com a vinda da MB o desenvolvimento acontecerá em um período menor. Isso se o cenário político e econômico não atrapalhar. A perspectiva é promissora, em arrecadação, geração de empregos e no desenvolvimento socioeconômico do município”.

O prefeito Fábio Zuza, relatou que a vinda da Mercedes-Benz foi positiva, porém, “ainda é difícil dimensionar o impacto em curto prazo. Iracemápolis tem muito a ganhar, porém, estamos com os pés no chão para que a cidade não cresça de forma desordenada”.

Os principais incentivos e benefícios oferecidos pelo município para atrair a MB, estão ligados à legislação PRODESENVOLVE-Iracemápolis, formada por um conjunto de medidas, abordadas anteriormente. Além dos fatores econômicos, a MB fez outras exigências relacionadas a questões sociais, como a melhora nos indicadores de educação e saúde. Como medidas o prefeito afirmou ter implantado o projeto para zerar o déficit de vagas em creches, a construção de mais uma unidade de saúde e a implantação do Serviço de Atendimento

Municipal de Emergência (SAME), diante do fato da cidade não contemplar o Serviço de Atendimento Móvel de Urgência do governo federal (SAMU).

Como contrapartida exigida pela MB relacionadas ao sistema educacional, o município deveria ter indicadores positivos, como, por exemplo, não ter crianças fora da escola. Tal exigência fez com que a prefeitura zerasse o déficit de vagas em creches, construindo duas escolas infantis nesse período, além de convênios com escolas particulares, no qual a prefeitura pagava o valor da mensalidade para os alunos, dessa forma, segundo o ex-prefeito, o déficit de vagas foi zerado para o ensino infantil. O argumento utilizado pela MB está relacionado à necessidade do município oferecer vagas para os filhos dos trabalhadores, tanto para os da cidade, quanto para os dos trabalhadores contratados vindos de outras cidades.

A vinda da MB para Iracemápolis consolidou o SENAI que, atualmente, tem estrutura para atender à demanda regional, mas de acordo com o ex-prefeito a cidade estava perdendo a escola técnica de formação de profissionais para a cidade de Ribeirão Pires-SP. Para resolver o impasse, Valmir afirmou que um dos proprietários da Usina Iracema, pertencente ao grupo São Martins, João Guilherme Sabino Ometto, então vice-presidente da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (FIESP) intermediou as negociações e conseguiu manter o projeto de ampliação do SENAI na cidade, sendo que uma das exigências da MB era ter uma escola de formação técnica profissional de ponta.

Outro problema da cidade a ser resolvido foi a necessidade de ter um destacamento do corpo de bombeiros, exigido também pela MB. A corporação dos bombeiros foi inaugurada em 2016 e está instalada no segundo distrito industrial da cidade.

O maior entrave entre prefeitura e Mercedes-Benz está relacionado ao fornecimento de água. A prefeitura garantiu à montadora a construção de uma nova Estação de Tratamento de Água (ETA) para o abastecimento da unidade produtiva, o que ainda não ocorreu.

Em 2015, a prefeitura assinou um convênio com o governo do estado de São Paulo de R\$ 8,4 milhões para a construção do reservatório de água e redes de esgotos sanitários. O ex-prefeito Valmir afirma que “este montante de recursos para investir na área de saneamento a cidade nunca havia recebido. Foram R\$ 4 milhões utilizados para construção do novo tronco coletor de esgoto que, somados com o novo convênio para a construção do reservatório, ultrapassa os R\$ 12 milhões”. Porém, as obras eram para ser entregues em 2016, sofreram paralizações por problemas orçamentários e adequações de projeto. De acordo com a prefeitura a ETA será entregue no primeiro semestre de 2019. Desde então, a unidade produtiva da Mercedes-Benz de Iracemápolis é atendida por caminhões pipas. (Foto 09)

O atual prefeito, Fábio Zuza revelou que o grande desafio é levar água para a Mercedes-Benz. “Questões burocráticas e jurídicas estão impedindo as obras de ficarem prontas. A empreiteira responsável pela obra pediu falência, abrir outro processo de licitação para contratar outra empresa, atrasa ainda mais as obras. Até hoje os “alemães” não “entendem” como a água ainda não chegou à fábrica. A Mercedes-Benz se ofereceu para ajudar na questão, porém os tramites legais impedem o investimento privado nessa obra. A perspectiva é que, até julho de 2019, as obras estejam concluídas”.

**Foto 09:** Caminhão pipa levando água para a unidade produtiva da Mercedes-Benz



**Fonte:** Trabalho de campo. LOVADINI, Mauricio, 2018.

O impasse levou a uma discussão política sobre a administração do tratamento de água e esgoto da cidade. Atualmente o serviço é prestado pelo Departamento de Água e Esgoto (DAE), autarquia vinculada ao município.

Em novembro de 2017 a prefeitura apresentou uma proposta de concessão para a exploração do tratamento de água e esgoto do município (Figura 35) para a SABESP- Companhia de Saneamento Básico do Estado de São Paulo. A concessão e gestão dos serviços terá duração de 30 anos, tal proposta ainda precisa ser aprovada pela Câmara dos Vereadores. De acordo com a prefeitura a SABESP pretende investir 16 milhões no sistema de água e esgoto de Iracemápolis. (Prefeitura de Iracemápolis, 2017).

**Figura 35:** Estação de tratamento de água de Iracemápolis



**Fonte:** PREFEITURA MUNICIPAL DE IRACEMÁPOLIS, 2017.

A concessão tem gerado fortes embates políticos entre o ex-prefeito Valmir Gonçalves de Almeida contrário a concessão e o atual prefeito Fábio Zuza, favorável à concessão para a SABESP.

Para Valmir “A cidade também avançou no que diz respeito a legislações de planejamento urbano, aprovadas em 2016, como o primeiro plano diretor, além do plano municipal de saneamento, melhorando o armazenamento de água e tratamento de esgoto”.

Atualmente, Iracemápolis conta com 2 distritos industriais, estabelecidos a partir do Plano Diretor da cidade, em 2012. O Plano Diretor organizou as zonas de uso e ocupação do solo do município, estabelecendo assim o enquadramento dos distritos, que são limítrofes, sendo o Distrito Industrial 1 para indústrias de médio porte com terrenos de 500 a 1.000 m<sup>2</sup> e o Distrito Industrial 2 para atender às pequenas indústrias com terrenos de 300 a 500 m<sup>2</sup>. No que diz respeito à MB, a unidade produtiva está localizada em uma área exclusiva, porém, próxima geograficamente dos dois distritos industriais.

De acordo com o prefeito Fábio Zuza, “os distritos indústrias são muito bem elaborados, planejado de acordo com plano diretor do município e respeitam as normas ambientais”.

Os terrenos localizados em frente à unidade produtiva da MB (Foto 10) foram reservados para atender às grandes empresas, com medidas que variam entre 1.000 m<sup>2</sup> a

5.000 m<sup>2</sup>. Essa área está projetada para receber também um complexo empreendimento com hotéis, centro de convenções, lojas, restaurantes, entre outras atividades de comércio e serviços.

**Foto 10:** Área em frente à unidade produtiva da MB



**Fonte:** Trabalho de campo. LOVADINI, Mauricio, 2018.

Em relação aos funcionários de maior remuneração, como de gestão administrativa e engenharia da produção, que residem em Iracemápolis, Valmir afirmou que essa foi uma das dificuldades, “pois os funcionários que possuem um padrão melhor de renda não residem em casas comuns, mas sim em condomínios fechados. A ideia foi projetar um condomínio residencial fechado próximo à MB, com a perspectiva de manter na cidade os funcionários de alto escalão que possuem renda maior, como chefes, gerentes, engenheiros, líderes, gerando renda, eles gastam na cidade, movimentando a economia local. Apesar da aprovação da prefeitura para lotear e iniciar as obras em 2016 os trâmites burocráticos com o cartório impediram a construção, que ainda não foi executada”.

Valmir afirmou que a cidade conta com um condomínio fechado (Foto 11), “porém não atende à demanda para o padrão de alta renda, pois não está bem localizado, e é de difícil acesso, mesmo assim praticamente todos os terrenos foram vendidos e muitas das casas foram alugadas”.



**Foto 11:** Condomínio fechado Residencial Flórida



**Fonte:** Trabalho de campo. LOVADINI, Mauricio, 2018.

Próximo ao condomínio fechado Residencial Flórida, está sendo construído outro empreendimento residencial fechado. O Condomínio residencial *Villaggio Mielli* (Foto 12), com casas padronizadas de 63m<sup>2</sup> e um total de 198 casas.

**Foto 12:** Condomínio residencial Villaggio Mielli



**Fonte:** Trabalho de campo. LOVADINI, Mauricio, 2018.

Segundo Valmir, por conta dessas dificuldades, os diretores vindos da Alemanha e da unidade de São Bernardo optaram por morar em Piracicaba e Limeira.

Em 2014, o Grupo São Martinho firmou contrato com a empresa *Alphaville Urbanismo S.A.*, responsável pela marca de condomínios fechados de alto padrão no Brasil

*Alphaville*. A proposta de construir um condomínio fechado *Alphaville* na cidade de Limeira, limítrofe a Iracemápolis, com a perspectiva de atender a demanda da Mercedes-Benz.

A São Martinho é dona de uma área de 52.636 hectares. Deste total, 2 mil hectares estão localizados em áreas urbanas, inaptas para o plantio de cana. "Nossas terras foram avaliadas em quase R\$ 3 bilhões no ano passado", disse Venturelli. Os cerca de 50 mil restantes são ocupados com plantio de cana. O primeiro empreendimento em parceria com a Alphaville Urbanismo será o projeto "Consórcio Alphaville Limeira" para a construção de um condomínio de casas, cujo VGV (Valor Geral de Vendas) é estimado em R\$ 277 milhões. A área construída ocupará 124 hectares. "A São Martinho será o terrenista (fornecedor do terreno) e a Alphaville, que tem ampla experiência em empreendimentos, cuidará do projeto", disse o executivo. Esse empreendimento está previsto para ser lançado a partir de 2016. No ano passado, o grupo vendeu um terreno de cerca de 200 hectares, localizado na cidade de Iracemápolis (SP), para a montadora Mercedes-Benz construir sua fábrica. O valor do negócio foi de aproximadamente R\$ 10 milhões, ou cerca de R\$ 50 mil por hectare. (INVESTE-SÃO PAULO, 2014)

Em 2017, diante do cenário de instabilidade política e crise econômica o contrato entre o grupo São Martinho e o a Alphaville S.A foi cancelado, como noticiou a Revista Isto é em seu portal de internet.

