

THE IMPACT OF INTERNATIONAL INVESTMENT IN A MEDIUM SIZE CITY DEVELOPMENT

A CASE STUDY OF BETIM, A CITY WHICH RECEIVED FIAT 25 YEARS AGO

MA. Adriana Ferreira Avellar
adrianaavellar@hotmail.com

**PREPARED FOR DELIVERY AT THE 2001 MEETING FOR THE LATIN AMERICAN
STUDIES ASSOCIATION, WASHINGTON DC, SEPTEMBER 6-8, 2001.**

Portuguese version

RESUMO

A partir da década de 30, na Era Vargas e depois no governo de Juscelino Kubitscheck (até 1960), o Brasil cresceu economicamente e ficou reconhecido no mundo inteiro. Neste período, um dos objetivos do governo foi desenvolver a infra-estrutura do país, dando condições para a instalação das grandes indústrias. A indústria automobilística foi uma das que se instalou no país, através de multinacionais. Este artigo procura mostrar porque, como e onde as indústrias automotivas tem se instalado no Brasil e qual o impacto deste investimento internacional no desenvolvimento das cidades onde foram instaladas as montadoras. Para este estudo, foi escolhida a cidade de Betim, onde a Fiat se instalou há 25 anos atrás. A cidade contava com 37 mil habitantes na época, e a montadora foi instalada na área de uma fazenda, um local sem nenhuma infra-estrutura. Hoje é o segundo pólo automobilístico do país. Ao redor da Fiat existe um “cinturão de aço” com várias produtoras de auto-peças, gerando empregos e impostos para o município. Qual foi (e continua sendo) o efeito FIAT para a cidade de Betim?

O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO BRASILEIRO

A era de Getúlio Vargas (1930-1945) foi o começo de um período bastante rico política, social e economicamente. Considerando somente o lado econômico, Vargas tinha a intenção de industrializar o país. E assim o fez, protegendo a indústria e nacionalizando os recursos minerais. Nascia em 1943 a mineradora Vale do Rio Doce, em 1946 era inaugurada a Companhia Siderúrgica Nacional em Volta Redonda e em 1953 a Petrobrás (antes da Petrobrás, o petróleo era explorado e distribuído pelas americanas Texaco e Standard Oil). Durante a II Guerra Mundial, o país expandia sua indústria de base e várias outras indústrias manufatureiras eram criadas. Assim, além de diminuir sua dependência externa, o país passava a exportador, principalmente de produtos militares que serviam na guerra.

O grande salto do desenvolvimento econômico brasileiro se deu no período de JK, cuja meta principal foi o crescimento industrial do Brasil.¹ JK, logo que tomou posse como presidente do Brasil (1956-1961), lançou o Plano de Metas, cujo objetivo foi crescer 50 anos em 5 anos. O plano tinha 31 metas divididas em cinco grupos: energia, transportes, indústria de base, alimentos e educação. O “nacional-desenvolvimentismo” de JK era um sucesso, pois combinava um forte intervencionismo estatal com os interesses da indústria privada nacional e o estímulo à entrada do capital estrangeiro.

Para se ter uma idéia da rapidez do crescimento da produção das empresas estatais, nos diversos setores, temos o seguinte: “duplica-se a capacidade instalada de energia elétrica no país, passando de 2,8 milhões para 5,8 milhões de Kw, Com a criação da PETROBRÁS, o Brasil tornou-se auto-suficiente em refino, decuplicando a produção, que passou de 11.000 barris/dia para 100 mil entre 1956 e 1960, e ampliou-se a capacidade de transporte marítimo, de 150 mil para 300 mil toneladas náuticas, entre 1955 e 1960. As rodovias federais e estaduais cresceram 48%, enquanto a rede pavimentada mais que quadruplicou de 1955 a 1961. A siderurgia duplica sua produção de 1.073.700 toneladas de laminados de aço em 1956, e atinge 1.931.800 em 1961. No setor de metais não-ferrosos, o alumínio apresentou incremento de produção expressivo, de 1664 para 18.647 toneladas entre 1955 e 1961”. (Latini, 1997).

Devido ao acelerado desenvolvimento dos setores de energia, transporte e da indústria de base, criou-se no país um terreno fértil para o crescimento das mais diversificadas indústrias. Estes setores criaram a infra-estrutura necessária para sustentar a industrialização acelerada, seja esta indústria de capital nacional, estrangeiro ou estatal.

