

**LILIAN DENISE PIMENTEL**

**VISÃO GERAL E IMPACTOS  
DA INDÚSTRIA AUTOMOTIVA NO PARANÁ**

Monografia apresentada como requisito parcial de conclusão do Curso de Ciências Econômicas da Universidade Federal do Paraná.

Orientador: Prof. Huáscar Fialho Pessali

**CURITIBA**

**2006**

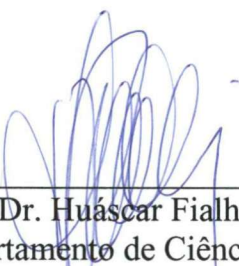
## TERMO DE APROVAÇÃO


LILIAN DENISE PIMENTEL


### VISÃO GERAL E IMPACTOS DA INDÚSTRIA AUTOMOTIVA NO PARANÁ

Monografia aprovada como requisito parcial para a conclusão do curso de Ciências Econômicas, Setor de Ciências Sociais Aplicadas da Universidade Federal do Paraná, pela seguinte banca examinadora:

Orientador:

  
\_\_\_\_\_  
Prof. Dr. Huáscar Fialho Pessali  
Departamento de Ciências Econômicas, UFPR

  
\_\_\_\_\_  
Prof. Dr. Demian Castro  
Departamento de Ciências Econômicas, UFPR

  
\_\_\_\_\_  
Prof. Luciano Nakabashi  
Departamento de Ciências Econômicas, UFPR

Curitiba, 27 de Novembro de 2006.

## SUMÁRIO

<b>LISTA DE QUADROS</b> .....	iv
<b>LISTA DE SIGLAS</b> .....	v
<b>RESUMO</b> .....	vi
<b>1 INTRODUÇÃO</b> .....	1
<b>2 INÍCIO DA INDUSTRIALIZAÇÃO NO BRASIL</b> .....	3
2.1 PERÍODO COLONIAL: PRIMEIROS PASSOS À INDUSTRIALIZAÇÃO .....	3
2.2 ERA VARGAS E OS ESTÍMULOS À INDUSTRIALIZAÇÃO....	9
<b>3 SURGIMENTO DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA NO BRASIL</b> .....	12
3.1 A INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA E O GOVERNO JUSCELINO KUBITSCHEK.....	12
3.2 A DITADURA MILITAR E MILAGRE ECONÔMICO.....	15
3.3 DÉCADA DE OITENTA, A DÉCADA PERDIDA, E ANOS NOVENTA .....	17
<b>4 EVOLUÇÃO HISTÓRICA DA INDÚSTRIA NO PARANÁ</b> .....	21
<b>5 INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA DO PARANÁ</b> .....	25
5.1 IMPACTOS DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA NO PARANÁ .....	29
5.2 IMPACTOS NA GERAÇÃO DE EMPREGO E RENDA.....	30
5.3 IMPACTOS NA PAUTA EXPORTADORA .....	35
5.4 IMPACTO DOS INVESTIMENTOS NA PRODUÇÃO DE AUTOMÓVEIS .....	37
<b>6 CONCLUSÃO</b> .....	41
<b>BIBLIOGRAFIA</b> .....	44

## LISTA DE QUADROS

<b>QUADRO 1 - COMPARAÇÃO ENTRE O TOTAL DE EMPREGOS ANUNCIADOS E OS GERADOS NO PARANÁ NO PERÍODO DE 1995/2005.....</b>	<b>30</b>
<b>QUADRO 2 - TOTAL DE ESTABELECIMENTOS, DE EMPREGADOS E PARTICIPAÇÃO NO VALOR ADICIONADO FISCAL DA INDÚSTRIA DOS SEGMENTOS DO SETOR AUTOMOTIVO, PARANÁ, 1995/2003 .....</b>	<b>31</b>
<b>QUADRO 3 - VALOR DA TRANSFORMAÇÃO INDUSTRIAL (VTI) - PRINCIPAIS ESTADOS -1996/2003.....</b>	<b>35</b>
<b>QUADRO 4 - INVESTIMENTOS EM VEÍCULOS NO PARANÁ ATÉ 2000 .....</b>	<b>36</b>
<b>QUADRO 5 - INVESTIMENTOS EM MOTORES NO PARANÁ ATÉ 2000 .....</b>	<b>36</b>
<b>QUADRO 6 - PRODUÇÃO AUTOMOTIVA SEGUNDO MONTADORAS E PRODUTOS – PARANÁ 1995/2002.....</b>	<b>37</b>

## LISTA DE SIGLAS

BADEP	Banco de Desenvolvimento Econômico do Paraná
CIC	Cidade Industrial de Curitiba
CLT	Consolidação das Leis Trabalhistas
CODEPAR	Companhia de desenvolvimento Econômico do Paraná
CSN	Companhia Siderúrgica Nacional
EUA	Estados Unidos da América
FDE	Fundo de Desenvolvimento Econômico
GEIA	Grupo Executivo para a Indústria Automobilística
INTEC	Incubadora Tecnológica de Curitiba
IPTU	Imposto Predial e Territorial Urbano
ISS	Imposto Sobre Serviços
JK	Juscelino Kubitschek de Oliveira
MERCOSUL	Mercado Comum do Sul
PAEG	Plano de Ação Econômica do Governo
PIB	Produto Interno Bruto
PND	Plano Nacional de Desenvolvimento
PROALCOOL	Programa Nacional do Alcool
PT	Partido dos Trabalhadores
PUC	Pontifícia Universidade Católica do Paraná
RMC	Região Metropolitana de Curitiba
UFPR	Universidade Federal do Paraná (UFPR)
UTFPR	Universidade Tecnológica Federal do Paraná
VAF	Valor Adicionado Fiscal
VTI	Valor de Transformação Industrial

## RESUMO

Esta monografia tem por finalidade apresentar um breve histórico da industrialização no Brasil e Paraná, focar a indústria automobilística paranaense e avaliar os impactos dessa indústria para o Estado, no que diz respeito à geração de emprego e renda, na pauta exportadora e na produção de automóveis. A indústria automobilística se instalou no Paraná definitivamente nos fins da década de noventa, com ajuda do Governo do Estado, que contribuiu com isenção de impostos por um determinado período de tempo, e devido as condições favoráveis do Paraná, tanto diante da proximidade com o Mercosul, como com a mão-de-obra qualificada. Avaliar os impactos da indústria automobilística para o Paraná, no que diz respeito à geração de emprego e renda, na pauta exportadora e na produção de automóveis.

**Palavras-chave:** indústria automotiva, indústria brasileira, produtividade, desenvolvimento industrial.

## 1 INTRODUÇÃO

A indústria automobilística tem importância para o desenvolvimento e crescimento de um país, pois desenvolve produtos tecnologicamente sofisticados, além de gerar emprego e renda, pagando salários acima da média do setor de transformação.

No Paraná, o crescimento da indústria automobilística ganhou fôlego na segunda metade da década de 90, com a vinda de três montadoras para o Estado: a Renault, a Audi-Volkswagen e a Chrysler. Até então havia somente a Volvo, empresa produtora de ônibus e caminhões, e a New Holland, produtora de máquinas colheitadeiras e tratores agrícolas, que iniciaram as suas atividades no estado na década de setenta.

À época, não havia no Paraná uma infra-estrutura adequada para a implantação de indústrias de grande porte. Foi a partir de então que o estado passou a se preocupar com o desenvolvimento da indústria. Após os anos 70 surgiram grandes projetos industriais no estado, tais como a implementação da Cidade Industrial de Curitiba (CIC) e da Refinaria de Petróleo de Araucária.

O setor automobilístico no Paraná é de grande relevância para o estado, pois é um dos pólos mais modernos e sofisticados do Brasil. O mesmo teve grandes incentivos, tanto por parte dos governos estaduais, quanto por parte dos municipais, que deram incentivos fiscais para se instalarem no estado. Além desses incentivos governamentais, o Paraná tem vantagens por estar situado próximo ao Mercosul, e também, dos grandes centros industriais, Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Geras.

Este trabalho tem por objetivo dar um visão geral de como as indústrias se instalaram no Brasil e no Paraná, além de se avaliar alguns dos impactos da indústria automobilística para o Paraná, no que diz respeito à geração de emprego, na pauta exportadora e na produção de automóveis.

O presente texto está dividido em quatro seções, contando com esta. Na

próxima seção será apresentado um breve histórico da industrialização no Brasil, e posteriormente, como se iniciou a indústria automobilística em nível nacional.

No capítulo seguinte será apresentado em linhas gerais, a história da industrialização paranaense e, em seguida, se discutirá o início da indústria automobilística no estado, como elas se instalaram , e de que forma os governos incentivaram a vinda das mesmas para o Paraná.

E no quarto capítulo, que é o objeto central do trabalho, serão avaliados os impactos gerados pela indústria automobilística paranaense sobre o emprego , nas exportações do estado, verificados a produção e os investimentos desse setor, e no último capítulo, serão apresentadas algumas considerações e conclusões acerca do setor automobilístico no Estado do Paraná.

## 2 INÍCIO DA INDUSTRIALIZAÇÃO NO BRASIL

### 2.1 PERÍODO COLONIAL: PRIMEIROS PASSOS RUMO À INDUSTRIALIZAÇÃO

Segundo Baer (1966), o Brasil foi uma colônia portuguesa proibida de erigir ou esboçar qualquer tipo de indústria de peso. Quem tinha exclusividade e preeminência pelos artigos manufaturados produzidos na colônia eram Inglaterra e Portugal. Por sua vez o recuo do colonialismo brasileiro começou lentamente nas décadas de 1820 e 1830, acelerando-se de forma notável logo após a desintegração das colônias espanholas sulamericanas, culminando com o colapso da corte portuguesa. Isto levou o Brasil à sua independência política, mas não financeira.

Vários foram os obstáculos para o surgimento de uma indústria autônoma no Brasil durante a época colonial, dentre eles a distância entre a colônia e a metrópole. Por outro lado havia ainda o regime social de escravidão, que inviabilizava a criação de um mercado nacional, além da política da metrópole que vedava a prática do ofício dos ourives. E havia ainda a exclusividade de comércio ditada pelo “Pacto Colonial” (FERNANDES, 2006).

Assim, pode-se dizer que a economia no Brasil-Colônia estava direcionada para a lavoura de exportação e para o comércio com a metrópole, sendo que as poucas manufaturas existentes destinavam-se para a produção de bens com o fito de satisfazer as necessidades básicas e primárias, como o caso da manufatura têxtil, restrita à produção de artigos de sacarias e artigos para os escravos. As poucas manufaturas existentes estavam situadas no interior das fazendas e sob a predominância do trabalho escravo, sendo a economia colonial vinculada à extração e exportação de matérias-primas para as manufaturas européias, que já se encontravam na segunda fase da Revolução Industrial (FAUSTO, 1972).

Mesmo assim, algumas indústrias, como a de ferro e de produtos têxteis,

começaram a aparecer e a crescer depois da segunda metade do século XVIII, próximos a leitos de rios. Este crescimento não agradava muito a Portugal, tanto que em 1785, assinou um Alvará extinguindo qualquer manufatura têxtil da Colônia, menos a de tecidos grossos, as quais serviam como fornecedoras de roupas para os escravos.