A São Martinho cancelou o contrato firmado entre sua subsidiária São Martinho Terras Imobiliárias e a Alphaville Urbanismo para realização do empreendimento Alphaville Limeira. O contrato havia sido firmado em 2014. Segundo a companhia, não há neste momento condições favoráveis para o desenvolvimento desse tipo de empreendimento na região. (ISTO É, 2017)

No que se refere à rede hoteleira, Valmir revelou que Iracemápolis não contava com nenhum hotel, apenas com uma pousada, que recentemente passou a ser denominada por hotel (Foto13), "ficou lotada durante a montagem da fábrica e ainda recebe muitos hóspedes relacionados à MB". A cidade contava com um hotel anos antes da vinda da MB, que pertencia ao ex-jogador de futebol Elano Blumer, mas que, por falta de demanda na época, foi fechado. A rede hoteleira da região ficou bastante movimentada, principalmente em Piracicaba e Limeira.



**Foto 13:** Hotel Galeria Parati- Iracemápolis



**Fonte:** Trabalho de campo. LOVADINI. Mauricio, 2017.

Para sanar os problemas da questão hoteleira na cidade, Valmir relatou que foi anunciado, em 2016, um projeto pela iniciativa privada para construção de um complexo hoteleiro, contando com um hotel de padrão internacional, restaurantes, salas de convenções, lojas, entre outros empreendimentos a serem construídos em frente à unidade produtiva da MB, mas, diante das instabilidades políticas na conjuntura nacional que acarretaram no impeachment da presidente Dilma e da forte crise econômica vivida pelo país, o projeto foi paralisado, sem previsão para o início das obras.

Segundo o atual prefeito Fábio Zuza, o projeto terá seguimento em 2019. “A terra é da usina e eles estão dando andamento, estão resolvendo as questões de documentação. A área será dividida em 3 setores, residencial, comercial e industrial”.

Para o projeto do hotel (Figura 36), o grupo incorporador *Wgroup Holding*, com sede em São Caetano do Sul, anunciou um investimento de R\$20 milhões para a construção do hotel com a bandeira *Comfort*, marca do grupo *Atlantica Hotels*. A proposta de estrutura do hotel é composta por 120 apartamentos com uma padronização *Mid-Class* - foco em executivos em viagens de negócios, o hotel passaria a atender a demanda da MB e de outras empresas da região.

Em julho de 2016 os jornais locais de Iracemápolis noticiaram o lançamento do empreendimento. De acordo com o jornal *Tribuna de Iracemápolis*:

A *Wgroup Holding* anunciou neste mês o lançamento da construção do futuro *Comfort Hotel Iracemápolis*. Com um investimento de 20 milhões de reais, a *WStar SPE* (empresa do Grupo focada em incorporações e gestão de

hotéis) administrará o primeiro empreendimento hoteleiro do município. Localizado estrategicamente em frente à fábrica de automóveis Premium da Mercedes-Benz do Brasil no Km 08 da Rodovia Luís Ometo, o futuro hotel irá gerar 45 empregos diretos e cerca de 135 indiretos. As obras começam no primeiro semestre de 2017 e a inauguração oficial está prevista para o segundo semestre de 2018. (TRIBUNA DE IRACEMÁPOLIS, 2016).

No mesmo período, o jornal Gazeta de Iracemápolis noticiou:

“O hotel vai ser um ponto de referência em hospedagem para o turismo de negócios da região. Além de atender a demanda das empresas do entorno, como a Mercedes, há a projeção de que o local receba um condomínio de fornecedores”, disse Walter Cavalheiro, presidente do grupo.

“Temos a nosso favor a localização, a menos de 30 km de Limeira e Piracicaba. Estamos perto de rodovias movimentadas como Bandeirantes e Dr. João Mendes da Silva Junior”, completou. O hotel será uma opção para quem busca alternativas de fácil acesso. “Há grande procura por salas de eventos, que teremos disponíveis para treinamentos, palestras e apresentações. Acredito que os principais clientes serão Mercedes, Usina Iracema, Starplast e Espumacar”, finalizou.

O grupo de investidores pretende oferecer serviços completos e tarifas competitivas em restaurante, área de eventos e fitness. Os hotéis da marca atingem principalmente executivos em viagem de negócios que ficam em média de dois a três dias. Em Iracemápolis, serão 120 apartamentos com metragem variando de 20 a 26 m<sup>2</sup>, além de três salas de reunião com estrutura completa para encontros corporativos. (GAZETA DE IRACEMÁPOLIS, 2016).

**Figura 36:** Ilustração do projeto do complexo hoteleiro



**Fonte:** Tribuna de Iracemápolis, 2016.

Para o ex-prefeito Valmir, a demanda por serviços e comércio na cidade aumentou significativamente, gerando mais emprego. O ex-prefeito citou como exemplo o restaurante

da praça central, que alugou o salão ao lado para expandir as novas demandas de consumidores. “Era vazio antes e, após a vinda da MB, passou a não suportar mais toda a clientela”. A rede de *fast food Subway* e a rede de chocolates *Cacau Show* também vieram nesse período, além da rede de eletrodoméstico Magazine Luiza. A rede bancária da cidade aumentou com a chegada da instituição financeira Sicredi.

O prefeito Fábio Zuza, relatou sobre as relações de comércio e serviços; “durante a construção da fábrica, a cidade ficou muito movimentada e comércio se aqueceu. Foi pujante na construção, você via muitos ônibus trazendo pessoas, os trabalhadores se alojavam nas casas alugadas. Porém, muitas empreiteiras de construção civil deram calote no comércio, causando prejuízos e frustrações”.

Nos trabalhos de campo realizados, observou-se que a cidade tem passado por novas transformações, com o surgimento de condomínios residenciais fechados; projetos de condomínio empresarial; o surgimento de mais uma torre de prédio de grande porte; dinamização das redes de serviços comerciais, com a chegada de franquias, tais como: a rede de *fast-food Subway*, da rede de farmácias *Drogal* de Piracicaba, da rede de cosmético *O Boticário*, da rede de chocolates *Cacau Show*, da rede de Óticas *Carol*, entre outras, que têm impulsionado o comércio na cidade (Fotos 14, 15, 16, 17, 18 e 19). O município conta, atualmente, com 5 agências bancárias (Banco do Brasil, Caixa Econômica Federal, Itaú, Bradesco e Sicredi).

De acordo com dados da SEADE (2018), o PIB do município em 2015 foi de R\$1.743.903,11 em mil reais correntes. O PIB per capita em 2014 foi de R\$41.392,51, tendo um aumento substancial em 2015, chegando em R\$77.310,95 per capita. IBGE, (2017,2018).

**Foto 14:** Financeira Sicred e Banco Itaú



**Fonte:** Trabalho de campo. LOVADINI, Mauricio, 2018.

**Foto 15:** Banco Bradesco e Banco do Brasil



**Fonte:** Trabalho de campo. LOVADINI, Mauricio, 2017.



**Foto 16:** Franquia de chocolates Cacau Show Unidade da rede de Fast-food Subway no centro de Iracemópolis



**Fonte:** Trabalho de campo. LOVADINI, Mauricio, 2017.

**Foto 17:** Churrascaria e bar bistrô



**Fonte:** Trabalho de campo. LOVADINI, Mauricio, 2018.

**Foto 18:** Unidade da Rede de óticas Carol e da rede de cosméticos O Boticário na cidade de Iracemápolis.



**Fonte:** Trabalho de campo. LOVADINI, Mauricio, 2018.

**Foto 19:** Unidade da rede de lojas de móveis e eletrodomésticos Magazine Luiza e Cybelar



**Fonte:** Trabalho de campo. LOVADINI, Mauricio, 2018.

#### 4.2.11 *Linkages* e serviços industriais

No que tange aos *linkages*, a Mercedes-Benz pretende instalar dentro da unidade produtiva uma rede de fornecedores produtivos de primeiro e segundo nível, formando um parque de fornecedores.

A Mercedes-Benz pretende instalar um parque de fornecedores dentro do terreno da fábrica de automóveis que está sendo erguida em Iracemápolis, a 153 quilômetros da capital paulista. Eroses Berbetz, diretor de compras da montadora, disse nesta segunda-feira que a multinacional alemã está na fase final das negociações com um grupo de potenciais fornecedores da marca. A ideia é atrair para dentro da fábrica entre sete e doze fornecedores de produtos ou serviços que exigem proximidade com a linha de montagem, em razão de custos ou complexidade de logística. Ele cita como exemplos a montagem de painéis de instrumentos, de portas e de motores. (LAGUNA, 2013).

De acordo com o sindicato dos metalúrgicos, as relações interindustriais da MB de primeiro nível em Iracemápolis são desenvolvidas por empresas subcontratadas que atuam dentro da própria fábrica, produzindo e montando peças utilizadas na confecção dos veículos.

Em relação à possibilidade da vinda de novas empresas para a cidade atraídas pela instalação da MB, o ex-prefeito Valmir Gonçalves de Almeida afirmou que “a montadora tem indústrias sistemistas com produção dentro da linha de montagem”. Corroborando com o que Mendes (2014) aponta como consórcios modulares, os fornecedores se encontram localizados dentro da fábrica contratante e os modelos híbridos de Montagem Modular Sequenciada que consiste na participação direta dos fornecedores na linha de montagem, compartilhando o mesmo espaço e responsabilidades.

Para Valmir “as indústrias que não teriam condições de fornecer nesse modelo montariam unidades produtivas próximas a MB, formando um condomínio de fornecedores”, porém o ex-prefeito não soube especificar quais são as empresas, de acordo com ele, após ter terminado seu mandato como prefeito, ficou alheio aos acontecimentos da MB.

O atual prefeito Fábio Zuza, relatou que “vieram poucas indústrias, não foi a contento”.

A MB adotou a estratégia de produção modular baseada em um processo de reestruturação produtiva global. Na década de 1990, a unidade de Tuscaloosa –EUA foi a primeira a adotar a modularização, posteriormente as novas unidades iniciaram a produção nesse sistema e as existentes se reestruturaram.

[...] Fábricas compactas e sob um único teto (em vez de complexos prédios múltiplos), utilização de modelo modular e sequencial, e uso da manufatura celular e de técnicas de gerenciamento visual do chão de fábrica e do fluxo produtivo [...] Introdução de módulos amplos e integrados de componentes (sistema de suspensão,

sistema de todo o interior que integra o painel de controles, o volante, os bancos, etc.) entregues em sequência na fábrica. A sequência de entrega pelo fornecedor, localizado em um raio de 50 e 100 quilômetros, é determinada pela montadora de forma eletrônica e absorve as mudanças de características que dizem respeito à cor, ao tipo de tecido, a potência do motor etc. (MARTIN; VEIGA, 2002, p.27-28)

A multinacional alemã de autopeças *ZF Friedrichshafen AG* é uma das principais sistemistas da Mercedes-Benz da unidade de Iracemápolis. No Brasil desde 1958, a *ZF* tem sua matriz na América do Sul localizada em Sorocaba-SP, cidade cerca de 130 km de Iracemápolis. A empresa conta, também, com outras unidades produtivas no estado de São Paulo, em cidades como Itu, Araraquara, São Bernardo do Campo, Limeira e Iracemápolis e uma unidade em San Francisco, na Argentina.