¹ Em 1952, Juscelino Kubtscheck, então governador do Estado atacou o binômio “Energia e Transportes”. O objetivo foi criar infra-estrutura e preparar o estado para atrair indústrias de vários setores, deixando de ser um estado de economia baseada somente na agropecuária. Neste período estradas foram abertas e criou-se a Cemig em 1952, empresa estatal de fornecimento de energia. As medidas de desenvolvimento de infra-estrutura surtiu efeito: em 1954 foi inaugurada a Companhia Siderúrgica Mannesmann (controle alemão) e a usina de aço Usiminas (controle estatal). Como a experiência frente ao estado de Minas foi positiva, JK em sua campanha política para presidente, “repetiu” seus objetivos, mas a nível federal.

O otimismo de JK, o entusiasmo de sua equipe de governo, e o sucesso alcançado pelos planos econômicos, fizeram com que a comunidade internacional acreditasse no Brasil² e assim, o país abria suas portas para os investimentos internacionais, principalmente americano e europeu. Apesar de haver registros bastante antigos de multinacionais no país³, foi neste período, incentivadas pelo governo, que as empresas se instalaram no Brasil, principalmente por apresentar um grande mercado consumidor e facilidade de entrada no mercado latino americano. Estas empresas estão principalmente no setor de bens duráveis e bens de consumo, onde o governo inibe o volume de importação destes produtos criando barreiras, ou simplesmente proibindo a importação, criando assim a política de substituição de importação.

As empresas multinacionais, iniciavam as atividades no Brasil adquirindo empresas nacionais concorrentes, como importadoras de seus produtos ou ainda através da transferência de controle acionário, evitando assim o investimento de grandes somas em instalações fabris. O interesse da entrada destas empresas no Brasil se deu principalmente para contornar as barreiras tarifárias, facilitar o fornecimento de matéria prima e aproveitar os incentivos fiscais.

Além dos incentivos fiscais, o Brasil oferece vários outros atrativos como mão de obra abundante e barata, matérias primas para um diversificado universo de grandes indústrias, espaço físico para instalação e expansão, infra-estrutura (energia, comunicação, malha viária, portuária e ferroviária em alguns estados), e principalmente mercado consumidor.

As multinacionais (hoje chamamos de empresas globalizadas) entraram no Brasil para ficar. Foram bem aceitas, principalmente para os políticos, que viam seus discursos, de época de eleição, se tornando realidade. Ou seja, a instalação das empresas de capital estrangeiro trazendo para o país o desenvolvimento através da entrada de tecnologias avançadas e know how nas fábricas, gerenciamento moderno, criação de empregos, geração de tributos, ampliação de infra-estrutura local (energia, malha viária, aeroportos, portos) e

² Em período de guerra fria, onde revoluções aconteciam em todo o mundo (e na América Latina), o Brasil se apresentava politicamente estável.

³ As multinacionais são bastante antigas no Brasil e datam desde o Brasil colônia, quando a dependência com Portugal era grande. O primeiro registro de “comércio globalizado” no Brasil data de 1502 (o Brasil foi descoberto em 1500) através de Fernão de Noronha. Ele era um rico armador espanhol, que enviava frotas à Índia e possuía uma rede internacional de negócios, com sede em Londres. Ele explorava o pau-brasil, que era utilizado pela indústria têxtil para tingir o tecido e pagava à Coroa um quinto dos lucros. É bom esclarecer que a indústria têxtil nesta época florescia e tornava-se o motor econômico da Europa.

Três séculos à frente, surge o Visconde de Mauá. Precursor do Mercosul (tinha muitos negócios na Argentina e Uruguai), criador da primeira multinacional brasileira. Para se ter uma idéia, o orçamento de suas empresas era maior que o orçamento do Império. A soma do total dos ativos de sua empresa em 1867 era 115 mil contos de réis enquanto que o orçamento do Império somava 97 mil contos de réis. Ele tentou promover o Brasil no mundo capitalista moderno, fundar indústria pesada, estabelecer o trabalho assalariado, mas não foi compreendido pela sociedade da época, falindo alguns anos mais tarde. Dentre algumas de suas empresas estavam bancos em seis diferentes países, estaleiros, estradas de ferro, fundição, empresas de comércio exterior, mineradoras e fazendas.

desenvolvimento sócio-econômico da região onde são instaladas. Além disto, estas empresas exercem pressão para que as concorrentes se modernizem e aumentem a eficácia.