Este Alvará só foi revogado em 1808, após a vinda da família real para o Brasil, ocasião na qual Dom João VI abriu os portos ao comércio exterior e fixou taxas para os produtos importados, criando um mercado para os produtos manufaturados, permitindo que as mercadorias estrangeiras viessem a concorrer com o mercado brasileiro em igualdade condições. Mesmo assim, o desenvolvimento industrial brasileiro foi pequeno devido à concorrência dos produtos europeus, que eram de melhor qualidade e de baixo custo (AZEVEDO, 1989).

Dom João VI transformou o Rio de Janeiro em sede da monarquia e tentou desenvolver a siderurgia, mandando vir técnicos estrangeiros para estudarem os recursos minerais da terra e a possibilidade da implantação da indústria. Porém a indústria siderúrgica só poderia se desenvolver paralelamente a outras atividades, pois ela era dependente do combustível e da matéria-prima (VERSANI e BARROS, 1978).

Em 1850 foi assinada a Lei Eusébio de Queirós, a qual proibia o tráfico de escravos, e os valores que antes eram aplicados nas compras de escravos, ficaram disponíveis, devido à alta rentabilidade do café, segundo Baer (1966), todo tipo de recursos, voltou-se para a lavoura do mesmo, ou seja, o café absorvia, na segunda metade do século, o capital e a mão-de-obra existentes.

Para o citado autor, o século XIX, é o século da ascensão do café, que manteve-se como o principal produto até a Segunda Guerra Mundial.

Durante as décadas de 1870 e 1880, houve um rápido crescimento da produção cafeeira devido às estradas de ferro, evidenciando que somente as antigas tropas de mulas não eram suficientes para escoar uma grande produção. As cidades existentes eram distantes umas das outras, e a inauguração da navegação a vapor, com a construção de novos portos, favoreceu esse desenvolvimento, bem como o transporte ferroviário. Com a abolição da

escravatura em 1888 e a Proclamação da República, em 1889, viabilizou-se um impulso para a expansão industrial.

Prado Júnior (1961), afirma que havia vários fatores que dificultavam o progresso industrial no Brasil, entre eles, a deficiência das fontes de energia. O Brasil é pobre em carvão e a matéria-prima para a siderurgia, embora abundante no país, encontrava-se em lugar de difícil acesso para os grandes centros consumidores do país. O nível demográfico e econômico no país, e o padrão de vida da sua população eram baixos. Os poucos milhões de habitantes, agrupavam-se em pequenos núcleos largamente apartados uns dos outros, e sem muitos contatos, dificultando dessa forma o transporte e gerando uma deficiência dos mercados consumidores.

Irineu Evangelista de Souza, o Visconde de Mauá, promoveu entre 1850 e 1870, a construção de estradas de ferro, portos, fábricas de tecidos e vários outros empreendimentos bancários, comerciais e industriais. Ainda segundo Baer (1966), o setor têxtil, durante essa época, apresentou um crescimento surpreendente: de 2 fábricas existentes até 1850, saltou para 44, em 1881.

De acordo com Simonsen (1973), até a década 1880/1890, a cultura do café predominou no vale da Paraíba do Sul, e nos fins do século XIX, o planalto paulista era o maior produtor de café. Como a cafeicultura estava em pleno desenvolvimento, necessitava-se de mão-de-obra, motivo pelo qual estimulou-se a entrada de imigrantes, no último quartel do século XIX, trazendo novas técnicas de produção de manufaturas. Era uma força de trabalho mais especializada e foi a primeira mão-de-obra assalariada no Brasil. Isso deu impulso à expansão industrial, provocando um êxodo das fazendas para algumas cidades, onde passaram a se dedicar às atividades industriais e comerciais.

Na perspectiva de Simonsen (1973), a formação de capitais, obtida através da cultura cafeeira, no Vale da Paraíba e em São Paulo, na década de 1880, propiciou o primeiro surto industrial, capaz de substituir a importação de algumas manufaturas. Isto acompanhada da instalação da primeira usina hidroelétrica em Minas Gerais, em 1883. E em 1910, o Brasil já tinha 88 usinas. A difusão do uso da eletricidade veio facilitar o crescimento industrial em São Paulo.

De acordo com Suzigan (1986, p. 31):

... o comércio do café lançou as bases para o desenvolvimento industrial por várias razões: em primeiro lugar, ao promover a monetização da economia e o crescimento da renda interna, o café criou um mercado para produtos manufaturados; em segundo, ao promover o desenvolvimento de estradas de ferro e o investimento em infra-estrutura, ampliou e integrou esse mercado; em terceiro, ao desenvolver o comércio de exportação e importação, contribuiu para a criação de um sistema de distribuição de produtos manufaturados; e, em quarto lugar ao promover a imigração, aumentou a oferta de mão-de-obra. Além disso, a exportação de café supria os recursos em moeda estrangeira para a importação de insumos e bens de capital para o setor industrial (...) os cafeicultores investiram em bancos, estradas de ferro, promoção de imigração e, em menor escala, na indústria de transformação. Contudo, o papel mais importante coube aos importadores e imigrante...

A imigração para São Paulo, as grandes depressões cambiais e as instalações de usinas hidroelétricas, favoreceram o segundo surto industrial. A guerra europeia também contribuiu para um impulso à indústria paulista. Por conta da guerra, havia uma dificuldade de importar alguns produtos que não eram produzidos no Brasil, estimulando, dessa forma, o nascimento de pequenas indústrias, que se desenvolveram principalmente em São Paulo. Segundo Simonsen (1986), durante a primeira Guerra Mundial, surgiram 5.936 novas indústrias.

O desenvolvimento industrial que ocorreu antes de 1930 foi devido ao crescimento da renda interna resultante da expansão do setor exportador, principalmente o café. O crescimento da renda gerado pelas exportações criou um mercado para os produtos manufaturados, ocorrendo dessa forma um amplo crescimento industrial para fabricar bens de consumo para esse mercado. Entretanto, esse crescimento industrial tornou-se dependente do crescimento do mercado interno, que também dependia da expansão do setor exportador, ou seja, o desenvolvimento era limitado porque dependia do desempenho da economia agrícola-exportadora.

Segundo Baer (1966), durante a guerra, o valor da produção industrial cresceu 212%, entre 1914 e 1919, e surgiram 5 936 novos estabelecimentos industriais, sendo os setores alimentícios e têxteis os que tiveram maior

crescimento. Os preços dos têxteis e dos outros produtos industriais aumentaram, gerando um lucro para os proprietários das fabricas. A Primeira Guerra Mundial passou dessa forma, a ser um estímulo ao desenvolvimento industrial no país.

Antes da Primeira Guerra Mundial, conforme Baer (1966), o crescimento industrial foi limitado, pois grassava um pensamento agrário no país, e havia uma dependência das importações de manufaturas. Entretanto, com o início da guerra, o país ganhou um impulso na industrialização, pois se viu impossibilitado de importar alguns produtos, se obrigou dessa forma a produzir alguns bens de consumo, gerando uma grande oportunidade para o surgimento das novas indústrias brasileiras.

Com esse desenvolvimento, a indústria passou a ter uma grande importância para o país. Uma parcela dos produtos manufaturados estava sendo fabricada internamente, dispensando assim, a importação de artigos estrangeiros.

Depois da Grande Guerra, muitas indústrias subsidiárias de grandes empresas estrangeiras se instalaram no Brasil, em decorrência do fato delas contornarem os obstáculos oriundos das tarifas alfandegárias e aproveitando a mão-de-obra barata aqui existente. A produção seria dividida: caberia à matriz no exterior produzir a primeira parte e à filial no Brasil complementar as etapas finais.

Segundo Gattás (1981), em 1919, foi instalada no Brasil a primeira unidade de montagens de veículos. A Ford, que já tinha desenvolvido e aprimorado o sistema de produção em massa nos Estados Unidos, se instalou no Brasil utilizando a mão-de-obra imigrante da Europa, que havia sido atraída pelo sucesso do café. Em 1925, a General Motors instalou uma unidade de montagem, semelhante à Ford, ou seja, importando peças e componentes para a montagem dos veículos.

Descrevem Versani e Barros (1978), que, ao findar a Primeira Guerra Mundial, o Brasil possuía 13.336 estabelecimentos industriais, empregando mais de 300.000 pessoas, sendo que as indústrias têxtil e alimentícia representavam mais de 50% do valor total da produção.

Durante a década de 20 houve uma desaceleração na indústria. Para Prado Júnior (1961), o período entre 1924 a 1930 foi ruim para as indústrias brasileiras, pois muitas delas fracassaram ou se mantiveram num nível de

subsistência, devido ao fato de os bens produzidos no país serem caros e de qualidade inferior quando comparados aos europeus e americanos. Havia também a livre competição dos países industriais, e o governo brasileiro não dispunha de uma política para proteger e estimular a base industrial; a única preocupação que havia era a de defesa do café.

A segunda Guerra Mundial desorganizou o mercado internacional e trouxe novas dificuldades para a exportação de café, o que fez cair o seu preço. Por conta disso o governo criou uma política de valorização do café, a qual mantinha artificialmente seu preço. Isso estimulou ainda mais a sua produção.

Furtado (2003, p.189) se refere a esse período afirmando que:

... a produção de café, em razão dos estímulos artificiais recebidos, cresceu fortemente na segunda metade desse decênio. Entre 1925 e 1929 tal crescimento foi de quase cem por cento, o que revela a enorme quantidade de arbustos plantados no período imediatamente anterior. Enquanto aumenta dessa forma a produção, mantêm-se praticamente estabilizadas as exportações. Em 1927-1929 as exportações apenas conseguiam absorver duas terças partes da quantidade produzida (...) os preços elevados se traduziam numa alta taxa de lucratividade para os produtores, e estes continuavam a intervir em novas plantações.

No início da crise de 1929 o Brasil está com uma produção de café elevada, devido a altos investimentos nesse setor na década de 20. A crise de 1929 e os efeitos da quebra da Bolsa de Nova York fizeram com que o café perdesse seu maior mercado consumidor, o americano, diminuindo, assim, seu preço e gerando uma mudança na política econômica, que passa a assumir um caráter mais nacionalista e industrialista, transferindo o capital do café para a indústria (FURTADO, 2003).

E de acordo com Baer (1966), durante os anos 30, a produção industrial cresceu bastante, e isso só foi possível devido à proteção proporcionada pelas dificuldades no comércio externo. A Grande Depressão provocou uma elevação e diversificação da atividade industrial, estimulando um novo surto industrial. A indústria têxtil que operava abaixo de sua capacidade, passou a utilizar a capacidade ociosa existente, o que aumentou sua rentabilidade, criando fundos

para sua expansão subsequente. Ficou mais fácil também importar equipamentos de segunda mão a preços mais baixos.

Até a década de 30, o governo não tinha muito interesse em planejar um desenvolvimento industrial no país; todo o processo de industrialização que se realizou até então foi devido às circunstâncias externas. Entretanto, com a crise de 1929, a economia brasileira muda seu rumo.

Mesmo depois da Revolução de 30, conforme Baer (1966), o café era o principal produto de exportação do país, e para desestimular sua produção, Getúlio Vargas decidiu queimar as sacas de café.

O grande êxodo rural, causado pela crise do café, gerou um aumento da população urbana que iria constituir um mercado consumidor, e a redução das importações decorrentes da crise mundial, que gerou uma livre concorrência estrangeira, contribuiu para o desenvolvimento industrial a partir de 1930.