A unidade da *ZF* em Iracemápolis (Figura 37) é a primeira no Brasil a funcionar dentro de uma unidade produtiva automotiva. Os componentes são importados da Alemanha pela MB e são montados preliminarmente na unidade da *ZF* em Sorocaba e o conjunto completo é montado dentro da linha de produção da MB em sistema *Just in sequence*.

Na fábrica de automóveis da Mercedes-Benz em Iracemápolis, SP, a *ZF* tem uma unidade operativa com 2 mil metros quadrados que é responsável pela montagem de sistemas de chassis, eixos dianteiros e traseiros completos bem como o conjunto de *powertrain* para os veículos Classe C e GLA que são manufaturados nesta nova unidade industrial da montadora. A *ZF* recebe os componentes importados da Mercedes-Benz da Alemanha. As montagens preliminares dos sistemas de chassis são feitas na unidade da *ZF* em Sorocaba. O conjunto completo é entregue pela *ZF* para a linha de montagem da Mercedes-Benz do Brasil no sistema JIS, (*just in sequence*). A produção dos sistemas de chassis é desenvolvida em dois módulos, sendo um para componentes de *powertrain* que inclui motor, transmissão, radiador e eixo dianteiro, e o outro módulo que consiste no eixo traseiro completo. A construção desta operação da *ZF* dentro no site da Mercedes-Benz em Iracemápolis é a primeira planta sendo alocada dentro de uma unidade produtiva de um cliente no Brasil. Mas a *ZF* tem longa experiência neste modelo de negócios em diversos outros países com clientes, como JLR, BMW e a própria Mercedes Benz. Com a Mercedes-Benz na China, a *ZF* fornece de modo sequenciado produtos para a Classe C, GLE, GLS, GLE Coupé & Classe R. Nos EUA, o fornecimento sequenciado é para os modelos Classe C, E, Classe GLK e GLA. (ZF FRIEDRICHSHAFEN AG, 2017).

Segundo o Sindicato dos Metalúrgicos, além da MB, a entidade responde pelas negociações das relações de trabalho com *ZF Friedrichshafen AG*, que produz sistemas de chassis dentro da fábrica da MB e emprega cerca de 30 funcionários na unidade produtiva de Iracemápolis.



**Figura 37:** Montagem dos eixos dianteiros e traseiros



**Fonte:** Mecânica Online, 2016.

No que se refere à prestação de serviço industrial, a multinacional alemã *LEADEC Industrial Service* atua no modelo modular, ou seja, prestando serviços de manutenção dentro da unidade produtiva da MB em Iracemápolis integralmente.

A Leadec atua prestando 3 tipos de serviços industriais: Desmontagem e remontagem de linhas de produção; Instalações elétricas e mecânicas e Automação. De acordo com a Leadec (2018), a empresa recebeu diversos prêmios de indústrias automotivas, nas quais presta serviços, entre eles, no ano de 2015, de melhor fornecedor de serviços e materiais indiretos para a Mercedes-Benz.

**Figura 38:** Prestação de serviços indústrias de manutenção



**Fonte:** LEADEC, 2018.

Para o ex-prefeito Valmir Gonçalves de Almeida, as indústrias que, estavam instaladas na cidade, não possuem nenhuma relação interindustrial com a MB, pois o ramo automotivo é muito específico e a MB tem seus próprios fornecedores.

No que tange à prestação de serviços, meses antes da instalação da MB, a empresa de serviços de logística automotiva para as grandes montadoras Autoport instalou-se em Iracemápolis (Figura 39). A empresa atualmente está instalada no Distrito Industrial 1. Segundo Valmir, o grupo Águia Branca, proprietário da empresa Autoport, adquiriu uma grande área em frente à unidade produtiva da MB, com a perspectiva de montar seu pátio de logística ao lado da MB. Além da MB, a Autoport presta serviços para a unidade produtiva da montadora coreana Hyundai, instalada na cidade de Piracicaba, cerca de 30 km de Iracemápolis.

**Figura 39:** Cegonhaira da empresa Autoport estacionada em frente ao porto seco da MB



**Fonte:** Gazeta de Iracemápolis, 2014.

Os serviços de limpeza e segurança são terceirizados e executados pelas empresas V&S - Verzani & Sandrini, com sede na cidade de Santo André-SP.

A prestação de serviço de alimentação é realizada pela empresa Grupo Vivosabor, sediada na cidade de Americana-SP

O serviço de transporte de funcionários é terceirizado para a empresa VSI transportes – Viação Santo Ignácio, com sede em Diadema-SP.(Foto 20).

**Foto 20:** Ônibus de transporte para trabalhadores da Mercedes-Benz



**Fonte:** Trabalho de campo. LOVADINI. Mauricio, 2018

Ao ser indagado sobre a contratação de empresas de serviços da cidade ou que se instalaram na cidade, após a vinda da MB, Valmir apontou que a MB “tem um programa de atividade física de ginástica laboral para os funcionários e que os profissionais contratados para prestar esse serviço são das academias da cidade. Houve um aumento do número de academias, para atender às demandas dos funcionários da fábrica que vieram de outras cidades, como São Bernardo do campo, que tem outro perfil em relação aos moradores de Iracemápolis”. O ex-prefeito não soube especificar quais academias.

Diante desse cenário dinâmico, de transformações ocorridas ao longo dos anos, Iracemápolis passa a desempenhar uma nova função na divisão territorial do trabalho e da produção em várias escalas espaciais, tendo como marco dessa inserção a implantação da indústria automotiva alemã Mercedes-Benz, que inaugurou sua unidade produtiva no município, em 2016.

Com a recessão econômica instaurada no país, atualmente, a unidade produtiva de Iracemápolis produz cerca de 10.000 automóveis por ano, ou seja, está operando com a metade da capacidade produtiva. Diante do cenário de crise, especulou-se que a fábrica de

Iracemápolis poderia encerrar suas atividades com menos de um ano de funcionamento, probabilidade essa confirmada em entrevista pelo presidente da Mercedes-Benz no Brasil Philipp Schiemer para Bertão (2017). Philipp Schiemer destacou que as maiores dificuldades não estão necessariamente na crise econômica, mas, sim, no fim dos subsídios do INOVAR-AUTO.

Sobre a possibilidade do fechamento da unidade, o presidente relatou que:

Sim, essa é uma possibilidade se a unidade deixar de ser rentável. É claro que seria ruim perder o investimento de 600 milhões de reais, mas não perderíamos o mercado, porque os carros continuarão a ser vendidos, só que importados. Fábricas que produzem de 20.000 a 30.000 veículos por ano nunca serão tão competitivas como as que fabricam 300.000 unidades, a não ser que tenham incentivos. [...] Essa unidade fabrica cerca de 10.000 automóveis por ano, metade de sua capacidade. A crise reduziu a demanda, por isso não abrimos totalmente a unidade e, assim, controlamos os custos. Essa questão está resolvida. O maior problema, não apenas da Mercedes como também de outras montadoras que inauguraram fábricas para produzir automóveis *premium*, é o futuro do Inovar-Auto. As fábricas de carros de alto padrão surgiram no Brasil como consequência desse programa, que pode ser modificado ou mesmo extinto no fim do ano. Dependemos mais disso do que da economia, porque a crise vai passar e as vendas vão voltar a crescer. (BERTÃO, 2017)

Com a introdução das regras do INOVAR-AUTO a MB não deixou de importar veículos acima da cota de 4.500 veículos estabelecidos pelo regime automotivo do governo brasileiro. O auge da importação foi em 2015, com 18.138 veículos trazidos dos EUA e Alemanha. Em 2016, o número de importação diminuiu sensivelmente com o início da produção da unidade produtiva de Iracemápolis, importando, no mesmo ano, 8.254 veículos, praticamente 10 mil veículos a menos que o ano anterior. Em 2017, importou 4.843, aproximando da cota do INOVAR-AUTO de 4.800 veículos, como aponta o (Quadro 12).

**Quadro 12** - Licenciamento de veículos importados – Mercedes-Benz

Ano	Número de automóveis
2010	8.607
2011	11.324
2012	6.849
2013	10.021
2014	12.283
2015	18.138
2016	8.254
2017	4.843

**Fonte:** ANFAVEA, 2018. : Org. LOVADINI. Mauricio, 2018.

A produção de veículos de passeios da MB, em larga escala, no Brasil funcionou, até 2010 na unidade produtiva de Juiz de Fora-MG, com a produção dos modelos cupê CLC e o Classe C para exportação, produzindo no ano de 2010 875 veículos. Desde então, a MB deixou de produzir veículos de passeios no Brasil, retomando a produção com a inauguração da unidade produtiva de Iracemápolis, quando registrou em 2016 a produção de 3.072 veículos e em 2017 o número de 7.632, como revela o (Quadro 13).

**Quadro 13:** Licenciamento de veículos nacionais – Mercedes-Benz

Ano	Número de automóveis
2010	875
2011	3
2012	–
2013	2
2014	–
2015	–
2016	3.072
2017	7.632

**Fonte:** ANFAVEA, 2018. : Org. LOVADINI, Mauricio, 2018.

A possibilidade do fechamento da unidade produtiva da Mercedes-Benz em Iracemápolis revela-se contraditória, considerando o alto investimento de R\$ 600 milhões, somados, ainda, aos novos investimentos na construção de uma moderna pista para campo de provas de caminhões e ônibus na unidade de Iracemápolis, que chegam a R\$90 milhões, anunciado em setembro de 2016 (Figura 40).