Mas, há a corrente contrária, que analisa a entrada das multinacionais sob outro ângulo. É o grupo que se preocupa com o endividamento externo causado principalmente pela importação de bens de capital e a remessa de lucros, levando ao déficit da balança comercial e de pagamentos. “Uma parcela dos lucros é remetida de maneira disfarçada através da técnica do “transfer pricing” que opera com o subfaturamento nas exportações e o superfaturamento nas importações, além de pagamentos a título de assistência técnica e royalties”. (Brandt, 1977). Um outro fator “preocupante” é a empresa estrangeira adquirir o controle acionário de empresas nos ramos considerados de segurança nacional, como comunicação e indústria de base, ou ainda em setores oligopolizados.

No país de origem, as multinacionais também sofrem ataques daqueles que acham que as empresas tem que se instalar somente no local de origem. Acreditam que a transnacionalização destas empresas levam do local da matriz os empregos diretos, indiretos e o desenvolvimento econômico. Acusam as empresas de explorar os países mais pobres e sobretudo de exercer nestas nações, domínio imperialista. Os movimentos mais recentes contra a globalização foram vistos em Seattle, Gênova ou em qualquer local onde há reunião do Grupo dos Oito.

Será que se o capital estrangeiro não tivesse entrado no país, através do investimento e do capital das multinacionais, o Brasil seria até hoje um grande produtor e exportador agrícola e de bens primários? Mas não é esta a realidade nacional. O Brasil do século XXI é visto como um país exportador de bens manufaturados e a tecnologia de suas indústrias é tão moderna quanto a tecnologia de países desenvolvidos.

Os principais objetivos das multinacionais (ou de qualquer outra empresa) é o lucro. Alocar melhor os recursos, tirar vantagem da economia de escala, procurar mão de obra barata, recursos mais acessíveis, otimizar a produção – aumentar produção, diminuir custos - e tornar-se cada vez mais uma empresa global são seus mais sérios objetivos. Cabe aos governos, se não satisfeitos, colocar “freios” em algumas das ações das multinacionais, e se o “freio” for muito apertado, a empresa vai se instalar em outro país.

A revista Exame fez um estudo das 500 maiores empresas no Brasil, e concluiu que as indústrias estão crescendo investindo em capacidade produtiva, ou seja, maquinário com tecnologia de ponta, ao invés de simplesmente aumentar a produção da sua capacidade instalada. Novas fábricas estão sendo instaladas ou estão sendo remodeladas, como é o caso da Volkswagen, por exemplo. As empresas esperam com isto oferecer preço e concorrer no mercado internacional. É uma tendência global que leva a substituição do trabalho operário pela máquina, e ainda a oferta de emprego para mão de obra cada vez mais qualificada.

Uma outra conclusão da pesquisa da revista Exame é a quantidade de empresas estrangeiras no país. O Brasil é um dos países que mais atrai capital estrangeiro, entre os emergentes, só a China consegue atrair mais capital que o Brasil. Para se ter uma idéia da dimensão dos investimentos, em 1999, o Brasil recebeu 30 bilhões de dólares em investimento direto, até então, o maior investimento já recebido no país. A estimativa para

investimento em 2001, considerando todas as empresas, nos diversos setores é de 112 bilhões de dólares. Abaixo, quadro mostrando a participação das empresas estrangeiras na economia brasileira.

Quadro 1

Evolução da participação das empresas estrangeiras, nacionais e estatais no total das vendas das maiores. Em %

Empresa/Ano	1980	1985	1990	1995	1998	1999	2000
Estrangeiras	32,5	28,5	31,0	33,3	43,5	44,7	45,6
Nacionais	35,9	40,7	42,8	43,6	39,4	37,7	35,7
Estatais	31,6	30,8	26,2	23,1	17,1	17,6	18,7

Fonte: Exame, 500 melhores e maiores, ano 2001

Consideradas 500 empresas privadas e 50 empresas estatais

As empresas estrangeiras estão em todos os setores da economia. Neste quadro, as maiores empresas por total de vendas são: GM (EUA), Carrefour (França), Petrobrás (Brasil), Volkswagen (Alemanha), Telefonica (Espanha), Fiat (Itália), Nestlé (Suíça).