Segundo Boris Fausto (1972), o ano de 1930 foi certamente o divisor de águas na história do Brasil, dando início a um período que se desdobraria durante quinze anos, entre 1930 e 1945 - momento histórico e decisivo na trajetória do país. É o período do Estado Novo.

## 2.2 ERA VARGAS E OS ESTÍMULOS À INDUSTRIALIZAÇÃO

Sob o primeiro governo Vargas, a indústria passou a ser o centro dinâmico da economia, deslocando o setor agrário para uma posição inferior e alcançando patamares jamais antes imaginados na indústria brasileira.

Vargas adotou uma política industrializante com o intuito de implantar indústrias de base e energia, as quais iriam favorecer o país, reduzindo sua importação e estimulando a produção nacional de bens de consumo. É com Vargas que o país inicia seu parque industrial. Ele constrói as bases da industrialização nacional.

A Revolução de 30 acabou com a hegemonia da burguesia do café. Vargas iniciou a luta contra o regionalismo, mandou destruir todos os estoques de café, e mesmo com a crise mundial de 1929, houve uma intensa aceleração do

desenvolvimento industrial. Entre 1929 e 1939, a indústria cresceu 125%, enquanto na agricultura o crescimento não ultrapassou 20%. Esse desenvolvimento deu-se por causa da diminuição das importações e da oferta de capitais, que trocaram a lavoura tradicional em crise, pela indústria. Mas, foi a participação do Estado, com tarifas protecionistas e investimentos, que mais influenciou nesse crescimento industrial (BRASIL, Era Vargas, 2006).

No início da Segunda Guerra Mundial era difícil importar os equipamentos e máquinas que o país precisava, ressaltando dessa forma, a importância de uma indústria de bens de capital internamente. Na década de 1940 o Brasil iniciou uma modificação na sua estrutura econômica, pois Vargas com o objetivo de industrializar o país, criou uma série de indústrias estatais.

Em 1941 foi criada CSN - Companhia Siderúrgica Nacional, em Volta Redonda, sendo que em 1946 começa a operar seu primeiro auto-forno. Em 1942 é criada a Companhia Vale do Rio Doce e em 1943 é fundada no Rio de Janeiro, a Fábrica Nacional de Motores. Em 1945 foi criada a Companhia Hidroelétrica do São Francisco, e em outubro de 1953 é criada a Petrobrás, que detém o monopólio de pesquisa e extração e refino de petróleo.

Com a CNS estavam lançadas as bases para a mais ampla industrialização no país, pois a produção de aço era o insumo básico para a manufatura pesada. A guerra também gerou um crescimento na indústria têxtil, devido à demanda do mercado externo e à necessidade de substituir antigos antes importados. Segundo Versani e Barros (1978), entre 1939 e 1946 a indústria aumentou seu produto em 60%.

A visão de Vargas conduziu o país a um crescimento agrário, e tornou possível o surgimento e crescimento de grandes metrópoles, transformando o país de sua característica agrícola para um país mais urbanizado e voltado para a indústria.

Segundo sua concepção e ação, o Estado deveria estar à frente buscando o desenvolvimento do país, abrindo trincheiras e áreas essenciais de desenvolvimento tais como a siderurgia, as comunicações, o desenvolvimento tecnológico, o petróleo, através de estruturas estatais e autárquicas.

A visão de Getúlio Vargas trouxe grande impulso à vida econômica

nacional, cuja influência em muitas áreas, chega até os dias de hoje.

### **3 SURGIMENTO DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA NO BRASIL**

A produção de autopeças antecedeu a produção de veículos no País. A demanda pela reposição de peças para os veículos importados, principalmente para caminhões e ônibus, incentivou a produção de peças mais simples, em momentos de dificuldades de importação e de instabilidade cambial. Durante a Segunda Guerra Mundial, a redução das importações forçou o desenvolvimento da indústria doméstica de componentes, desestimulada posteriormente quando da vigorosa volta das importações. (GATTÁS, 1981).

#### **3.1 A INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA E O GOVERNO JUSCELINO KUBITSCHKEK**

A indústria automobilística instalou-se no Brasil, de maneira definitiva, na segunda metade da década de 1950, por meio de um processo de internacionalização das indústrias mundiais de veículos, e pela política do governo Juscelino Kubitschek voltada para a atração de capital estrangeiro, estabelecidas num conjunto de metas pelo Plano de Metas. A partir de 1956, instalaram-se no país a General Motors, a Fiat e a Volkswagen.

Esse plano significou a implantação dos departamentos de bens de consumo duráveis e bens de capital, através do processo de substituição de importações. Além do caminho da substituição de importações, o plano também buscou uma reforma administrativa pública e a criação de órgãos administrativos públicos. Foram criados grupos executivos para a formulação de políticas aplicáveis às atividades industriais (LACERDA, 2000).

Segundo Azevedo e Zago Júnior (1989), o automóvel era um dos grandes símbolos da modernidade no início dos anos 50, e a classe média urbana brasileira formava um mercado interno para o mesmo. Porém, as importações de peças para a montagem de veículos não estavam sendo suficientes para atender ao crescente mercado.

Os estímulos dados pelo Plano de Metas do governo e a criação do GEIA - Grupo Executivo para a Indústria Automobilística, em 1956, favoreceu o surgimento da indústria automotiva no Brasil. O GEIA tinha o poder para examinar, aprovar e rejeitar os projetos de indústrias apresentados ao governo.

Segundo Vicentino (1997), durante o governo de JK o PIB brasileiro cresceu, em média, 7% ao ano, o valor da produção industrial cresceu em 80%, sendo que a indústria do aço cresceu 100%, a indústria mecânica 125%, a eletricidade e comunicações cresceram 380% e os transportes cresceram 600%, no período.

O Plano de Metas tinha 31 objetivos a serem alcançados. Priorizava sobretudo alguns setores: energia, transportes, alimentação, indústria de base e educação. O plano resultou em uma grande ampliação da infra-estrutura de energia e transportes, e na implantação e expansão de inúmeros segmentos industriais, como: siderurgia, indústria automobilística, produção de metais não-ferrosos e desenvolvimento da construção naval, indústria mecânica e material elétrico pesado em geral. Entretanto, foram os dois primeiros setores, transporte e energia, os mais bem sucedidas. Foram construídos 20 mil quilômetros de estradas e pavimentou-se mais 5 600 quilômetros de rodovias já existentes, estimulando, dessa forma, ainda mais a expansão da indústria automobilística. (AZEVEDO, 2006).

A construção de Brasília foi de muita importância para o país, pois além de simbolizar um “novo Brasil”, gerou uma grande concentração de recursos para a sua construção. Além disso, quase todas as rodovias ligavam Brasília a diversos outros pontos do País (MEDONÇA, 1997).

Como a economia brasileira tinha gerado uma grande margem de lucros para os empresários e com as mudanças no mercado nacional, ocorreu um grande crescimento urbano-industrial, com aumento da massa de trabalhadores e crescimento de profissionais especializados, ampliando assim, o número de consumidores capazes de comprar bens de consumo duráveis. Essa perspectiva fez com que subsidiárias de empresas estrangeiras, principalmente norte-americanas, se instalassem no país.

Durante a gestão de Juscelino Kubitschek de Oliveira (1956-1960), houve

uma grande entrada de capital industrial estrangeiro no país, diferentemente do período de Vargas, que evitava a entrada de capitais externos, para estimular a indústria de bens de consumo duráveis. Para esse setor, o governo passou todos os estímulos e benefícios, e foi assim que grandes multinacionais como a Volkswagen, Mercedes-Benz, General-Motors e a Ford se instalaram no país.

A produção nacional de bens de consumo duráveis durante o governo de JK deu um grande impulso. Enquanto nos anos 1949-1950 crescem numa taxa anual de 11%, passou a 23,9% nos anos de 1955-1962 (RIBEIRO, 1986).

O início dos anos 60, porém, caracterizou-se pela primeira grande crise econômica do Brasil em sua fase industrial, houve um “descompasso” dos três setores da economia: o setor de bens de consumo duráveis, que foi financiado por capital estrangeiro; o de bens de consumo correntes, que era financiado por capital nacional, e o da indústria de base, com valores investidos pelo Estado. Os setores de bens de consumo duráveis estavam com o maquinário novo e em alta produtividade, crescendo cada vez mais; já os setores financiados por capital nacional e pelo Estado, não estavam crescendo no mesmo ritmo, gerando dessa forma um “descompasso”. O Estado não tinha capital para fazer com que as indústrias crescessem no mesmo ritmo que as multinacionais.

O setor de bens de consumo duráveis enfrentou dificuldades. Houve retração na comercialização dos produtos, pois a demanda não crescia de maneira satisfatória, gerando um aumento nos estoques, diminuindo a produção e acelerando o desemprego. Entre 1962 e 1967, o crescimento do PIB caiu pela metade, se comparado aos anos de 1957 e 1962. A inflação disparou, atingindo uma taxa anual de 90% em 1964 (LACERDA et al., 2000).

O alto índice de inflação do país e o acúmulo de estoques do setor de bens de consumo duráveis causaram uma queda no volume de empregos, e uma desvalorização dos salários, gerando uma mobilização da classe trabalhadora. E o capital estrangeiro, receoso com a instabilidade política vivida no país, evitou o mercado brasileiro, agravando ainda mais a crise (MEDONÇA, 1997).

### 3.2 A DITADURA MILITAR E MILAGRE ECONÔMICO

O golpe militar de 1964 correspondeu aos anseios da burguesia brasileira e do capital estrangeiro, pondo fim ao chamado populismo no país. Houve uma aliança entre os militares e os empresários industriais, considerando que o papel da ditadura foi o de consolidar o modelo econômico implantado nos anos 50, mantendo um discurso desenvolvimentista, com prioridade na normalização das relações com os organismos exteriores. Dessa forma, o Brasil estava cada vez mais dependente de capital externo (em especial dos EUA) (LACERDA, et al. 2000).

Os militares passaram a perseguir dois grandes objetivos, a saber: primeiro, conseguir recursos dentro e fora do Brasil para poder retomar o crescimento industrial, pois durante os anos de 1962-67 a falta de investimentos e capitais gerou uma diminuição no crescimento industrial. E, segundo estimular a concentração oligopolista de empresas e de capitais no país (MEDONÇA, 1997).

Em meados do ano de 1960, o governo Castelo Branco lançou o PAEG - Plano de Ação Econômica do Governo. Os objetivos colocados pelo PAEG eram: acelerar o ritmo de desenvolvimento econômico, via aumento dos investimentos; conter o processo inflacionário e corrigir a tendência ao desequilíbrio externo. Este plano conseguiu reduzir a inflação de 90% em 1964, para 30% em 1967. Para conseguir essa redução da inflação o governo tomou a decisão de arrochar os salários da classe trabalhadora (LACERDA, et al. 2000).

Outras metas importantes do PAEG foram as reformas bancária e tributária. A reforma tributária de 1967, em especial, teve como principais conseqüências o aumento da arrecadação, e uma grande centralização, tanto da arrecadação como das decisões em termos de política tributária subordinando os Estados ao governo central (LACERDA, et al. 2000).