A Mercedes-Benz anunciou em Hanover, na Alemanha, durante 66º Salão Internacional de Veículos Comerciais, o início das obras de um campo de provas totalmente dedicado a caminhões e ônibus em Iracemápolis (SP). Com investimento inicial de R\$ 70 milhões, o local abrigará, num terreno de 1,3 milhão de metros quadrados, uma estrutura especializada e 18 pistas de asfalto, concreto e terra, numa extensão total de 25 km para os mais variados tipos de testes. [...] Segundo a Mercedes, além das pistas, o centro de testes terá uma estrutura de apoio com salas, computadores, rede de TI e oficina mecânica e contará com o suporte da fábrica de automóveis no que se refere à segurança, atendimento médico, alimentação e outros serviços aos cerca de 60 colaboradores da equipe, que já atuavam no centro de desenvolvimento tecnológico da empresa na fábrica de São Bernardo do Campo (SP). (G1, 2016)

**Figura 40:** Pista de testes de ônibus e caminhões em construção



**Fonte:** Mercedes-Benz, 2017.

Inaugurado em maio de 2018, o campo de provas da Mercedes (Figura 41) é um dos mais modernos do mundo, integrado a à rede global da Mercedes-Benz, como afirmou o presidente da corporação no Brasil:

Dotada de instrumentação de última geração, a unidade de simulações é conectada on-line com a rede global de desenvolvimento de produtos da Daimler Trucks, pode abrigar dezenas de testes simultâneos de caminhões e ônibus e vai reduzir substancialmente o tempo de maturação de projetos. “Construímos o maior e melhor equipado campo de provas para caminhões e ônibus do Hemisfério Sul. Estamos inaugurando aqui a nossa engenharia 4.0, com enorme ganho de eficiência no desenvolvimento de produtos”, comemorou Philipp Schiemer, presidente da Mercedes-Benz do Brasil. (KUTNEY, 2018)

**Figura 41:** Pista de testes de ônibus e caminhões pronta.



**Fonte:** Kutney, 2018.

A possibilidade de fechamento da unidade produtiva da MB em Iracemápolis apontada em entrevista na revista Exame pelo presidente da MB no Brasil Philipp Schiemer, o ex-prefeito Valmir afirmou não ter conhecimento, mas acha difícil, pelo alto investimento, porém, se de fato isso vier a se consumir, está associado ao reflexo da conjuntura de crise econômica no país e a possível falta de contrapartidas pela atual gestão da prefeitura de Iracemápolis. O ex-prefeito apontou que seria uma medida extrema, o poder decisório está na Alemanha, mas não faz sentido, pois acabaram de investir em umas das mais modernas pistas de testes fora da Alemanha, além do que o segmento de veículos *premium* é um dos últimos a serem atingidos pela crise.

Os sindicalistas relataram que em nenhum momento a informação sobre o fechamento da unidade chegou até eles, para eles, não passa de chantagem da corporação para obter maiores benefícios fiscais e de infraestrutura.

Desde a sua inauguração, a unidade produtiva da Mercedes-Benz de Iracemápolis tem vivenciado instabilidades políticas, econômicas e sociais. Assim sendo, as novas estratégias corporativas da Mercedes-Benz geram insegurança para o município e para as pessoas ligadas direta ou indiretamente à unidade produtiva. Trata-se de jogo político promovido pelo capital, que se utiliza de estratégias de pressão, para obter benefícios em busca de maiores vantagens, usando o território de acordo com os seus interesses.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante de um cenário de reestruturação produtiva global, de novas formas de racionalização do trabalho e de internacionalização do capital em países periféricos, a pesquisa realizada evidenciou os processos pelos quais uma grande indústria se implantou em uma pequena cidade.

O recorte espacial teve como base a instalação da unidade produtiva da corporação multinacional alemã Mercedes-Benz na cidade de Iracemápolis, trazendo luz às novas estratégias utilizadas pelo grande capital no uso do território.

O uso do território por corporações internacionais perpassa por estratégias do grande capital envolvendo os agentes de produção do espaço, como o Estado e a sociedade.

No Brasil, o uso do território pelas indústrias esteve concentrado na Região Metropolitana de São Paulo, porém, o processo de deseconomias de aglomeração, ocasionados por mão de obra mais cara e sindicalizada, dificuldade de mobilidade, como deslocamento e escoamento de produtos ocasionados pelo trânsito, além de altos impostos, ausência de terrenos grandes e planos para expansão, entre outros fatores, levaram ao processo de relativa desconcentração industrial para algumas regiões do Brasil e para o interior do estado de São Paulo.

Nesse sentido, o processo de relativa desconcentração industrial no país, a partir da década de 1960, fundamentalmente em direção ao interior do estado de São Paulo, expandiu a área de atuação das indústrias em um raio de aproximadamente 200 km, formando a “cidade-região”, dotada de capitais fixos e móveis, com intensa fluidez do capital produtivo. Com uma rede de circuitos espaciais da produção e círculos de cooperação, a “cidade-região” tem, como centro de emanação de poder, a metrópole paulistana.

De tal forma, os circuitos espaciais da produção garantem a fluidez de pessoas e mercadorias por densas redes rodoviárias e ferroviárias e de uma ampla rede de indústrias e prestadores de serviços que atendem às demandas específicas, como por exemplo, das indústrias automotivas. Os circuitos espaciais da produção são associados aos círculos de cooperação, que proporcionam informações, normas, ordens e conhecimentos, a partir de modernas redes de fibra óticas que conectam o território ao sistema de produção global, estabelecendo o ambiente propício para o uso do território pelo grande capital.

Considerando as novas e dinâmicas inovações tecnológicas e informacionais, as grandes corporações internacionais constantemente renovam as estratégias de acumulação de capital, caracterizadas por maior produtividade e menores custos.



No estado de São Paulo, a partir da década de 1960, diversas indústrias se instalaram em cidades médias, estimuladas por políticas públicas de incentivos, entre outros benefícios como mão de obra e terrenos mais baratos. Essa dinâmica de expansão, para as médias cidades, ainda prevalece, porém é notável o aumento de instalação de unidades industriais em pequenas cidades localizadas estrategicamente na “cidade-região”, interligadas pelos circuitos espaciais da produção e círculos de cooperação.

As pequenas cidades, de modo geral, pela predominância de características voltadas para atividades agrícolas e ao meio rural possuíam pouco destaque do ponto de vista da divisão territorial do trabalho dentro da rede urbana, muitas vezes subordinadas a centros regionais e pela metrópole. Salvo exceções de especializações industriais, como o caso da divisão de negócios da EMBRAER, especializada em produção de aeronaves militares localizada na pequena cidade de Gavião Peixoto-SP, as pequenas cidades em sua maioria eram preteridas nas escolhas locacionais das indústrias.

A partir da década de 2000, mediante um processo de atração, estimulado por políticas públicas promovidas pelos agentes do Estado (estadual e principalmente municipal), de fatores locacionais e dos interesses estratégicos de grandes corporações, houve no estado de São Paulo, um significativo aumento de instalações industriais em pequenas cidades da “cidade-região”, principalmente relacionadas ao ramo automotivo. As pequenas cidades passaram a competir com as grandes e médias cidades na atração de indústrias.

As pequenas cidades da Aglomeração Urbana de Piracicaba, inseridas na “cidade-região” e no “Multicomplexo Territorial Industrial Paulista”, são exemplos da inserção de pequenas cidades localizadas estrategicamente dentro de circuitos espaciais da produção e círculos de cooperação, atendendo à lógica estratégica de reprodução do capital a partir do uso do território.

A cidade de Iracemápolis, localizada estrategicamente no contexto da “cidade-região”, é parte integrante da Aglomeração Urbana de Piracicaba. Historicamente, Iracemápolis teve sua economia ligada ao setor sucroalcooleiro, estabelecendo raízes identitárias associadas à usina Iracema, atualmente pertencente ao grupo empresarial São Martinho. A cidade “lábios de mel”, como popularmente é conhecida Iracemápolis, possui uma profunda ligação com a cultura canavieira.

A partir da década de 2000, a cidade de Iracemápolis intensificou o processo de industrialização, estimulada por fatores de fomento para atração industrial. Nos últimos anos, Iracemápolis tem ganhado dinamismo industrial, contando com 2 distritos industriais com indústrias locais, além da indústria de capital nacional Starplast – Indústria de capacetes.

Iracemápolis entrou no cenário das grandes corporações multinacionais com a instalação da Mercedes Benz em março de 2016.

Para a MB, foi criado um espaço industrial exclusivo para a sua produção, caracterizado pela legislação municipal como distrito industrial da MB. Em frente ao distrito industrial da MB, existe uma grande área estabelecida pela legislação municipal, como distrito industrial destinado às grandes indústrias, projetado primeiramente para a instalação de indústrias de autopeças para atender as demandas da MB, porém, essas indústrias ainda não se instalaram na cidade. Nesse distrito é previsto a construção de um hotel e de um centro de convenções. O principal argumento para a não concretização dos projetos é a crise político-econômica estabelecida no país, atualmente.

Entre os fatores locacionais, Iracemápolis conta com uma posição geográfica estratégica, próxima dos principais centros de distribuição e consumo. Localizada a menos de 30 km de centros regionais como Piracicaba e Limeira, cerca de 90 km da metrópole de Campinas e uma distância de 170 km de uma das principais metrópoles do mundo, a cidade global de São Paulo.

Por essa proximidade geográfica, Iracemápolis está inserida nos principais circuitos de produção e círculos de cooperação, próxima de importantes vias de interligação do estado de São Paulo, como a rodovia dos Bandeirantes e Anhanguera, além da proximidade com o Porto de Santos, o maior da América Latina, a menos de 240 km de Iracemápolis.

A instalação da unidade produtiva da MB em Iracemápolis estabeleceu novas relações com outras escalas geográficas, interligando a pequena cidade com centros decisórios como São Paulo e com a sede da corporação na Alemanha.

Por ser uma pequena cidade, sem tradição industrial e com características voltadas para atividades agrícolas, Iracemápolis possui grandes áreas em seu território que podem ganhar novas funções, como é o caso da transformação da área até então utilizada no cultivo de cana-de-açúcar transformada em área de produção industrial com a instalação da MB.

Não obstante a cidade estar inserida em uma região estratégica, dotada de redes produção e circulação, a estratégia utilizada pela MB para a instalação de uma nova unidade no Brasil, se assemelha aos *greenfields* dos Estados Unidos- áreas com pouca ou sem nenhuma tradição industrial com características singulares, comparadas a áreas industriais densas e consolidadas.

As áreas de *greenfields* têm como atrativos médias salariais mais baixas comparadas com regiões industrializadas, interesse de autoridades locais/regionais em atrair investimentos estrangeiro direto, gerando empregos e maior arrecadação de impostos, relativas hostilidade

ao sindicalismo, incentivos fiscais, entre outros benefícios de atração e interesse de grandes corporações para o uso do território. Tal estratégia foi utilizada pela MB na década de 1990, com a instalação de uma unidade produtiva em uma área de *greenfield* nos EUA, na cidade de Tuscaloosa, no estado do Alabama que, nos dias atuais, conta com 90 mil habitantes.

Os agentes produtores do espaço, especificamente os agentes públicos governamentais tiveram um papel fundamental para que a MB se instalasse em Iracemápolis. A atuação dos agentes públicos (federal, estadual e municipal) foi de suma importância nesse processo e os fatores relacionais entre eles possibilitaram a escolha da MB por Iracemápolis.

A atuação mais incisiva foi do poder público municipal, diante do fato que para o governo federal o importante era que a MB trouxesse mais uma unidade produtiva para o país, independente do qual estado e cidade a corporação escolhesse, para isso o regime automotivo Inovar-Auto foi um fator determinante.