As empresas de capital nacional também se destacam no contexto brasileiro. Muitas destas empresas são grupos familiares e que se destacaram entre os 100 maiores grupos no Brasil por vendas. Citados por ordem de faturamento, algumas destes grupos são Pão de Açúcar (Supermercado), Votorantim (diversos setores), Organizações Globo (telecomunicação), Camargo Correa (construção pesada e civil), Andrade Gutierrez (construção pesada, civil e telecomunicação), TAM (transporte aéreo) e Silvio Santos (financeiro e telecomunicação). Estas empresas participam pesadamente do PIB nacional, empregando um grande número de pessoas, recolhendo impostos e gerando renda para o país.

O presidente bossa-nova, como era chamado JK, cumpriu seus objetivos desenvolvimentistas: industrializar o país e criar infra-estrutura. Mas este rápido crescimento teve um preço: uma enorme crise econômica que acompanhou o país durante vários anos⁴, causada principalmente pela dívida externa e pelas altas taxas inflacionárias. Em seu governo foi construída uma extensa malha rodoviária que visava integrar o país e estimular o consumo de automóveis. Os transportes de carga fluvial e ferroviário foram substituídos pelo transporte rodoviário. Foi um desenvolvimento criticado, mas que levou o país a desenvolver sua infra-estrutura e acolher indústrias de diversos setores, que hoje geram empregos, impostos e que produzem no Brasil para um mundo globalizado.

⁴ Desde o plano Real não há dados estatísticos de crise financeira no país, já que as taxas de inflação apresentadas são muito baixas.

A HISTÓRIA DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA BRASILEIRA

A indústria automobilística é antiga no Brasil. A Ford chegou ao Brasil em 1919 e a GM em 1925, ambas instaladas no estado de São Paulo. No período pós Guerra (1946-48), automóvel e auto-peças eram os produtos mais importados no Brasil. A euforia de importação era grande, já que a taxa cambial mantinha-se estável. A euforia foi interrompida pela evasão de divisas que levou ao déficit na balança comercial.

No período de Vargas, o país desenvolveu a indústria de base, o setor energético e a produção petrolífera. No período de JK, o país continuou a desenvolver os setores de energia e transporte, dentre outros, criando infra-estrutura para a instalação no país de grandes empresas. Com o objetivo de criar um grande desenvolvimento em vários setores produtivos, o governo tinha interesse em dar impulso à indústria automobilística, já que é o setor que apresenta a maior cadeia produtiva, tanto para frente quanto para trás, exercendo grande importância na economia.

Com a intenção de atrair a indústria automobilística, o governo criou em 1956 um organismo com o único objetivo de planejar e executar os planos da implementação da indústria automobilística no país – o GEIA – Grupo Executivo da Indústria Automobilística. A indústria que se instalasse no país teria que produzir nacionalmente, a princípio, 90 a 95% dos componentes do automóvel e mais tarde seriam implementados os outros 5-10%. O objetivo era produzir o automóvel 100% no país, proliferando as indústrias de auto-peças, transferência de capital, tecnologia e know how administrativo, itens trazidos pelas montadoras estrangeiras.

O GEIA aprovou 11 dos 18 projetos apresentados que foram: Willys, Vemag e FNM (capital nacional); Simca e Mercedes Benz (capital misto); Ford, GM, International Harvester, Scania Vabis, Volkswagen e Toyota (capital estrangeiro). Todas as indústrias de capital nacional foram mais tarde compradas pelas indústrias de capital estrangeiro.

A década de 50-60 foi o primeiro impulso dado à indústria automobilística. Na década de 90, com o governo Collor, as barreiras de importação caíram. Os impostos de importação de veículos (e muitos outros bens) eram baixos; em 1991 foram vendidos 14.820 carros importados contra 115 carros em 1990. Era mais fácil para as montadoras importar os veículos produzidos em outros países com custos de produção mais baixos. No final da década de 90 a situação se inverteu: os elevados impostos de importação fez com que as montadoras voltassem a investir no Brasil, seja na implantação de novas fábricas ou na reforma das fábricas antigas.