Na tentativa de superação da crise, foi lançado em 1974 o II PND - Plano Nacional de Desenvolvimento. O plano significou uma alteração completa nas prioridades da industrialização brasileira: de um padrão baseado no crescimento do setor de bens de consumo duráveis com alta concentração de renda, a economia deveria passar a crescer com base no setor produtor de bens de

produção, bens de capital e insumos básicos (MEDONÇA, 1997).

O II PND foi um fracasso, primeiramente porque o plano resultou em um aumento na dívida externa brasileira, e segundo, ao prever a instalação de novos pólos industriais, em regiões distantes do sudoeste. Além de fracassar economicamente, o plano também gerou conflitos políticos no país, pois os empresários passaram a aplicar seus capitais no mercado financeiro, em vez de investir produtivamente (MEDONÇA, 1997).

Foi também na década de setenta que devido ao grande aumento de petróleo surgiu o Proálcool - Programa Nacional do Álcool, iniciando, assim, o uso do álcool combustível para veículos. O Proálcool foi criado em 14 de novembro de 1975 pelo Decreto nº 76.593, com o objetivo de estimular a produção do álcool, visando o atendimento das necessidades do mercado interno e externo e da política de combustíveis automotivos. Destinava-se a produzir e comercializar frotas de veículos movidos exclusivamente a álcool hidratado, e, para estimular a venda desse novo veículo, foram oferecidos ao consumidor algumas vantagens se comparado ao carro movido a gasolina. O preço do álcool combustível seria limitado a 65% do preço da gasolina, as taxas de licenciamentos seriam baixas para carro a álcool; seriam financiados a juros reduzidos e com isenções fiscais. Esse conjunto de incentivos favoreceu a boa aceitação do novo veículo movido a álcool (ANFAVEA, 2006).

### 3.3 DÉCADA DE OITENTA, A DÉCADA PERDIDA, E ANOS NOVENTA

A partir da década de 1980, o país enfrenta uma forte crise no setor industrial, e vinculado a ela, está a retração do mercado interno, com grande queda nas vendas. A indústria automobilística entrou numa crise da qual só sairia a partir dos anos noventa, mais especificamente a partir de 1993. A indústria automobilística não teve crescimento em sua produção, caindo assim a rentabilidade desse setor. As vendas internas sofreram forte retração, em função da redução na renda disponível da população, especialmente da classe média, tem maior peso no mercado na compra de produtos de bens duráveis

(HOLLANDA, 1996).

Mesmo com muitas incertezas quanto à situação econômica do país, o setor automobilístico terminou o ano de 1980 com a produção de 1,1 milhão de veículos, dos quais 980,8 mil foram colocados no mercado interno e mais de 157 mil foram exportados.

No ano seguinte, em 1981, foi inaugurada a fábrica da Volvo em Curitiba. No ano de 1982, a inflação chega a 99,7% e o desequilíbrio das contas internas cresce; instala-se a estagflação. Os setores mais atingidos foram os de bens de capital e de consumo durável, conforme informações da ANFAVEA (1994).

Em 1984, a inflação sobe para 223,8% no ano e a dívida externa vai a US\$ 91 bilhões. As vendas caem em 66,71% se comparadas ao ano de 1979. Com o fim do regime militar, em 1985, a inflação chega a 285% a.a. Em 1986, José Sarney assume a presidência e congela os preços e o câmbio, e a produção de veículos cai para 966,7 mil, dos quais 763,1 mil são vendidos ao mercado interno e 207,6 mil exportados (ANFAVEA, 1994).

Todas essas crises, tanto a cambial quanto a inflacionária causaram um abalo generalizado na indústria brasileira. Com a indústria automobilística não foi diferente. E pelo fato de o país não ter crescido significativamente, pois a atividade industrial ficou estagnada, e por não ter havido muito investimento no setor produtivo, essa década foi considerada por muitos economistas, como a década perdida.

Ainda no início da década de noventa, particularmente no ano de 1992, a indústria automobilística encontrava-se numa fase ruim, pois os preços dos automóveis haviam crescido a uma taxa bem superior ao da inflação, havendo um grande acúmulo de estoques de veículos. Mas a partir de 1992 a 1993 inicia-se a recuperação das vendas internas no setor automotivo, com um crescimento de 44% no ano de 1993, se comparado ao ano anterior, e da produção industrial, que cresceu a uma taxa de 30%. É a partir desses anos que a indústria automobilística inicia uma nova fase de crescimento (HOLLANDA, 1996).

O Governo brasileiro tomou uma série de medidas econômicas, com o intuito de atrair e aumentar os investimentos estrangeiros, e com o objetivo de integrar-se de forma competitiva no mercado global. O Brasil tornou-se uma das

economias mais abertas do mundo, sem restrições quantitativas às importações.

A promulgação da Constituição em 1988 facilitou a atração de investimentos estrangeiros no País. Atrelado a essa medida, houve um processo de privatização do país, ou seja, a União deixou de investir em setores que eram considerados estratégicos para o desenvolvimento nacional e iniciou o processo de privatização das estatais. Entretanto, mesmo com as facilidades à entrada do capital estrangeiro, até o ano de 1995, não houve muitos investimentos na indústria, principalmente no setor automobilístico.

Com a implementação do Plano Real em 1994, para combater a inflação, estabeleceu-se um regime de moeda forte, com a valorização da moeda nacional frente ao dólar norte-americano, facilitando as importações. Essa medida gerou uma intensa competitividade entre os produtos nacionais e os estrangeiros, levando a uma modernização do sistema produtivo nacional, uma vez que durante a década de 80, os setores produtivos ficaram defasados tecnologicamente, principalmente o setor automobilístico. No período de 1991 a 2001, houve grandes investimentos para a atualização tecnológica de plantas existentes e, posteriormente, a ampliação da capacidade produtiva.

A primeira metade da década de noventa foi voltada para a instalação de novas tecnologias para as indústrias já existentes no país, havendo uma renovação do *mix* de produtos na indústria automobilística. A modernização das plantas existentes fez com que aumentasse a capacidade produtiva. Já na segunda metade da década de noventa, houve maior investimento por parte das empresas produtoras de veículos já instaladas no país, como também foram feitos novos investimentos por empresas que ainda não tinham instalações no Brasil. O objetivo desses investimentos foi o de aumentar a capacidade produtiva instalada e a obtenção de maiores e mais eficientes escalas de produção.

A abertura comercial e a constituição do Mercosul fizeram com que se iniciasse um novo ciclo de investimentos. As empresas expandiram as vendas nos mais variados mercados do mundo e, para não perder mercado frente à Argentina, o Brasil tomou medidas para atrair novos investimentos, principalmente no setor automobilístico. Houve concessão de incentivos fiscais por parte dos governos estaduais. Esses incentivos geraram uma disputa, pois os estados

acreditavam que a entrada de novas montadoras iria gerar mais empregos e iria trazer benefícios para o Estado.

Foi esse período de grandes incentivos que fez gerar grandes fluxos de investimentos por parte da indústria automobilística. Na década de noventa vieram para o Brasil várias montadoras entre elas pode-se destacar a Toyota, a Renault, a Peugeot, a Mercedes e a Audi, todas elas com o objetivo de conquistar fatias do mercado brasileiro. A abertura econômica elevou a exposição da indústria brasileira à concorrência internacional, levando a uma reestruturação produtiva.

Por exercer uma atividade com grande efeito multiplicador, o desenvolvimento da indústria automobilística possibilitou a consolidação de um parque industrial sofisticado, capaz de produzir bens duráveis, utilizando tecnologia avançada. Além disso, gerou grande número de empregos diretos e indiretos, como na indústria de autopeças, favorecendo a obtenção de divisas através de exportações, e reduzindo o volume de importações.

Todo esse desenvolvimento e atividade resultou numa ampla abertura de mercado e grandes tendências competitivas que possibilitam ao Brasil ser um país com industrialização automotiva de grande potencial, capaz de concorrer em condições de igualdade no mercado internacional.

As novas empresas buscavam novas localidades fora da região saturada do ABC Paulista para se instalar no país, privilegiando centros de médio e grande porte, que desfrutavam de localização privilegiada, proximidade com os mercados consumidores, dotados de infra-estrutura adequada, mão-de-obra qualificada e mais barata e benefícios fiscais.

O Paraná destacou-se e beneficiou-se, pois além das vantagens que o Estado tinha em localização geográfica, infra-estrutura, e a CIC, havia incentivo tanto por parte do governo estadual, quanto pelos municípios para a vinda a vinda das montadoras, com isenções de impostos. Nesse período instalaram-se no Estado três grandes montadoras: a Renault, a Audi/Volkswagen e a Chrysler. Foi o começo de uma nova fase na indústria automobilística paranaense.

#### 4 EVOLUÇÃO HISTÓRICA DA INDÚSTRIA NO PARANÁ

O início do processo de industrialização no Paraná se deu no começo do século XIX, com a atividade extrativista da erva-mate. No final do século XIX, chegaram imigrantes europeus ao estado, fato que propiciou o surgimento de um mercado local para os bens de consumo não duráveis e, ao mesmo tempo, ajudou a compor o mercado de trabalho urbano e industrial. Em meados do século XIX, a erva mate era o principal produto de exportação do Paraná. E ligado a esse produto, surgiu a indústria metalúrgica, que produzia novas máquinas de moagem do mate. Porém, a partir de 1930, o mate entrou em declínio e a economia paranaense se voltou para a madeira e para o café (OLIVEIRA, 2001).

Como no Paraná havia uma grande variedade de madeira, começou a extração de madeira e o surgimento das indústrias correlatas, como a de papel, papelão, mobiliário, e outras, formando assim um novo ciclo econômico no Paraná. Já na década de setenta, a madeira estava quase esgotada, fazendo com que as serrarias passassem a trabalhar com madeiras de outros estados (OLIVEIRA, 2001).

Em 1929, o Paraná era um estado ainda pouco desenvolvido, tanto no que se refere à parcela ocupada do seu território, quanto no que diz respeito à sua situação econômica e financeira. Na década de 30, pode-se dizer que o Paraná mostrava-se totalmente dependente de outras indústrias, principalmente de São Paulo. Foi somente a partir dos anos 40 que o Paraná completou sua ocupação territorial, com a expansão agrícola, particularmente o café, devido ao fato do estado ter boa terra para seu cultivo.

Houve uma rápida ocupação do Norte do Paraná. Após as vendas de terras para o cultivo do café, a população quase dobrou entre os anos de 1940 e 1950, e dobrou entre 1950 e 1960. Esse ritmo foi mantido até os anos de 1970, quando a população paranaense já era de quase 7 milhões de habitantes (MEDONÇA, 1997).

Esse aumento da população expandiu também a área de cultivo de café, que passou de 117 mil hectares em 1949, para 350 mil em 1952, marcando o auge do ciclo do café. Foi na década de 60 que começou a cair a produção de café no Paraná. Devido às intensas geadas ocorridas no estado no fim da década de 60 e primeira metade 70, tornou-se inviável economicamente o replantio. Assim, a partir de 1974 o café entrou em decadência (PADIS, 1981; OLIVEIRA, 2001).

A ausência de uma indústria dinâmica na região no início dos anos setenta, foi atribuída à inexistência de mercado, escassez de recursos financeiros que pudessem ser investidos nas indústrias e as precárias condições de infraestrutura de transporte e energia elétrica. O maior entrave da indústria paranaense era o fato de que ela estava fortemente ligada à economia paulista, transferindo sua produção para São Paulo e ficando dessa forma sem capital nem investimentos industriais para o Estado do Paraná (OLIVEIRA, 2001).