Da mesma maneira, o governo do estado de São Paulo tinha o interesse de que a MB se instalasse no estado, independente da cidade. Para tanto criou condições de atração para que a MB escolhesse o estado de São Paulo, como o programa de incentivos fiscais Pró-Veículo e de completa consultoria para a MB, através da agência de fomento Investe-São Paulo, responsável pela intermediação entre a grande corporação automotiva e o poder público municipal de Iracemápolis.

O poder público municipal teve papel determinante para que a cidade fosse escolhida para a instalação da unidade produtiva da MB. A participação do processo seletivo, intermediado pelo governo do estado, só foi possível pela criação de uma legislação municipal que oferecesse uma gama de benefícios de atração de indústrias para a cidade. O programa de incentivos Prodesenvolve – Iracemápolis foi fundamental para que a cidade entrasse no cenário da divisão internacional e territorial do trabalho a partir da produção industrial. Tais benefícios fiscais estabelecidos pelo programa foram tão atrativos, que fizeram a MB escolher a cidade, superando outras dificuldades como a compra da área, mesmo que subsidiada e a relação hostil e combativa do ponto de vista da luta dos direitos dos trabalhadores do sindicato em relação à corporação.

Os esforços do poder público municipal para que Iracemápolis fosse escolhida para instalação de uma unidade produtiva da MB demonstra a importância dos agentes de produção do espaço, nesse caso o Estado, como instrumento de uso das grandes corporações para sua maior lucratividade, utilizando-se de todo tipo de benefícios e do uso dos recursos naturais e humanos para atender à incessante reprodução do capital.

O principal argumento de contrapartida do poder público municipal em meio a tantos benefícios se justifica, muitas vezes, na geração de emprego, arrecadação de impostos e desenvolvimento socioeconômico do município.

A possibilidade de instalação de uma grande indústria em uma cidade gera expectativa na população em relação à empregabilidade, principalmente em uma pequena cidade, porém, essa expectativa muitas vezes não se realiza.

Do ponto de vista da geração de emprego, o processo de automação industrial, robótica e todo aparato das tecnologias de ponta da indústria 4.0 tem reduzido significativamente o número de empregos nas indústrias. Na indústria automotiva, o número de trabalhadores empregados é menor comparado à geração de empregos na década de 1970, quando as indústrias adotavam o modelo de produção fordista.

O discurso da geração de empregos em massa não se sustenta, Silveira (2011) aponta que “automatizados, os sistemas técnicos das empresas não produzem um impacto significativo na equação do emprego local”.

A arrecadação de impostos pode aumentar. De forma bruta a arrecadação aumenta, mas com as contrapartidas dos incentivos fiscais, o aumento da arrecadação é diluído nas renúncias fiscais, com o estorno de parte dos impostos previstos na legislação de volta para a corporação.

As grandes corporações usam e abusam do território, se aproveitam dos fatores locais e dos interesses e ações dos agentes do Estado para se instalarem onde melhor convém, sem necessariamente criar vínculos com lugar, usando o território como um enclave produtivo, tornando-o dependente do processo produtivo. Desta maneira, muitas vezes o poder público e a população dependentes do emprego se transformam em “reféns” das grandes indústrias, cedendo às chantagens quando os interesses econômicos da mesma não são atendidos, tal como a ameaça sobre o fechamento da unidade produtiva da MB em Iracemápolis caso algumas das demandas da montadora não fossem atendidas.

Dialeticamente, as contradições se materializam no território e ganham destaques nas ações e discursos. Nesse sentido, diante do uso do território pelas grandes indústrias, existem os saltos qualitativos de desenvolvimento abarcados pela instalação de uma unidade produtiva industrial de grande porte em uma pequena cidade.

O uso corporativo do território estabelece, aos agentes públicos, exigências das corporações para a instituição de sistemas de ensino que atendam às demandas técnicas de produção, como o caso da criação do curso técnico mecânico de automóveis leves, eletricitista industrial e mecânico de manutenção do SENAI de Iracemápolis.

A exigência de indicadores socioeconômicos positivos pela Mercedes-Benz em Iracemápolis é um fator que demanda investimentos em políticas públicas pelo poder público municipal, criando condições de uma relativa qualidade de vida para a população.

A oferta de serviços avança, com o aumento de agências bancárias, da expansão do comércio através de lojas de magazines, restaurantes, bares, redes de *fast-food*, a intensificação do mercado imobiliário, surgem possibilidades de novas formas de moradias, como condomínios fechados e de verticalização. Assim sendo, o uso corporativo do território promoveu um *up grade* territorial em Iracemápolis.

A cidade, até então vinculada exclusivamente ao caráter econômico da cana de açúcar ganha uma nova forma, sua identidade é alterada e sua identificação passa também estar condicionada como a cidade da MB.

No aspecto produtivo a MB, se instalou estrategicamente em uma cidade em que as relações interindustriais entre seus fornecedores e clientes são dinâmicas, considerando os fatores logísticos de proximidade com o Porto de Santos para receber os insumos importados da Alemanha e pelo fato da unidade produtiva estar geograficamente localizada na “cidade-região”, nesse sentido as *linkages* são constituídas.

As transformações no território impostas pela instalação de uma unidade produtiva automotiva do porte da MB alteraram o cotidiano do lugar. As transformações podem ser constatadas por aspectos positivos e negativos diante de uma relação contraditória com o grande capital.

A concepção de desenvolvimento econômico e social de uma cidade está na maioria das vezes associada ao desenvolvimento industrial, com a promessa de maior arrecadação para o poder público e empregabilidade para a população. Os poderes públicos municipais atuam, portanto, de forma sistemática para atrair grandes corporações para suas cidades, despendendo recursos e promovendo renúncias fiscais, estabelecendo condições de fluidez para o uso do território pelas corporações.

As decisões acabam sendo impostas de cima para baixo, negligenciado a participação da população local. A instalação de uma grande indústria pode acarretar prejuízos futuros, caso não seja bem planejada. O crescimento desordenado e o desemprego, dentre outros problemas e conflitos, começam a revelar o lado perverso do mencionado crescimento econômico. Nesse sentido, as políticas públicas voltadas para a população são essenciais para evitar a potencialização da desigualdade social.

Os fatores agentes e processos, utilizados e realizados como estratégias do capital para atender a sua reprodução diante de novas dinâmicas locacionais, se renovam de acordo as constantes necessidades de acumulação de riquezas a partir do uso do território.

Tais fatores, agentes e processos analisados na pequena cidade Iracemópolis na atração de uma grande indústria constituem, contemporaneamente, uma nova lógica, um novo momento na dinâmica locacional das indústrias, cujos os efeitos negativos existentes nas grandes cidades e nas cidades médias, guardadas as devidas proporções, poderão, ainda, serem evitados.

## REFERÊNCIAS

AGÊNCIA REGULADORA DOS SERVIÇOS DE SANEAMENTO DAS BACIAS DOS RIOS PIRACICABA CAPIVARI E JUNDIAI (São Paulo). **Relatório de fiscalização técnica dos sistemas de água e esgoto do município de Iracemápolis**: ARES PCJ. 2013. Disponível em:

<[http://www.arespcj.com.br/arquivos/35066\\_RELATORIO\\_DE\\_FISCALIZACAO\\_-\\_Iracemapolis\\_internet.pdf](http://www.arespcj.com.br/arquivos/35066_RELATORIO_DE_FISCALIZACAO_-_Iracemapolis_internet.pdf)>. Acesso em: 14 dez. 2017.

ALVES, T. **Geografia dos serviços**: Reestruturação produtiva e inovação social. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos Universidade de Lisboa, 2005.

ANFAVEA, Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Org.). **Anuário da Indústria Automobilística Brasileira**. São Paulo: Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores - Anfavea, 2017. 154 p.

ANTUNES, R. A Era da informatização e a época da informalização. Riqueza e miséria do trabalho no Brasil. In: ANTUNES, R. (Org.). **Riqueza e Miséria do trabalho no Brasil**. São Paulo: Boitempo, 2006.

ARROYO, Monica. Circuitos espaciais de produção industrial e fluxos internacionais de mercadorias na dinâmica territorial do estado de São Paulo. **Boletim Campineiro de Geografia**, Campinas, v. 2, n. 1, p.07-26, 2012.

AUTOMOTIVEBUSINESS (São Paulo). **Mercedes leva à Índia pessoal de Iracemápolis**: Colaboradores vão a Pune aprender montagem, inspeção e qualidade. 2015. Disponível em: <<http://www.automotivebusiness.com.br/noticia/22541/mercedes-leva-a-india-pessoal-de-iracemapolis>>. Acesso em: 19 jul. 2018.

BELLUZZO, Luiz Gonzaga. **O Capital e suas metamorfoses**. São Paulo: Unesp, 2013.

BERTÃO, Naiara. **R\$ 600 milhões para nada? Mercedes pode fechar fábrica em SP**. 2017. Disponível em: <<https://exame.abril.com.br/revista-exame/r-600-milhoes-para-nada-mercedes-pode-fechar-fabrica-em-sp/>>. Acesso em: 16 dez. 2017.

BLOOMFIELD, Gerald T.. The World automotive industry in transition. In: M, Law C.. **Restructuring the global automobile industry. National and regional**. London: Chapman And Hall, 1991. p. 19-113.

BRASIL. **Certidão de nascimento da indústria automotiva do Brasil**. 2017. Disponível em: <<https://www.jusbrasil.com.br/diarios/DOU/1952/> Diário oficial da União>. Acesso em: 04 dez. 2017.

BRASIL. **Medida Provisória nº 843, de 2018 (Programa Rota 2030)**. 2018. Disponível em: <<https://www.congressonacional.leg.br/materias/medidas-provisorias/-/mpv/133866>>. Acesso em: 16 ago. 2018.

BREDAN, Paulo. **Breve história dos regimes automotivos no Brasil**: Dos incentivos do fim da década de 1990 aos programas regionais que atraíram fábricas ao Nordeste e Centro-Oeste nos anos 2000. 2018. Disponível em: <<http://www.automotivebusiness.com.br/artigo/1636/breve-historia-dos-regimes-automotivos-no-brasil>>. Acesso em: 21 nov. 2018.