A partir de 1960, as elites locais começaram a se preocupar com a efetivação de um projeto de desenvolvimento econômico no Paraná baseado na industrialização. Foram abordados dois entraves que impediam o Estado de se desenvolver: primeiro era a grande evasão de divisas para o Estado de São Paulo, e o segundo era a possível quebra da unidade territorial do Estado. Somente com um projeto de industrialização o Estado poderia impedir essa evasão. Em 1961, o Governador Ney Braga assume o governo do Paraná, colocando essas preocupações como centrais em seu governo (OLIVEIRA, 2001).

Segundo o citado autor, em 1968, os mecanismos de estímulos industriais foram reestruturados e as obras de infra-estrutura concluídas. Houve aumento das vias de comunicação e de produção de energia elétrica. Foi criada a CODEPAR - Companhia de Desenvolvimento Econômico do Paraná, transformada posteriormente no BADEP - Banco de Desenvolvimento Econômico do Paraná, em 1962, e que mais tarde transformou-se na instituição que teve por finalidade, a partir de 1968, administrar o FDE - Fundo de Desenvolvimento Econômico, além de promover estudos e projetos de investimentos, bem como aprová-los e também de possibilitar o financiamento daqueles que fossem convenientes.

A CODEPAR participou na maioria dos investimentos de infra-estrutura realizados, na construção de rodovias, usinas, linhas de transmissão, sistema de telecomunicação, entre outros. Na década de setenta, o Paraná já estava com 10.654 empresas de transformação e 201 indústrias extrativas. A maioria na região de Curitiba e Ponta Grossa (LOURENÇO, 2005).

Na segunda metade da década de setenta, devido à implementação da CIC - Cidade industrial de Curitiba, e da Refinaria de Petróleo de Araucária, ocorreram transformações na estrutura produtiva industrial.

Um número substancial de empresas se deslocou para o Estado, principalmente para a CIC, alterou o perfil da economia urbana local, com um aumento da sua participação no PIB industrial do estado e com um aumento do número de empregos gerados pela indústria. Contudo, com a paralisação dos investimentos produtivos, por conta da exaustão do modelo de substituição de importações, o crescimento industrial estacionou na década de oitenta (IPARDES, 2004).

A CIC foi de grande importância para o estado, pois após a sua construção, em 1973, atraiu indústrias pesadas, que tiveram benefícios de impostos, de infra-estrutura, de energia elétrica, entre outros. A Volvo do Brasil se instalou na CIC, a Equitel (Siemens), a Robert Bosch do Brasil, a Phillip Morris, Furukawa, entre várias outras, que totalizaram 130 empresas. Houve uma integração da indústria paranaense com a indústria nacional, gerando empresas modernas, com ampla escala de produção e tecnologia avançada (IPARDES, 2004).

As razões que favoreceram o dinamismo da indústria paranaense nessa década foram a existência de mecanismos institucionais de apoio à indústria, como o caso do BADEP, e a oferta de uma infra-estrutura para a recepção das indústrias, por meio de rodovias, porto marítimo e energia elétrica (VASCONCELOS e CASTRO, 1999).

Da década de 70 à década de 90, a industrialização do Paraná passou por diversos planos de desenvolvimento. Nos anos 70, entre outros programas de desenvolvimento industrial o governo paranaense apoiou a instalação de indústrias metal-mecânicas que representariam um grande passo para a

diversificação do parque industrial paranaense, até então formado por agroindústria, indústria alimentícia e indústria madeireira ou de transformação de produtos florestais (GAZETA DO POVO, 1996).

Para intensificar a expansão do setor metal-mecânico, o Governo do Estado, aproveitando a decisão do Governo Federal de descentralização industrial e econômica para fortalecer novos pólos de desenvolvimento, incentivou a Volvo a instalar-se no Paraná para fazer parte do novo distrito industrial (CIC) que estava acabando de se instalar em Curitiba.

A indústria paranaense enfrentou novos desafios na década de noventa. Ocorreu uma ampliação no número de estabelecimentos industriais, pois o governo do Estado incentivou a vinda de novas indústrias através de incentivos fiscais, financeiros e de infra-estrutura, resultando em uma modernização do Estado, incorporando novos processos e tecnologias no tecido industrial. O Paraná recebeu novas montadoras de veículos, a Chrysler, Renault e a Audi/VW, que somadas à Volvo e à New Holland, que já estavam instaladas, constituiriam um dos pólos mais modernos do Brasil. Juntamente com elas vieram os fornecedores de autopeças.

No próximo capítulo será focalizado o surgimento e a instalação da indústria automobilística no Paraná.

## 5 INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA DO PARANÁ

O pólo automotivo no Paraná iniciou-se na década de setenta, primeiramente com a Volvo, em 1970, produtora de ônibus e caminhões e, depois, com a instalação da Case New Holland, em 1975, empresa pertencente ao grupo FIAT, que produz máquinas colheitadeiras e tratores agrícolas. Posteriormente, graças a incentivos por parte do governo e das prefeituras, vieram somar-se àquelas a Renault e a Audi/VW, que juntas formam hoje um dos maiores e mais modernos pólos automotivos do país.

Jaime Lerner, governador do Paraná entre 1994 e 2002, acreditava que o Paraná precisava mudar seu perfil sócio-econômico baseado na agropecuária para um Estado industrializado (OLIVEIRA, 2001).

A fim de fixar novas plantas industriais e aumentar a capacidade de geração de empregos e produção, o governo do Estado passou a gerar incentivos de grande importância para atrair novos investimentos. Com o estabelecimento da chamada “guerra fiscal” com os outros Estados e municípios para a atração e instalação de indústrias, o governo do Paraná permitia a dilatação do prazo para o recolhimento do ICMS - Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços - por quatro anos, e por parte dos municípios, isenções de ISS - Imposto Sobre Serviço - IPTU - Imposto Sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana - por dez anos. O governo também disponibilizou financiamentos e contribuiu com ajuda política e com a instalação de uma infra-estrutura, com energia elétrica, rede rodoviária e ferroviária e porto marítimo. Some-se a isso a proximidade com os principais mercados, baixo custo da terra e possibilidade de expansão (SESSO FILHO et al., 2004).

Além de incentivos por parte do governo e dos municípios o Estado dispõe de centros de estudos, tais como a UFPR - Universidade Federal do Paraná, a PUC - Pontifícia Universidade Católica do Paraná, a UTFPR - Universidade Tecnológica Federal do Paraná e a INTEC - Incubadora

Tecnológica de Curitiba, que forma mão-de-obra especializada e qualificada (SESSO FILHO et al., 2004).

O Estado possui uma boa localização, estando próxima ao Mercosul, e aos principais mercados de fornecimentos e centros econômicos. Conta também com fornecedores de autopeças, que pode atender a requisitos de qualidade e especificações técnicas das indústrias. Estão instaladas no estado 16 empresas locais fornecedoras de peças para a New Holland, além de 12 fornecedoras da Volvo, sem contar com os fornecedores de classe mundialmente conhecidos, como a Denso e a Robert Bosch (MEINERS, 1998).

O governador Jaime Lerner, em 1998, inaugurou a fábrica da Renault, acreditando que a mesma também traria benefícios para o estado, gerando mais empregos e aumentando a renda *per capita* do Estado, e neste mesmo ano veio instalar-se, em Campo Largo, a montadora Chrysler. No ano seguinte, em 1999, instalou-se no município de São José dos Pinhais a Audi-Volkswagen. E juntamente com a vinda dessas montadoras, vieram os fornecedores de autopeças. Foi a partir de então que o Paraná veio a ser destaque no cenário brasileiro automobilístico.

As indústrias automobilísticas do Paraná respondem por novos padrões de organização da produção, sendo unidades sofisticadas quanto à tecnologia de projetos, processos e produtos, que facilitam a implementação das inovações e potencializam seus resultados (MOTIM et al., 2002).

A indústria automobilística trouxe efeitos sobre o bem-estar da sociedade pagando um salário maior se comparado à indústria de transformação do estado. O setor automobilístico opera com uma alta sofisticação e necessita, assim, de mão-de-obra qualificada. O complexo automotivo tem provocado um conjunto de oportunidades de negócios associadas em diversos ramos, tais como: imobiliário, hoteleiro, construção civil, alimentação entre outros, além de gerar empregos diretos e indiretos.

Entre 1995 e 2003, aumentou significativamente o setor automotivo no Paraná, passando de 372 estabelecimentos para 500, sendo o segmento de autopeças composto por 288 empresas. Aumentou também o número de pessoas empregadas, de 8.827 trabalhadores em 1995 para 24.413 em 2003, o que

equivale a um aumento de 176%, segundo o IPARDES (2005).

A Volvo é a pioneira no ramo automotivo no Paraná, estando presente no Estado desde 1977 produzindo ônibus e caminhões. A montadora está presente em 100 países e emprega 70 mil funcionários. No Brasil a empresa produz apenas caminhões e ônibus. Ela tem promovido a conversão de sua planta aos novos padrões mundiais e a globalização de sua linha de produtos, com a produção local do caminhão FH-12, que é um produto de grande aceitação no mercado brasileiro desde o seu lançamento em 1993.

Segundo Meiners (1998), o Estado firmou um acordo de expansão da empresa na década de noventa. Ela promoveu a sua planta aos novos padrões produtivos mundiais e a globalização de sua linha de produtos. Ela também mudou seu padrão de gestão, que acompanha a remodelação das linhas e dos produtos. A Volvo vem promovendo uma redução dos números de fornecedores diretos, buscando reduzir o número de componentes existente nos veículos, e obter garantia de qualidades dos fornecedores, reduzir o grau de verticalização, e diminuir ao mesmo tempo os custos e as etapas da produção.

Para a implantação das instalações da Renault, em dezembro de 1998 no município de São José dos Pinhais, o governo paranaense abriu mão de alguns impostos por certo período de tempo e concedeu alguns benefícios fiscais. A montadora Renault do Brasil teve um investimento inicial de US\$ 670 milhões, sendo que 40% do capital eram provenientes do Governo do Paraná e 60% do Grupo Renault. Ela entrou no Brasil com intuito de consolidar sua presença no Mercosul, que é o seu maior mercado fora da Europa, sendo líder no mercado argentino, com 17,65% das vendas, em 1998. A Renault do Brasil tem feito alianças com fornecedores para obter um maior nível de flexibilidade e competitividade. A empresa fechou um acordo para produzir motores para duas unidades localizadas na França (MEINERS, 1998)

Ficou designado à Renault do Brasil a fabricação dos modelos Mégane, Scenic e Clio II, além de motores. As operações realizadas pela montadora são de funilaria, pintura e montagem, sendo tercerizados os serviços de estamparia, manutenção e montagem de subconjuntos. Os fornecedores foram se instalando no mesmo terreno ou em suas imediações, destacando-se a instalação dos

fornecedores: Bertrand Faure (assentos), Ecia (sistema de exaustão e coluna de direção), Sommer Alliberti Siemens – SAS (montagem de drive position e painéis laterais), Vallourec (montagem de eixos, rodas e pneus) e PPG (pintura). A unidade tem capacidade para produção de 120 mil veículos.