- CALDEIRA, J. **História da Riqueza no Brasil**. Rio de Janeiro: Estação Brasil, 2017
- CANO, W. **Desequilíbrios regionais e concentração industrial no Brasil 1930-1970** – 3. ed. – São Paulo: Editora UNESP, 2007.
- CAPEL, H. Las pequeñas ciudades en la urbanización generalizadas y ante la crisis global. **Investigaciones Geográficas, Boletín del Instituto de Geografía, UNAM**, v.70, p.7-32, 2009.
- CARLOS, Ana Fani Alessandrini. Da “organização” a “produção” do espaço no movimento do pensamento geográfico. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; SOUZA, Marcelo Lopes de; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **A Produção do espaço urbano: Agentes e processos, escalas e desafios**. São Paulo: Contexto, 2011. p. 53-74.
- CARNEIRO, Mariana. **Rota 2030 faria carro de luxo pagar menos imposto que popular**. 2017. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2017/11/1937184-rota-2030-faria-carro-de-luxo-pagar-menos-imposto-que-popular.shtml>>. Acesso em: 07 dez. 2017.
- CASTELLS, M. **A Sociedade em Rede**. Volume I. 8ª edição revista e ampliada. São Paulo: Paz e Terra, 1999.
- CORIAT, B. **A revolução dos Robôs: O impacto socioeconômico da automação**. São Paulo: Ed. Busca Vida, 1989.
- CORRÊA, R. L. Globalização e reestruturação da rede urbana: uma nota sobre as pequenas cidades. **Território**, Rio de Janeiro, v. 4, n. 6, p. 43-52, 1999.
- \_\_\_\_\_. Sobre Agentes sociais: Escala e produção do espaço: Um texto para discussão. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; SOUZA, Marcelo Lopes de; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **A Produção do espaço urbano: Agentes e processos, escalas e desafios**. São Paulo: Contexto, 2011. p. 41-52.
- DAIMLER (Alemanha). **Iracemápolis, Mercedes-Benz do Brasil Ltda**. 2016. Disponível em: <<https://www.daimler.com/career/thats-us/locations/location-detail-page-38849.html>>. Acesso em: 02 dez. 2017.
- DICKEN, P. **Mudança Global: as novas fronteiras da economia mundial** – 5. ed. – Porto Alegre: Bookman, 2010.
- DRUCK, M. G. **Terceirização: (Des) fordizando a fábrica**. Um estudo do complexo petroquímico. São Paulo: Boitempo, 2001.
- EL MUNDI (Madrid). **Daimler (Mercedes) ganó un 23% más en 2015, hasta 9.000 millones**. 2016. Disponível em: <<http://www.elmundo.es/motor/2016/02/04/56b31eb4e2704e44638b459e.html>>. Acesso em: 02 dez. 2016.
- EMPLASA, Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano. **Aglomeración Urbana de Piracicaba**. 2018. Disponível em: <<https://www.emplasa.sp.gov.br/AUP>>. Acesso em: 13 ago. 2018.



ENDLICH, A.M. **Pensando os papéis e significados das pequenas cidades**. São Paulo: Ed. UNESP, 2009.

FIRKOWSKI, O. L. C; SPOSITO, E. S. (Org.). **Indústria, ordenamento do território e transportes**: a contribuição de André Fischer. São Paulo: Expressão Popular, 2008.

FOLHA DE SÃO PAULO. **Daimler compra Chrysler por US\$ 43 bi**. 1998. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/dinheiro/fi08059802.htm>>. Acesso em: 02 dez. 2017.

\_\_\_\_\_. **57% dos brasileiros vivem em 6% das cidades; veja ranking das mais e menos populosas**. 2018. Disponível em: <[https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2018/08/mais-da-metade-da-populacao-brasileira-vive-em-5-das-cidades-do-pais.shtml?utm\\_source=facebook&utm\\_medium=social&utm\\_campaign=compfb](https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2018/08/mais-da-metade-da-populacao-brasileira-vive-em-5-das-cidades-do-pais.shtml?utm_source=facebook&utm_medium=social&utm_campaign=compfb)>. Acesso em: 26 set. 2018.

FRESCA, T. M. Centros locais e pequenas cidades: diferenças necessárias. **Mercator**, número especial, p. 75-81, dez. 2010.

G1, Portal de Notícias. **Conheça principais pontos do programa de incentivo às montadoras, o Rota 2030**. 2018. Disponível em: <<https://g1.globo.com/carros/noticia/conheca-principais-pontos-do-programa-de-incentivo-as-montadoras-o-rota-2030.ghtml>>. Acesso em: 21 ago. 2018.

\_\_\_\_\_. **Dona da Mercedes-Benz vende a Chrysler**. 2007. Disponível em: <[http://g1.globo.com/Noticias/Economia\\_Negocios/0,,MUL36083-9356,00-DONA+DA+MERCEDES+VENDE+A+CHRYSLER.html](http://g1.globo.com/Noticias/Economia_Negocios/0,,MUL36083-9356,00-DONA+DA+MERCEDES+VENDE+A+CHRYSLER.html)>. Acesso em: 02 dez. 2017.

\_\_\_\_\_. **Mercedes-Benz em Iracemápolis irá gerar 4.000 empregos, prevê diretor**. 2013. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sp/piracicaba-regiao/noticia/2013/10/mercedes-benz-em-iracemapolis-ira-gerar-4000-empregos-preve-diretor.html>>. Acesso em: 16 dez. 2017.

\_\_\_\_\_. **Mercedes investe R\$ 70 milhões para ter campo de provas em Iracemápolis**. 2016. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sp/piracicaba-regiao/noticia/2016/09/mercedes-investe-r-70-milhoes-para-ter-campo-de-provas-em-iracemapolis.html>>. Acesso em: 20 dez. 2017.

\_\_\_\_\_. **Piracicaba revisa Plano Diretor para colaborar com construção de Aeroporto Regional**. 2017. Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/piracicaba-regiao/noticia/piracicaba-revisa-plano-diretor-para-colaborar-com-construcao-de-aeroporto-regional.ghtml>>. Acesso em: 27 nov. 2018.

GAZETA DE IRACEMÁPOLIS (Iracemápolis). **Governo Federal anuncia projeto de aeroporto regional**. 2016. Disponível em: <<http://gazetadeiracemapolis.com.br/governo-federal-anuncia-projeto-de-aeroporto-regional/>>. Acesso em: 27 nov. 2018.

\_\_\_\_\_. **Grupo empresarial lança hotel em Iracemápolis**. 2016. Disponível em: <<http://gazetadeiracemapolis.com.br/grupo-empresarial-lanca-hotel-em-iracemapolis/>>. Acesso em: 30 jul. 2018.

\_\_\_\_\_. **Mercedes-Benz começa a operar 'porto seco' na cidade**. 2014. Disponível em: <<http://gazetadeiracemapolis.com.br/mercedes-benz-comeca-operar-porto-seco-na-cidade/>>. Acesso em: 03 ago. 2018.

GIL, A. C. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. São Paulo: Atlas, 2012.

GRAND BLANC MOTORCARS (Eua). **Mercedes-Benz In America**. 2017. Disponível em: <<https://www.grandblancmercedesbenz.com/mercedes-benz-in-america.htm>>. Acesso em: 02 dez. 2017.

GRANDIN, G. **Fordilândia: Ascensão e queda da cidade esquecida de Henry Ford na selva** – Rio de Janeiro: Rocco, 2010.

GRUPO SÃO MARTINHO (São Paulo). **HISTÓRIA**. 2011. Disponível em: <<http://www.saomartinho.ind.br/>>. Acesso em: 11 dez. 2017.

HARVEY, D. **17 Contradições e o fim do capitalismo**. – 1º ed. São Paulo: Boitempo, 2016.

\_\_\_\_\_. **O novo imperialismo**. 8º ed. São Paulo: Loyola, 2014.

IBGE- Censo Demográfico. Rio de Janeiro, 2010.

<http://cidades.ibge.gov.br/xtras/home.php?lang=>, Acesso em 13 de ago, 2018.

IRACEMÁPOLIS. CÂMARA MUNICIPAL. **Lei Municipal Nº 2.013**. Dispõe sobre a criação do Programa de Incentivos ao Desenvolvimento Econômico Sustentável, Geração de Emprego e Renda - denominado "PRODESENVOLVE Iracemápolis" e dá outras providências. 2013. Disponível em: <<http://consulta.siscam.com.br/camarairacemapolis/arquivo?Id=3790>>. Acesso em: 31 jul. 2018.

\_\_\_\_\_. **Lei Ordinária Nº 2027**: "Que inclui gleba de terra no perímetro urbano". 2013. Disponível em:

<<http://consulta.siscam.com.br/camarairacemapolis/Documentos/Documento/16337>>. Acesso em: 07 ago. 2018.

\_\_\_\_\_. **Lei Ordinária Nº 2052**: Autoriza o Chefe do Poder a indenizar o proprietário no valor da soqueira de área que especifica, em caso de venda da referida área pelo valor de até R\$ 5,00 (cinco reais) o metro quadrado, para fins de desenvolvimento industrial do município, e dá outras providências correlatas.. 2013. Disponível em:

<<http://consulta.siscam.com.br/camarairacemapolis/Documentos/Documento/15456>>. Acesso em: 07 ago. 2018.

\_\_\_\_\_. **Projeto de Lei Complementar Nº 5/2015**. "Que Institui o Plano Diretor de Desenvolvimento do Município de Iracemápolis e dá outras providências." 2015. Disponível em: <<http://consulta.siscam.com.br/camarairacemapolis/Documentos/Documento/21770>>. Acesso em: 03. ago. 2018.

IRACEMÁPOLIS. PREFEITURA MUNICIPAL DE IRACEMÁPOLIS. . **Estação de tratamento de água de Iracemápolis**. 2017. Disponível em:

<<http://iracemapolis.sp.gov.br/sabesp-projeta-investir-r-16-milhoes-no-sistema-de-agua-e-esgoto-de-iracemapolis/>>. Acesso em: 14 dez. 2017.

ISTO É (São Paulo). **São Martinho cancela empreendimento Alphaville Limeira**. 2017. Disponível em: <<https://istoe.com.br/sao-martinho-cancela-empreendimento-alphaville-limeira/>>. Acesso em: 08 set. 2018.

JIMENEZ, A. M.; UTRILLA, S. E. **Los Servicios y El Territorio**. Madrid: Editorial Síntesis, 1992.

JURADO DA SILVA, P. F. **Cidades pequenas e indústria: contribuição para a análise da dinâmica econômica na região de Presidente Prudente-SP**. Dissertação de mestrado - Presidente Prudente, 2011.

KUTNEY, Pedro. **Mercedes-Benz já usa seu campo de provas de R\$ 90 milhões em Iracemápolis**. 2018. Disponível em: <<http://www.automotivebusiness.com.br/noticia/27441/mercedes-benz-ja-usa-seu-campo-de-provas-de-r-90-milhoes-em-iracemapolis>> já usa seu campo de provas de R\$ 90 milhões em Iracemápolis>. Acesso em: 17 ago. 2018.

KESMEV, G. **Mercedes-Benz Niederlassung Stuttgart**. 2013. Disponível em: <<http://www.panoramio.com/photo/99656834>>. Acesso em: 02 dez. 2016.

LAGUNA, Eduardo. **Mercedes vai investir em SP R\$ 500 milhões**. 2013. Disponível em: <<https://www.valor.com.br/empresas/3289144/mercedes-vai-investir-em-sp-r-500-milhoes>>. Acesso em: 17 dez. 2017.

LATINI, Sydney A.. **A implantação da indústria automobilística no Brasil: Da substituição de importação ativa a globalização passiva**. São Paulo: Alaúde, 2007.