Já a Audi/Volkswagen foi inaugurada em janeiro de 1999 no município de São José dos Pinhais. Considerada a maior empresa automobilística da América Latina e a quinta a nível mundial, veio para o Paraná para renovar sua defasada linha de produtos, e ao mesmo tempo, se firmar e se posicionar em certos filões do mercado nacional. A Audi/VW, pretende gerar um padrão de qualidade superior aos automóveis produzidos. A fábrica do Paraná foi escolhida para produzir o modelo Fox que irá abastecer todo o mercado interno e, posteriormente poderá ser exportado para alguns países da América Latina. Fornece também peças de reposição do modelo Golf, vencendo as subsidiárias do grupo localizadas na China, África do Sul e Alemanha. As peças deverão ser exportadas para tais países e também para os EUA, Canadá e países da América do Sul. A produção do modelo Audi A3 será encerrada no Paraná, devido à concentração da produção de um modelo mais moderno na Alemanha. Verifica-se assim, a flexibilidade de produção do grupo perante todos os países em nível internacional.

A Audi/Volkswagen trabalha com um único fornecedor para cada peça e modelo. Ela opera numa política de redução de tempo e custo no desenvolvimento de produtos.

Por seu turno a Daimler Chrysler foi inaugurada em junho de 1998, em Campo Largo, para a produção de *pick ups* Dakota, mas teve vida curta e, após três anos de atividade, em 2001, encerram suas atividades no Estado. O fechamento da fábrica foi devido a dois fatores. Um foi o programa de reestruturação e enxugamento mundial do grupo controlador da planta. Desde 1998, quando houve a fusão entre a Chrysler e a Mercedes, a empresa veio contabilizando prejuízos e houve um declínio de quase 60% nos preços de suas ações. Ocorreu também um excedente de capacidade de produção de veículos de 40% em nível mundial, e cerca de 60% no Mercosul, motivo pelo qual o grupo decretou a interrupção da produção no Brasil, e em outros países também. O outro fator foi a decisão frustrada do grupo Daimler de tentar concorrer no

mercado brasileiro com outras montadoras, como a General Motors e a Ford. Durante os três anos em que a montadora Chrysler esteve atuando no Estado, ela acumulou um débito de ICMS de cerca de R\$ 106,3 milhões (LOURENÇO, 2000).

O Paraná é um Estado que, além de proporcionar infra-estrutura condizente, está localizado geograficamente em área estratégica, e possui mão de obra qualificada servindo de atrativo oferecido a empresas que se interessam em instalar em seu território.

## 5.1 IMPACTOS DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA NO PARANÁ

Um dos maiores expoentes do setor industrial do Paraná é o automobilístico, contribuindo este com o desenvolvimento econômico, pois é um grande pólo gerador de empregos, renda, e qualificação do trabalho.

As montadoras, visando reduzir desperdícios de montagem, custos gerenciais de controle da produção e qualidade, tempo e custos de manutenção de estoques, e na busca do desenvolvimento de novos modelos, estão cada vez mais coordenadas num processo de montagem final, onde os subconjuntos dos veículos são fornecidos pelos fornecedores. Dessa forma, as montadoras geram uma aliança com os fornecedores de autopeças. As montadoras necessitam que os fornecedores estejam próximos para que possam assim diminuir seus custos com logística, risco de aumentar carga sensível e para que possa substituir rapidamente componentes com defeitos.

A vinda das montadoras, e juntamente com elas, dos seus fornecedores, tiveram impactos na economia do Paraná, não só para esses setores mas também para a construção civil e no mercado imobiliário, valorizando os lotes em regiões próximas às empresas. Essa implementação contribuiu para que algumas Prefeituras Municipais pudessem aumentar a arrecadação de IPTU.

## 5.2 IMPACTOS NA GERAÇÃO DE EMPREGO

Segundo Meiners (1998) os investimentos dos fornecedores juntamente com as montadoras, chegam a um montante de US\$ 4,5 bilhões, e estima-se que chega a US\$ 5 bilhões. Calcula-se que os investimentos das montadoras de veículos e motores devam gerar em torno de 5.450 empregos diretos e cerca de 24 mil empregos indiretos, decorrentes dos efeitos resultantes para trás do complexo automotivo e cerca de 61 mil empregos decorrente do efeito renda.

O aumento de renda e do consumo das pessoas empregadas direta ou indiretamente no setor automotivo é o que trás maior impacto na economia do Paraná. Como o salário dos empregados no setor automobilístico está acima da média de mercado para o mesmo nível de qualificação, eles possuem um potencial de consumo mais elevado.

A meta de gerar 6.640 empregos, como previsto pelo governo do estado do Paraná, não foi efetivada até o ano de 2000, mais foi atingida em mais de 90%, conforme demonstra o Quadro 1 abaixo. E esses empregos estão concentrados na Região Metropolitana de Curitiba, o que gera também uma concentração econômica na região, de cerca de 46% do valor adicionado no ano de 2002.

De acordo com o Quadro 1, o setor de autopeças, no que diz respeito as três grandes indústrias, a Tritec, Detroit Diesel e a Dana, também não cumpriu as metas de geração de empregos, somente a Dana cumpriu a meta prevista de gerar 40 empregos, gerou até o ano de 2000 52 empregos, entretanto as outras duas empresas não conseguiram atingir nem 50% da meta.

**QUADRO 1 COMPARAÇÃO ENTRE O TOTAL DE EMPREGOS ANUNCIADOS E OS GERADOS NO PARANÁ NO PERÍODO DE 1995/2000**

<b>EMPRESAS</b>	<b>EMPREGOS PREVISTOS</b>	<b>EMPREGOS CRIADOS ATÉ 2000</b>
AUDI / VW	3000	3343
RENAULT	2000	2177
CHRYSLER	400	250
TRITEC	1000	202
DETROIT DIESEL	200	71
DANA	40	52
<b>TOTAL</b>	<b>6640</b>	<b>6095</b>

Fonte: Adaptado de Firkowski (2001, p.149).

Como se pode inferir do Quadro 2 a seguir, o setor automobilístico (montadoras de automóveis e autopeças) do Estado do Paraná aumentou o número de estabelecimentos, passando de 189, em 1995, para 292, em 2003. Isso também fez gerar o aumento do número de trabalhadores, que passou de 7.314 em 1995 para 13.495 em 2003, com aumento de 84,5%, além dos trabalhadores indiretos, os que vivem às expensas dos principais. A participação do setor no total do VAF (Valor Adicionado Fiscal) industrial contou com expressivo crescimento, passando de 8,74% em 1995, para 12,52% em 2003.

**QUADRO 2 TOTAL DE ESTABELECIMENTOS, DE EMPREGADOS E PARTICIPAÇÃO NO VALOR ADICIONADO FISCAL DA INDÚSTRIA DOS SEGMENTOS DO SETOR AUTOMOTIVO, PARANÁ 1995/2003**

SEGMENTO	ESTABELEC.		EMPREGADOS				% NO VAF IND.	
	1995	2003	ABS. 1995	%	ABS. 2003	%	1995	2003
MONTAGEM DE VEICULOS	2	4	3.803	1.01	8.198	1.90	5.19	8.77
AUTOPEÇAS	187	288	3.511	1.15	13.487	3.12	3.55	3.75
<b>TOTAL DO SETOR -PR</b>	<b>189</b>	<b>292</b>	<b>7.314</b>	<b>2.16</b>	<b>13.495</b>	<b>5.02</b>	<b>8.74</b>	<b>12.52</b>

Fonte: IPARDES. Arranjo automotivo da Região Metropolitana Sul-Curitiba. 2004.

Em 1999, quando se iniciou a fabricação de automóveis no Paraná, também iniciou-se a contratação das montadoras. Houve um aumento de 144% no nível de emprego formal no período de 1997 e 2000. Entre janeiro de 1999 e janeiro de 2000, 2.643 postos de trabalhos foram gerados por parte das montadoras de automóveis, camionetas e utilitários do Paraná. (CAIO et al., 2002).

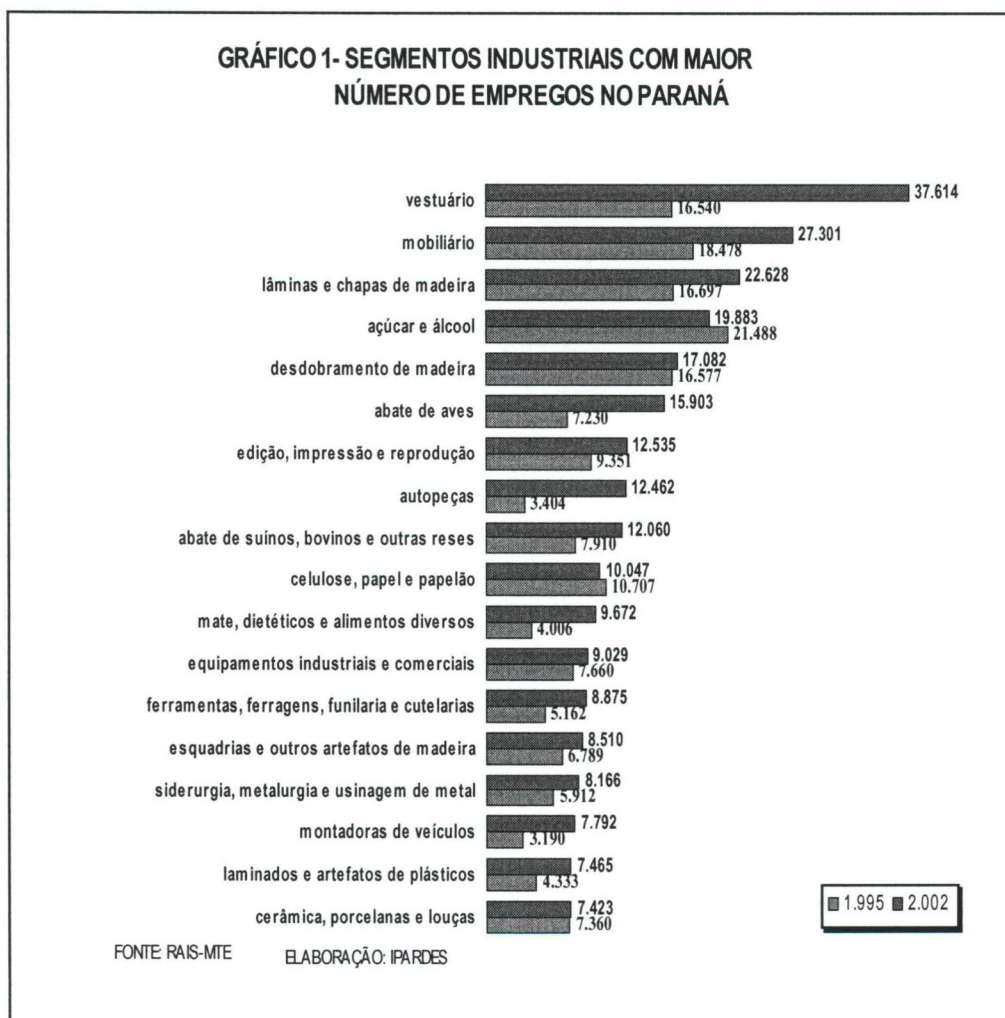
Segundo os referidos autores, em janeiro de 1997 registravam-se 12.724 pessoas trabalhando no setor automotivo, passando para 18.816 em janeiro de 2000, após a consolidação da indústria automobilística no Paraná - um aumento de 6.092 postos de trabalho no período, equivalente a 48%. Destes 6.092 novos postos, 4.397 foram gerados diretamente pelas montadoras, equivalentes a 72% dos novos empregos.