LEADEC (São Paulo). **Nossos serviços**. 2018. Disponível em: <<https://www.leadec-services.com/brazil/pt/nossos-servicos/instalacao/>>. Acesso em: 22 nov. 2018.

LENCIONI, S. Novos rumos e tendências da urbanização e a industrialização no Estado de São Paulo. In: LIMONAD, E. et al. (Orgs). **Brasil século XXI: por uma nova regionalização? Agentes, processos e escalas**. São Paulo: Max Limonad, 2004.

\_\_\_\_\_. **A transformação sócio-territorial das principais áreas metropolitanas da América do Sul: Buenos Aires, São Paulo e Santiago**. A importância da indústria inovadora e de alta tecnologia no caso de São Paulo e sua relação com as transformações sócio-territoriais, USP. São Paulo, 2008.

LOVADINI, Mauricio. **INDÚSTRIAS EM PEQUENAS CIDADES: OS CIRCUITOS ESPACIAIS DA PRODUÇÃO E OS CÍRCULOS DE COOPERAÇÃO: O CASO DA AGLOMERAÇÃO URBANA DE PIRACICABA-SP**. *Revista Estudos Geográficos*: XIII Seminário da Pós-Graduação em Geografia, Rio Claro, p.103-122, jan. 2017. Semestral.

MACHADO, R. **Mercedes-Benz reinaugura fábrica de Juiz de Fora para a produção de caminhões**. 2012. Disponível em: <<http://motordream.uol.com.br/noticias/ver/2012/05/11/mercedes-benz-reinaugura-fabrica-de-juiz-de-fora-para-a-producao-de-caminhoes->>. Acesso em: 09 dez. 2017.

MARQUES, José; SODRÉ, Eduardo. **Após aprovação relâmpago, Temer regulamenta novo regime tributário para montadoras**. 2018. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2018/11/temer-sanciona-novo-regime-tributario-as-montadoras.shtml>>. Acesso em: 16 nov. 2018.

MARTIN, S. B; VEIGA, J.P.C. Globalização dos mercados, localização produtiva e relações interfirmas: O caso das montadoras alemãs nos EUA nos anos de 1990. In: NABUCO, Maria Regina et al (Org.). **Indústria automotiva: A nova geografia do setor produtivo**. Rio de Janeiro: Dp&a Editora, 2002. Cap. 1. p. 17-45.

MATSUBARA, Vitor. **Mercedes-Benz inaugura fábrica em Iracemápolis**. 2016. Disponível em: <<https://quatorrodas.abril.com.br/noticias/mercedes-benz-inaugura-fabrica-em-iracemapolis/>>. Acesso em: 22 ago. 2016.

MECÂNICA ONLINE (Pernambuco). **Fábrica Mercedes-Benz em Iracemápolis é destaque pela produção enxuta, sustentabilidade e capacitação**. 2016. Disponível em: <<http://mecanicaonline.com.br/wordpress/2016/03/28/fabrica-mercedes-benz-em-iracemapolis-e-destaque-pela-producao-enxuta-sustentabilidade-e-capacitacao/>>. Acesso em: 27 ago. 2018.

MENDES, A. A.; SAMPAIO, S. S.. Implantação Industrial em Sumaré: Origens, Agentes e Efeitos: Contribuição ao Estudo da Interiorização da Indústria no Estado de São Paulo. **Geografia** (Rio Claro), Rio Claro - SP, v. 17, n.1, p. 39-76, 1992.

\_\_\_\_\_. Reestruturações Locais como Efeitos da Globalização Econômica: Uma Análise da Estrutura Produtiva Mutante do Pólo Têxtil de Americana – SP. **Tese de Doutorado**, Rio Claro, 1997.

\_\_\_\_\_. Condomínios industriais e empresarias no Brasil. A Indústria automobilística e os novos espaços produtivos em Campinas (SP). **Finesterra: Revista Portuguesa de Geografia**, Lisboa, v. XLIX n. 97, p.119-134, 2014.

MERCEDEZ-BENZ (Brasil). **IRACEMÁPOLIS**. 2017. Disponível em: <<https://www.mercedes-benz.com.br/institucional/empresa/iracemapolis>>. Acesso em: 22 ago. 2016.

\_\_\_\_\_. **PIONEIROS**. 2016. Disponível em: <<https://www.mercedes-benz.com.br/institucional/historia/pioneiros/>>. Acesso em: 02 dez. 2017.

\_\_\_\_\_. **SÃO BERNARDO**. 2017. Disponível em: <<https://www.mercedes-benz.com.br/institucional/empresa/sao-bernardo-do-campo>> Acesso em: 09 dez. 2017

\_\_\_\_\_. **CAMPINAS**. 2017. Disponível em: ><https://www.mercedes-benz.com.br/institucional/empresa/campinas>< Acesso em: 09 dez. 2017

\_\_\_\_\_. **JUIZ DE FORA**. 2017. Disponível em: ><https://www.mercedes-benz.com.br/institucional/empresa/juiz-de-fora>< Acesso em: 09 dez. 2017

\_\_\_\_\_. **Mercedes-Benz inicia uma nova era rumo à Indústria 4.0 no Brasil**. 2018. Disponível em: <<https://www.mercedes-benz.com.br/institucional/imprensa/releases/corporativo/2018/3/20760-mercedes-benz-inicia-uma-nova-era-rumo-a-industria-4-0-no-brasil>>. Acesso em: 26 nov. 2018.

MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA COMERCIO EXTERIOR E SERVIÇOS (Brasil). **Conheça o INOVAR-AUTO**. 2017. Disponível em: <[http://inovarauto.mdic.gov.br/InovarAuto/public/inovar.jspx?\\_adf.ctrl-state=iz3lpkpq1\\_14](http://inovarauto.mdic.gov.br/InovarAuto/public/inovar.jspx?_adf.ctrl-state=iz3lpkpq1_14)>. Acesso em: 07 dez. 2017.

MOREIRA JUNIOR, Orlando. **As cidades pequenas na região metropolitana de Campinas: dinâmica demográfica, papéis urbanos e (re) produção do espaço**. 2014. 311 f. Tese (Doutorado) - Curso de Geografia, Instituto de Geociências e Ciências Exatas, Universidade Estadual Paulista, Rio Claro, 2014.

NABUCO, M.R; S. B; MENDONÇA, M. P. Estratégias de localização do setor automobilístico no Brasil: O caso da Mercedes-Benz. In: NABUCO, Maria Regina et al (Org.). **Indústria automotiva: A nova geografia do setor produtivo**. Rio de Janeiro: Dp&a Editora, 2002. Cap. 2. p. 47-82.

PIMENTA, M.S; CORRÊA, M. L. Inovações organizacionais e mobilização da subjetividade: O sistema de gestão da Mercedes-Benz. In: NABUCO, Maria Regina et al (Org.). **Indústria automotiva: A nova geografia do setor produtivo**. Rio de Janeiro: Dp&a Editora, 2002. Cap. 7. p. 213-239.

PINTO, G. A. Uma introdução à indústria automotiva no Brasil. In: ANTUNES, R. (Org.). **Riqueza e Miséria do trabalho no Brasil**. São Paulo: Boitempo, 2006.

PIORE, M. J. & SABEL, C. F. **The second industrial divide: possibilities for prosperity**. New York: Basic Books, 1984.

PIKETTY, Thomas. **O capital no século XXI**. Rio de Janeiro: Intrínseca, 2014. 669 p.

QUINTANILHA, S. **Dilma destruiu o legado de Lula no mercado de automóveis**, 2016. Disponível em: <https://motorshow.com.br/dilma-destruiu-o-legado-de-lula-no-mercado-de-automoveis/> Acesso em: 07 dez.2017.

OLIVEIRA, Marcello. Memória: Itamar Franco ressuscitou Fusca para facilitar acesso ao carro popular. 2011. Disponível em: <[https://estadodeminas.vrum.com.br/app/noticia/noticias/2011/07/02/interna\\_noticias,44117/memoria-itamar-franco-ressuscitou-fusca-para-facilitar-acesso-ao-carro-popular.shtml](https://estadodeminas.vrum.com.br/app/noticia/noticias/2011/07/02/interna_noticias,44117/memoria-itamar-franco-ressuscitou-fusca-para-facilitar-acesso-ao-carro-popular.shtml)>. Acesso em: 07 dez. 2017.

OLIVEIRA, Nielmar de. Nova proposta de classificação territorial do IBGE vê o Brasil menos urbano. 2017. Disponível em: <<http://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2017-07/nova-proposta-de-classificacao-territorial-do-ibge-ve-o-brasil-menos-urbano>>. Acesso em: 25 ago. 2018.

PRADO JR., Caio. **Formação Econômica do Brasil**. São Paulo: Brasiliense, 1981.

PREVITALLI, F.S. O caso Mercedes-Benz ABC e Campinas. In: ANTUNES, R. (Org.). **Riqueza e Miséria do trabalho no Brasil**. São Paulo: Boitempo, 2006.

REVISTA QUATRO RODAS. **Mercedes-Benz inaugura fábrica em Iracemápolis**. 2016. Disponível em: <<https://quatorrodas.abril.com.br/noticias/mercedes-benz-inaugura-fabrica-em-iracemapolis/>>. Acesso em: 22 ago. 2016.

RONCHEZEL, J. A. A fala e o fato: limites da descentralização industrial do Estado de São Paulo. **Boletim de Geografia Teórica**, Rio Claro, v. 13, n. 25, p. 6-26, 1983.

RODRIGUES, M.S. **Civilização do automóvel – a BR-319 e a opção rodoviária brasileira**. Manaus: Edua, 2013.

SANTOS. M. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção** - 4. ed. 2. reimpr. - São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006. - (Coleção Milton Santos; 1)

SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2004.

SÃO PAULO. ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE SÃO PAULO. **A Região Administrativa de Campinas**. Disponível em:  
<<https://www.al.sp.gov.br/noticia/?id=291473>>. Acesso em: 11/08/2018

SÃO PAULO. IMPRENSA OFICIAL. **Diário Oficial Poder Executivo - Seção I**. 2013. Disponível em:  
<<https://www.imprensaoficial.com.br/Certificacao/GatewayCertificaPDF.aspx?notarizacaoID=32eda982-af8e-454e-a68d-3c9d08036d2a>>. Acesso em: 24 jul. 2018.

SÃO PAULO. INVESTE SÃO PAULO. **Unidades de produção automotiva no Estado de São Paulo - 2015**: Investe São Paulo. 2017. Disponível em:  
<<http://www.investe.sp.gov.br/setores-de-negocios/automotivo/>>. Acesso em: 16 dez. 2017.

\_\_\_\_\_. **São Martinho anuncia projetos imobiliários no interior de SP**. Investe São Paulo. 2017. Disponível em: <http://www.investe.sp.gov.br/noticia/sao-martinho-anuncia-projetos-imobiliarios-no-interior-de-sp/> Acesso em: 11 dez. 2017.