A indústria automobilística paranaense é composta por plantas modernas e de tecnologia avançada. Comparada às demais no Brasil, o Paraná obtém uma produção de 22,30 veículos/trabalhador para 161.648 veículos produzidos, enquanto em nível nacional é de 21,25 veículos/trabalhador na produção de 1.812.119 veículos. O impacto das novas mudanças na reestruturação das montadoras e das novas tecnologias contribuindo desempenho e produtividade, abrindo espaço para a competição industrial do Paraná.

Segundo Lourenço (2000), o nível de emprego do parque automotivo no

Paraná esteve em declínio de quase 5% entre dezembro de 2000 e junho de 2001, devido a demissões por parte das montadoras Audi/VW e Volvo. Essa situação se agravou com o fechamento da Chrysler, em 2001, que também gerou o desligamento de alguns fornecedores de autopeças.

De acordo com o gráfico 1, o segmento de autopeças, se comparados aos outros segmentos industriais do Paraná, aumentou o número de empregados em 266%, passando de 3.404 em 1995 para 12.462 em 2002, e o das montadoras de automóveis cresceu 144% se comparados os anos de 1995 a 2002. As indústrias de autopeças está no oitavo lugar dos que mais empregam no Paraná.



Fonte: RAIS-MTE (2006) Elaboração: IPARDES

O segmento industrial de autopeças foi o que mais cresceu no período

compreendido entre 1995 e 2002, aumentou em 266% o número de empregados, e as montadoras de veículos ficou em segundo lugar, aumentaram em 144% o número de empregados. Embora esses dois segmentos não são os que mais empregam no Paraná, se comparados aos outros setores industriais, nota-se que no período citado acima, foram os que mais cresceram, juntamente com os setores de vestuário, que é o que mais emprega no Estado e que cresceu 127%, e o de abate de aves e mate.

### 5.3 IMPACTOS NA PAUTA EXPORTADORA

Antes de 1998, a pauta exportadora no Paraná residia basicamente nas vendas de autopeças, tratores e automóveis leves, sendo que no período de 1990-1998, o desempenho das exportações de autopeças registrou um crescimento de 35,24% ao ano nesse período. De 1998-2003, após a vinda das montadoras Renault e Volkswagen, observa-se uma diversificação na pauta de exportações, com a introdução de produtos mais avançados tecnologicamente, como automóveis de passeio e motores. De 1999, início das montadoras no Estado, até 2001, registrou-se um crescimento nas vendas externas de 32,53%. Somente os automóveis respondiam por 63,85% do valor total das exportações do setor (HYBNER e PARNOFF, 2004).

A partir de 1998, as vendas externas ultrapassaram as compras em US\$ 165 milhões no saldo da balança comercial do Paraná. No ano de 2000, conforme informam Hybner e Parnoff (2004), as exportações do conjunto das montadoras paranaenses perderam apenas para o setor de cultivo de oleaginosas, representando assim, o segundo grupo mais importante na pauta. O conjunto das montadoras respondeu por cerca de 23% do valor das exportações paranaenses para o resto do mundo em 2001. Segundo os mencionados autores, os EUA são o maior país consumidor de automóveis produzidos no Paraná. No ano de 2001 eles foram responsáveis por 74,13% das vendas externas totais de automóveis de nosso Estado.

O Mercosul também foi de grande importância para as exportações

paranaenses, que passaram de 4,1% em 1990, antes do tratado, para 11,3% em 1999, tornando assim, o um grande parceiro comercial do Estado, perdendo apenas para União Européia, para os EUA e para a Ásia.

Segundo Caio et al. (2002) as vendas paranaenses para o restante do mundo passaram de US\$ 1,87 bilhões no ano de 1995, para US\$ 5,3 em 2001, ou seja, houve um aumento de 183%, tornando-se o quarto maior a nível nacional. Isso devido ao avanço de produtos mais elaborados e mais sofisticados.

No início de 2005, houve um crescimento das exportações de automóveis, um aumento de 105,1% se compararmos o período de janeiro a agosto de 2005 ao período de janeiro a agosto de 2004. Essa alteração se deve ao início das exportações de uma nova linha de automóveis para a união Européia. Houve também uma evolução das vendas externas de ônibus para o Chile e de caminhões para a Suécia e Argentina (CAIO et al., 2002).

Conforme se depreende do Quadro 3, após a implantação do Plano Real, a participação do Paraná no valor da transformação industrial passou de 5,3% em 1996 para 6,8% em 2003, passando para o quinto na participação industrial do país. Em 2003, o faturamento industrial do Paraná representava 9,3% do total nacional em bens de consumo duráveis, liderado por automóveis (LOURENÇO, 2005).

O Paraná foi o segundo Estado que aumentou o VTI (Valor da Transformação Industrial) se comparado no período de 1996 à 2003, perdendo apenas para o Rio de Janeiro. O Paraná aumentou 1,5%, no período, enquanto o Rio de Janeiro aumentou 1,7%.

**QUADRO 3 VALOR DA TRANSFORMAÇÃO INDUSTRIAL (VTI) – PRINCIPAIS ESTADOS -1996/2003**

ESTADOS	VTI (% no Brasil)	
	1996	2003
SÃO PAULO	49,4	41,4
RIO DE JANEIRO	8,3	10,4
MINAS GERAIS	9,2	9,7
RIO GRANDE DO SUL	7,7	8,1
PARANÁ	5,3	6,8
SANTA CATARINA	4,3	4,6
BAHIA	2,8	4,1
AMAZONAS	3,3	3,2
ESPIRITO SANTO	1,3	2,1
GOIÁS	1,1	1,6
<b>BRASIL</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Fonte: IBGE/LOURENÇO, 2005.

#### 5.4 IMPACTO DOS INVESTIMENTOS NA PRODUÇÃO DE AUTOMÓVEIS

Na década de noventa, as indústrias automobilísticas buscavam novas localizações pra realizar investimentos, e foi nesse contexto que vieram para o Paraná três grandes montadoras , a Renault, a Audi-VW e a Chrysler, e com elas vieram também as fábricas de motores, a Tritec (BMW-Chrysler) e Detroit Diesel. As novas empresas estavam buscando se ajustar a uma nova metodologia no seu processo produtivo, investindo, dessa forma, em modernização e na busca de plantas cada vez mais robotizadas e enxutas.

A vinda das grandes montadoras e dos fornecedores de autopeças para o Paraná foi importante para o desenvolvimento econômico de algumas regiões, sobretudo a região metropolitana de Curitiba. A estratégia traçada pelas montadoras no Paraná, não foi a de implantar uma plataforma de exportação, mas sim investir no potencial do mercado brasileiro e do Mercosul.

Os investimentos em motores até no ano de 2000 foram de US\$ 711.000 motores/ano, enquanto os investimentos em montadoras, nesse mesmo período foi em torno de US\$ 2.460 milhões, com uma capacidade de produzir cerca de quase 300.000 veículos/ano.

#### QUADRO 4 INVESTIMENTOS EM VEÍCULOS NO PARANÁ ATÉ 2000

EMPRESA	INVESTIM. US\$ milhões	VOLUME (veic/ano)	PRODUTO
VOLVO	395	7000	Caminhões pesados
CRHYSLER	315	12000	Pick ups
RENAULT	1000	120000	Carro médio/pequeno
AUDI/VW	750	160000	Carro médio/pequeno

Fonte: Santos e Pinhão (2000).

#### QUADRO 5 INVESTIMENTOS EM MOTORES NO PARANÁ ATÉ 2000

EMPRESA	INVESTIMENTOS US\$ milhões	VOLUME DE PRODUÇÃO (motores/ano)
TRITEC (Chrysler/BMW)	659	400.000
RENAULT	120	300.000
DETROIT DIESEL	130	11.000

Fonte: Santos e Pinhão, 2000.

No Paraná, até o ano de 2001, atuavam quatro montadoras, cuja produção total, no início do ano de 1998 era um total de 10.031 unidades e passou para 145.361 unidades em 2002, incluindo automóveis, caminhões, ônibus e comerciais leves, ou seja houve um aumento de mais de 1.445% na produção de veículos no período.

**QUADRO 6 PRODUÇÃO AUTOMOTIVA SEGUNDO MONTADORAS E  
PRODUTOS – PARANÁ 1995/2002**

Montadoras/	PRODUÇÃO (Unidades)							
	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
<b>Volvo</b>	7.215	5.096	6.674	6.380	4.176	6.272	5.854	5.552
Caminhões	5.820	3.722	5.058	4.790	3.398	4.965	4.605	4.823
Ônibus	1.395	1.374	1.616	1.590	778	1.307	1.249	729
<b>Chrysler</b>	-	-	-	3.651	4.677	4.945	1.755	0
Comerciais	-	-	-	3.651	4.677	4.945	1.755	0
<b>Renault</b>	-	-	-	-	24.809	58.083	71.108	48.040
Automóveis	-	-	-	-	24.809	58.083	71.108	46.721
Comerciais	-	-	-	-	-	-	-	1.319
<b>Audi/VW</b>	-	-	-	-	15.297	64.343	68.617	91.769
Automóveis	-	-	-	-	15.297	64.343	68.617	91.769
<b>TOTAL</b>	7215	5.096	6.674	10.031	48.959	133.643	147.334	145.361

Fonte: IPARDES. Arranjo automotivo da Região Metropolitana Sul-Curitiba. 2004.

Foi com as vantagens locacionais e de infra-estrutura e com a disputa entre os estados que o Paraná tirou proveito no início da década de noventa. Investiu fortemente na vinda de grandes multinacionais, com o intuito de gerar mais emprego e renda para a população do Estado. O Paraná passou a desempenhar um papel relevante na produção da indústria automobilística.

Como se pode inferir do gráfico 2, as montadoras de veículos são de grande importância para o Paraná no âmbito da participação de valor adicionado industrial, perdendo apenas para o refino de petróleo. De 1995 a 2002, as montadoras quase dobraram sua participação.



Fonte: RAIS-MTE (2006) Elaboração: IPARDES

Diante do gráfico 2, nota-se que a maioria dos segmentos industriais do Paraná caíram na participação do valor adicionado industrial do Estado, se comparados entre os anos de 1995 e 2002, os únicos setores que tiveram um significativo aumento na participação foram os de refino de petróleo, que passou de 9,3 para 21,5 de 1995 a 2002, um aumento de 130%, as montadoras de veículos, que dobrou sua participação, as de embalagens de papel e papelão, aumentou 250%, e os laminados e artefato plásticos, que também quase dobrou sua participação, enquanto os outros setores aumentaram muito pouco, e tendo alguns que até diminuíram sua participação.

## 6 CONCLUSÃO

Enquanto colônia, o Brasil sempre esteve subjugado aos interesses de Portugal. Após a independência do país, o Brasil encontrou-se em dificuldades de se manter financeiramente, permanecendo ainda assim dependente de outros países. No início do século XX, o Brasil ainda era um país agrícola. Foi somente partir de 1930, com incentivos por parte do governo federal, que o Brasil passou a se desenvolver industrialmente, mas, ainda assim, seu crescimento estava atrelado a capitais estrangeiros. Ou seja, o país era dependente da metrópole e hoje ainda permanece dependente de empresas multinacionais.

A vinculação entre crescimento econômico e elevação de produtividade deu origem à intensa expansão, que exigiu também planejamento e controle industriais mais acurados.

Essas condições proporcionaram uma nova estrutura trazendo o desenvolvimento tecnológico sofisticado que, através do tempo, parece ter solidificado.

Nota-se que, no grande salto para a industrialização brasileira na década de 50, a indústria automobilística surge como uma das manifestações da política implementada pelo governo para promover a substituição das importações. Depois de muitas controvérsias e lutas contra a descrença no desenvolvimento industrial, são consensuais hoje os benefícios trazidos para a realidade sócio-econômica, pelo setor industrial.

A implantação da indústria automobilística ajudou o país na recuperação do atraso tecnológico e econômico e possibilitou o surgimento de novos setores e de diferentes complexos industriais relacionados. Reconhecendo ainda que, em um país como o Brasil, onde o principal meio de transporte é o rodoviário, a indústria automotiva é essencial e de grande importância estratégica, merecendo o seu amplo reconhecimento.

Na década de 90, foram realizados diversos investimentos na indústria

automobilística brasileira devido à abertura comercial. Esses novos investimentos foram realizados, também, em virtude de algumas empresas multinacionais estarem buscando novas localizações que apresentam um mercado-consumidor significativo, e que buscavam também uma expressiva redução de custos operacionais.

Foi nesse período que o Paraná inseriu-se industrialmente na economia internacional, criando incentivos fiscais como instrumentos facilitadores para a instalação dessas novas plantas industriais, mais precisamente, das montadoras e seus fornecedores. Como as novas multinacionais buscavam localizações fora da região saturada do ABC paulista e do Rio de Janeiro, encontrou no Paraná um local promissor, e o Estado tirou bom proveito da situação.

Além dos incentivos ofertados, o estado já dispunha de uma infraestrutura adequada, além da localização privilegiada perante ao Mercosul, o que transformou o estado do Paraná em um pólo automotivo moderno e importante para a produção de automóveis em nível internacional, com produção de veículos, sofisticados que apresentam alta tecnologia e qualidade. A vinda das montadoras, trouxe simultaneamente, os fornecedores de auto-peças para o Estado, fazendo crescer também outros setores econômicos de forma expressiva.

Juntamente com as montadoras, o Estado vem recebendo empresas fornecedoras de motores, auto-peças, componentes elétricos de automóveis, fabricantes de estruturas metálicas, de chassis e peças de suspensão, fabricantes de carrocerias, assentos, carpetes e tecidos para a indústria automobilística, além dos pneus e câmaras de ar, juntamente com um grande número de outros produtos que fazem parte da linha automobilística. Esse efeito de encadeamentos da instalação das montadoras têm trazido novas expectativas e possibilidades de expansão da indústria nacional e em especial, da paranaense.

Por isso o setor automobilístico no Paraná aumentou 54,4% de 1995 até 2003, passando de 189 estabelecimentos para 292, o que fez gerar um aumento de empregados no setor, que passou de 7.314 trabalhadores em 1995, para 13.495 em 2003, ou seja, um aumento de 84,5% no período. Essas condicionantes também aumentaram o poder aquisitivo dos trabalhadores do setor, os quais recebem salários maiores se comparados à média da indústria de

transformação.

Apesar de todas as transformações que o Estado teve, é em Curitiba e na RMC que estão centralizadas as indústrias modernas, bem próximas aos dos outros centros automotivos nacional, enquanto a maioria das outras regiões do Paraná ainda é muito dependente de economias agrárias. Isso faz com que a economia paranaense ainda apresente um perfil fortemente agrícola, na produção de bens intermediários e alimentos.

## BIBLIOGRAFIA

ANFAVEA. ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES. **A Anfavea e a indústria automobilística**. Caderno nº. 1. Disponível em: <<http://www.anfavea.org.br>> Acesso em: 10 out. 2006.

\_\_\_\_\_. **Informes estatísticos**. Disponível em: <<http://www.anfavea.com.br/50anos/94.pdf>> Acesso em 12 out. 2006.

AZEVEDO, C.; ZAGO JUNIOR, G. **Do tear ao computador: as lutas pela industrialização no Brasil**. São Paulo: Editora Política, 1989. p.178

AZEVEDO, Thiago. **Projeto memória**. Disponível em: <<http://www.projetomemoria.art.br>> Acesso em: 20 out. 2006.

BAER, W. **A industrialização e o desenvolvimento econômico no Brasil**. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1966.

BRASIL. PODER EXECUTIVO. **Decreto nº. 76593 de 14 de novembro de 1975**. Institui o Programa Nacional do Álcool e da outras providencias.

\_\_\_\_\_. **Lei Eusébio de Queirós**. 4 de setembro de 1850. Acabou definitivamente com o tráfico negreiro intercontinental.

\_\_\_\_\_. **Era Vargas**. Disponível em: <<http://www.culturabrasil.pro.br/revolucaode30.htm>> Acesso em: 20 out. 2006.

CÁIO, Silvio Antonio Ferraz; PEREIRA, Laércio Barbosa; BROLHO, Milton Xavier. (Orgs.). **Economia paranaense: Estudo de setores selecionados**. Florianópolis: Fundação Boiteux/UFSC 2002.

CÂNDIDO, Antônio: **A Revolução de 1930 e a cultura**. São Paulo: CEBRAP, 1984. p. 28.

D'ARAÚJO, Maria Celina. **A Era Vargas**. São Paulo: Summus, 1999.

DORIGO, G.; VICENTINO, C. **História do Brasil**. São Paulo: Scipione, 1998. p.496

FAUSTO, Boris. **A Revolução de 1930: historiografia e história**. São Paulo: Brasiliense, 1972. p. 112

FERNANDES, Aníbal de Almeida. **A Corte Portuguesa no Brasil**. A vinda da Corte Portuguesa para o Rio de Janeiro (1808-1821). Disponível em: <<http://www.historianet.com.br/conteudo/default.aspx?codigo=444>> Acesso em: 20 out. 2006.

FIRKOWSKI, O. L. C. F. A nova territorialidade da indústria e o aglomerado metropolitano de Curitiba. São Paulo. Tese de Doutorado (Geografia Humana). FFLCH, USP. In: BALISKI, Patrícia; FIRKOWSKI, O. L. C. F. **Proximidade inter-firmas e produção do automóvel no Paraná**. Análise preliminar. Curitiba: UFPR, 2006.

FURTADO, C. M. **Formação econômica do Brasil**. São Paulo: Nacional, 2003.

GATTÁS, Ramiz: **A indústria automobilística e a segunda revolução industrial no Brasil: origens e perspectivas**, São Paulo, Prelo Editora, 1981. p.532

HOLANDA FILHO, Sérgio Buarque. **Os desafios de indústria automobilística: a crise da modernização**. São Paulo: IPE-USP FIPE, 1996. 231p. São Paulo.

HYBNER, Bruno Reinoso; PARNOFF, Cleber. As exportações paranaenses da indústria automotiva. **Análise Conjuntural**. v. 26, n. 1-2, jan/fev. 2004.

IPARDES. INSTITUTO PARANAENSE DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL Disponível em: <[http://www.ipardes.gov.br/webis.docs/complexo\\_automotivo\\_2005.pdf](http://www.ipardes.gov.br/webis.docs/complexo_automotivo_2005.pdf)>. Acesso em 16 nov. 2005.

JORNAL GAZETA DO POVO. **A valorização da Cidade Industrial**. Encarte especial. Curitiba, 8 mai. 1996.

LACERDA, Antônio Corrêa de; BOCCHI, João Ildebrando; REGO, José Marcio; BORGES, Maria Angélica; MARQUES. **Economia Brasileira**. São Paulo: Saraiva 2000, P.262.

LOURENÇO, Gilmar Mendes. A desconcentração industrial e o Paraná. **Análise Conjuntural**. v. 27 n.5-6 mai/jun. 2005

\_\_\_\_\_. O fechamento da Chrysler e os consórcios modulares. **Análise Conjuntural**. v. 22 n.9-10, set/out. 2000.

MEINERS, Wilhelm Eduard Milward de Azevedo. Impactos regionais dos investimentos automobilísticos no Paraná. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**. n. 94, mai/dez 1998.

MENDONÇA, S. **A industrialização brasileira**. 5 ed. São Paulo: Moderna, 1997. p.88

MOTIM, B. M. L.; FIRKOWSKI, O. L. C. F.; ARAÚJO, S. M. P. de. Desconcentração da indústria brasileira e seus efeitos sobre os trabalhadores. A indústria automobilística no Paraná. **Scripta Nova**. Revista Eletrônica de Geografia y Ciencias Sociales. v. VI, n. 119 (88), 1 ago. 2002.

NOJIMA, Daniel. A indústria automobilística no Paraná e a Tritec Motores. **Análise Conjuntural**. v. 28, n.03-04, mar/abr. 2006.

OLIVEIRA, D. **Urbanização e industrialização no Paraná**. Curitiba: SEED, 2001.

OLIVEIRA, Maria Aparecida de. **Panorama Regional da Indústria Paranaense: 1995-2002**. IPARDES, 2006.

PADIS, P. C., **Formação de uma economia periférica: o caso do Paraná**. São Paulo, Hucitec, 1981.

PRADO JUNIOR, C. **História econômica do Brasil**. 6 ed. São Paulo: Brasiliense, 1961.

RIBEIRO, Frank. **História da moderna indústria brasileira**. Rio de Janeiro: Jornal do Brasil, 1986.

SANTOS, A. M. M. M.; PINHÃO, C. M. M. Panorama setorial do setor de autopeças. **BNDES Setorial**. Rio de Janeiro, n. 11, p. 71-86, 2000.

SESSO FILHO, Umberto Antônio; MORETTO, Antônio Carlos; RODRIGUES, Rossana Lott; BALDUCCI, Fábio Luís Porto; KURESKI, Ricardo (Orgs.). **Indústria automobilística no Paraná: impactos na produção local e no restante do Brasil**. *Revista Paranaense de Desenvolvimento*. n. 106, jan/jun.2004

SILVA, S. **Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil**. 7 ed. São Paulo: Alfa-Omega, 1986.

SIMONSEN, R. C., **Evolução industrial do Brasil e outros estudos**. v. 349, São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1973.

SOUZA, Irineu Evangelista de. Visconde de Mauá. Biografia. Disponível em: <<http://www.wikipedia.encyclopedia.com.br>> Acesso em: 28 out. 2006.

SUZIGAN, W. **Indústria brasileira: origem e desenvolvimento**, São Paulo: Brasiliense, 1986.

VASCONCELOS, José Romeu de; CASTRO, Demian. **Paraná: economia, finanças públicas e investimentos nos anos 90**. Brasília: IPEA, 1999.

VERSANI, Flávio Rabelo; BARROS, José Roberto Medonça de. (Orgs.). **Formação Econômica do Brasil: a experiência da industrialização**. Série

ANPEC Leituras de Economia. São Paulo: Saraiva, 1978.

VICENTINO, Cláudio. **História geral**. São Paulo: Scipione, 1997.