\_\_\_\_\_. **Investe SP Assessora projeto da Mercedes-Benz para construção de fábrica em SP**. Investe São Paulo. 2017. Disponível em: <http://www.investe.sp.gov.br/noticia/investe-sp-assessora-projeto-da-mercedes-benz-para-construcao-de-fabrica-em-sp/> Acesso em: 17 dez. 2017.

\_\_\_\_\_. **Histórico**: Investe São Paulo. 2017. Disponível em:  
<<https://www.investe.sp.gov.br/sobre-a-investe-sp/historico/>> Acesso em: 06 ago. 2018.

\_\_\_\_\_. **Centro de Inspeção começa em Iracemápolis**. 2014. Disponível em:  
<<https://www.investe.sp.gov.br/noticia/centro-de-inspecao-comeca-em-iracemapolis/>>. Acesso em: 01 ago. 2018.

SCHWAB, Klaus. A quarta revolução industrial; tradução Daniel Moreira Miranda. - São Paulo: Edipro, 2016.

SCOTT, A. J. Regional motors of the global economy. **Futures**, Great Britain, v. 28, n. 5, p.391-411, 1996.

SEADE, Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados. **Perfil dos municípios paulistas**. 2018. Disponível em: <<http://www.perfil.seade.gov.br/>>. Acesso em: 11 ago. 2018.

SELINGARDI-SAMPAIO, S. **Indústria e território em São Paulo: a estruturação do Multicomplexo Territorial Industrial Paulista: 1950-2005**. Campinas: Editora Alínea, 2009).

SENAI (São Paulo). **Sobre a Escola**. 2017. Disponível em:  
<<https://iracemapolis.sp.senai.br/institucional/4641/0/sobre-a-escola>>. Acesso em: 18 dez. 2017.

SILVEIRA, Maria Laura. TERRITÓRIO USADO: DINÂMICAS DE ESPECIALIZAÇÃO, DINÂMICAS DE DIVERSIDADE. **Ciência Geográfica**, Bauru, v. 15, n. 15, p.04-12, dez. 2011. Anual.

SINDICATO DOS METALURGICOS DE LIMEIRA RIO CLARO E REGIÃO. **Metalúrgicos entram em greve na Mercedes-Benz em Iracemápolis.** 2017. Disponível em: <<http://sindimetalimeira.org.br/site/node/377>>. Acesso em: 19 dez. 2017.

SOUZA, Claudio Luís de. **Análise: Dilma coleciona carrinhos e cacife político com regime automotivo.** 2013. Disponível em: <<https://carros.uol.com.br/noticias/redacao/2013/10/03/analise-dilma-coleciona-carrinhos-e-cacife-politico-com-regime-automotivo.htm>>. Acesso em: 21 jul. 2018.

SPOSITO, E. S.; SANTOS, L. B. **O Capitalismo industrial e as multinacionais brasileiras.** São Paulo: Expressão Popular, 2012.

STOCHERO, Tahiane. **Temer assina decreto que regulamenta novo programa de incentivos ao setor automotivo Rota 2030.** 2018. Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2018/11/08/temer-sanciona-mp-que-cria-programa-de-incentivos-ao-setor-automotivo-rota-2030.ghtml>>. Acesso em: 16 nov. 2018.

STORPER, M; HARRISON. Flexibility, hierarchy and regional development: The changing structure of industrial production systems and their forms of governance in the 1990s. **Research Policy**, Amsterdam, v. 20, n. 5, p.407-422, 1991. Disponível em: <<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/004873339190066Y>>. Acesso em: 08 set. 2016.

SUBSECRETARIA DE ASSUNTOS METROPOLITANOS (SDmetropolitano). **Municípios da Aglomeração Urbana de Piracicaba.** Disponível em: <<http://www.sdmetropolitano.sp.gov.br/portalsdm/piracicaba.jsp>>. Acesso em 12 de dez, 2017.

TAKAMI, Saulo Teruo. **A importância dos linkages e dos serviços para as indústrias automotivas no corredor asiático no Estado de São Paulo.** 2017. 245 f. Tese (Doutorado) - Curso de Geografia, Universidade Estadual Paulista, Rio Claro, 2017.

TRIBUNA DE IRACEMÁPOLIS (Iracemápolis). **Cidade receberá terá hotel de padrão internacional.** 2016. Disponível em: <<http://tribunadeiracemapolis.com.br/2016/07/08/cidade-recebera-tera-hotel-de-padrao-internacional/2016/07/08/cidade-recebera-tera-hotel-de-padrao-internacional/>>. Acesso em: 30 jul. 2018.

ZANARDO, J. **Iracemápolis fatos e retratos.** São Paulo: Porto das ideias, 2008.

ZF FRIEDRICHSHAFEN AG (Alemanha). **Toscana Brasileira: Parceria de sucesso.** 2017. Disponível em: <[https://www.zf.com/southamerica/pt\\_br/corporate/news\\_events\\_corporate/drive\\_south\\_america/toscana\\_brasileira/toscana\\_brasileira.html](https://www.zf.com/southamerica/pt_br/corporate/news_events_corporate/drive_south_america/toscana_brasileira/toscana_brasileira.html)>. Acesso em: 20 ago. 2018.

## APÊNDICE I



**UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA**  
**“JULIO DE MESQUITA FILHO”**  
**INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS E CIÊNCIAS EXATAS**  
 Programa de Pós-Graduação em Geografia



### ENTREVISTA: PODER PÚBLICO MUNICIPAL

1. Quando Iracemápolis oficializou o desejo de poder instalar a Mercedes-Benz no município?
2. O prefeito participou do processo de negociação? Se sim, como ocorreu.
3. Do ponto de vista do poder público municipal, qual foi o principal motivo que atraiu a Mercedes-Benz para o município?
4. Quais foram as principais vantagens e subsídios oferecidos pelo município para a instalação da unidade produtiva da Mercedes-Benz.
5. Quais foram as principais vantagens e subsídios oferecidos pelo governo do Estado de São Paulo?
6. Quais foram as principais vantagens e subsídios oferecidos pelo governo federal?
7. Atualmente quantos estabelecimentos industriais existem na cidade?
8. Existem distritos industriais?  
 Não  
 Se sim, Quantos?  
 A Mercedes-Benz está instalada em algum distrito?
9. Após a instalação da Mercedes-Benz outras indústrias se instalaram no município?
10. Das indústrias da cidade, quantas exercem relações interindustriais direta com a Mercedes-Benz?
11. Existem empresas que oferecem serviços para a Mercedes-Benz que são da cidade ou se instalaram depois da vinda da Multinacional alemã?
12. A relação de empregos gerados diretamente atendeu a demanda da cidade?
13. A relação de empregos gerados indiretamente atendeu a demanda da cidade?
14. A prefeitura investiu na qualificação de mão-de-obra?  
 Não



( ) Sim, de que forma?

**15.** Do ponto de vista do prefeito, quais são os aspectos positivos da vinda da Mercedes-Benz para o município?

**16.** E os aspectos negativos?

**17.** A cidade aumentou a estrutura da rede de serviços (hotéis, restaurantes, sistema bancário) para atender as novas demandas geradas pela instalação da Mercedes-Benz?

**18.** Recentemente o presidente da Mercedes-Benz no Brasil, o alemão Philipp Schiemer em entrevista a revista Exame cogitou a possibilidade do fechamento da unidade de Iracemópolis. A empresa chegou a dialogar com o poder público sobre essa possibilidade?

**19.** De maneira geral, quais são as perspectivas do município para os próximos anos em relação ao seu desenvolvimento econômico e social? E qual a importância da Mercedes-Benz nesse processo?

## APÊNDICE II:



**UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA**  
**“JULIO DE MESQUITA FILHO”**  
**INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS E CIÊNCIAS EXATAS**  
 Programa de Pós-Graduação em Geografia



**Orientando:** Mauricio Lovadini Fone: (19) 98870-5555 E-mail: mauriciolovadini@gmail.com

**Orientador:** Prof. Dr. Auro Aparecido Mendes Fone: (19) 3526-9204 E-mail: auromendes@uol.com.br

**ENTREVISTA: SINDICATO DOS METALÚRGICOS DE LIMEIRA, RIO CLARO E REGIÃO-SP.**

1. Quando o sindicato soube da vinda da Mercedes-Benz para Iracemápolis?
2. O sindicato participou das negociações da vinda da Mercedes-Benz para Iracemápolis?
3. Quantos funcionários diretos a Mercedes-Benz possui na unidade produtiva de Iracemápolis? Quantos são sócios do sindicato?
4. O sindicato representa trabalhadores de outras empresas que prestam serviços para a Mercedes-Benz?  
 Não  
 Sim, quais empresas e quantos funcionários em cada empresa e quantos são sindicalizados.
5. Como é a relação entre o sindicato e a Mercedes-Benz?
6. A Mercedes-Benz permite o livre acesso de representantes do sindicato para dialogar e montar comissões com os trabalhadores?
7. Como funciona o sistema de produção dos veículos na fábrica?  
 Linha de produção em esteira  
 Modular
8. Como é o processo de contratação da Mercedes-Benz?  
 Predomina a contratação direta  
 Predomina a subcontratação
9. No site oficial da Daimler AG, Holding da Mercedes-Benz, está informado que a empresa oferece benefícios aos funcionários: Do ponto de vista do sindicato, a empresa cumpre com os benefícios listados abaixo? Descreva a satisfação do cumprimento dos benefícios ao lado de cada benefício listado.

Eventos para empregados. Que tipo?

---

---

Participação anual de lucros: \_\_\_\_\_

---

Tempo flexível: \_\_\_\_\_

---

Descontos na alimentação: \_\_\_\_\_

---

Ações de saúde: \_\_\_\_\_

---

Descontos para os empregados: \_\_\_\_\_

---

Conexão com internet: \_\_\_\_\_

---

Transporte público de qualidade: \_\_\_\_\_

---

Treinamento: \_\_\_\_\_

---

Amplo

Estacionamento: \_\_\_\_\_

---

**10.** Em agosto de 2017 o sindicato deflagrou uma greve na Mercedes-Benz, quais os motivos do chamamento de greve?

**11.** Como foi o processo de negociação durante a greve?

**12.** Quais foram os resultados positivos da greve?

**13.** E os negativos?

**12.** Recentemente o presidente da Mercedes-Benz no Brasil, o alemão Philipp Schiemer em entrevista a revista Exame cogitou a possibilidade do fechamento da unidade de Iracemápolis. A empresa chegou a dialogar com o sindicato sobre essa possibilidade?

**13.** Quais são as perspectivas do sindicato para os trabalhadores da indústria automotiva no Brasil em especial para os da Mercedes-Benz em Iracemápolis?