As grandes montadoras mundiais tem investido pesadamente nas unidades brasileiras. Nos anos 50, o estado de São Paulo era um grande receptor do capital estrangeiro nesta área e no país só haviam três montadoras, hoje são treze. Exceto os investimentos asiáticos que foram suspensos devido à crise naqueles países, o investimento das montadoras no Brasil para automóveis e comerciais leves estão presentes em todo o território nacional e hoje apresentam-se conforme quadro abaixo:

Quadro 2

Montadoras de Veículos Leves e utilitários no Brasil

Montadora	Origem	Data de Inauguração	Localização
Fiat Automóveis	Itália	Julho / 1976	Betim – MG
Fiat Automóveis /Iveco	Itália	Setembro /2000	Sete Lagoas – MG
Mercedes Benz	Alemanha	Abril / 1999	Juiz de Fora – MG
Ford	Estados Unidos	Previsto Dezembro /2001	Camaçari – BA
Ford	Estados Unidos	1919	São Bernardo do Campo – SP
Ford	Estados Unidos	1919	São Paulo – SP
Chrysler	Estados Unidos	Julho /1998	Campo Largo – PR
Audi	Alemanha	Janeiro / 1999	São José dos Pinhais – PR
Renault	França	Dezembro / 1998	São José dos Pinhais – PR
Mitsubishi	Japão	Setembro / 1998	São José dos Pinhais – PR
Volkswagen / Audi	Alemanha	Janeiro / 1999	São José dos Pinhais – PR
Volkswagen	Alemanha	1959	São Bernardo do Campo – SP
Volkswagen	Alemanha	1959	Taubaté – SP
Peugeot Citroen	França	Dezembro / 2000	Porto Real – RJ
Toyota	Japão	1959	São Bernardo do Campo – SP
Toyota	Japão	Setembro / 1998	Indaiatuba – SP
Honda	Japão	Outubro / 1997	Sumaré – SP
General Motors	Estados Unidos	Julho / 2000	Gravataí – RS
General Motors	Estados Unidos	1925	São Caetano do Sul – SP
General Motors	Estados Unidos	1925	São José dos Campos – SP
BMW / Land Rover	Alemanha	1999	São Bernardo do Campo – SP

Fonte: Anfavea 2000

Até a década de 70, as montadoras só se instalavam no estado de São Paulo, e a Fiat foi a primeira montadora a se instalar fora deste estado. Um dos motivos que leva as montadoras para outros estados é a grande vantagem oferecida pelo governo local, além disto, em São Paulo, o alto grau de sindicalização dos operários paulistas, aliado a um maior custo de mão de obra tem inibido os investimentos naquele estado.

E por que esta disputa entre estados se torna tão acirrada? Vejamos alguns “números” que estes investimentos trazem para a região que recebe as montadoras.

Minas Gerais, quando recebeu a Fiat em Betim, investiu 350 milhões há 25 anos atrás. O investimento vale hoje alguns milhões de dólares, somente em arrecadação de impostos. Betim é hoje o segundo pólo automobilístico do país e a segunda maior cidade arrecadadora de impostos do Estado de Minas Gerais. Ao redor da Fiat criou-se um “cinturão de aço”, onde várias produtoras de auto-peças se instalaram, gerando empregos e impostos para o município.

A Ford, segunda montadora mundial, instalou no Brasil a sua mais moderna fábrica do mundo. A princípio, a montadora iria se instalar em Guaíba, Rio Grande do Sul, mas o governador não cumpriu o contrato assinado pelo governador anterior. O investimento foi então transferido para Camaçari, Estado da Bahia. O tamanho do projeto é de 1,1 bilhão de reais. Este investimento trará para a região onde está se instalando, a criação de mais de 500 novas micro e pequenas empresas, 3.000 empregos diretos e 15.000 empregos indiretos e a produção de 150.000 automóveis gerando impostos. (Exame, 1999).

A Renault se instalou nos arredores de Curitiba, Paraná. Foi um projeto de US\$1 bilhão, produção de 120 mil carros/ano, negócio de US\$2,4 bilhões para a fábrica e US\$240 milhões de arrecadação em ICMS para o estado, 2 mil empregos diretos e 20 mil empregos indiretos, instalação de 20 indústrias auxiliares no início da implementação, formando o primeiro cordão de investimentos paralelos do projeto. (Revista do Mercosul, 1996).

As montadoras tem investido na mão de obra brasileira. Quando o operário é contratado, ele é treinado para que possa manipular os mais modernos computadores ou robôs nas linhas de produção. Por isto, quando a montadora escolhe o local para a instalação de sua unidade fabril, ela seleciona municípios onde já existem escolas de curso técnico para treinar a mão de obra local. O perfil de um funcionário contratado hoje é muito diferente do funcionário contratado há 30 anos atrás. Hoje o funcionário tem que ter 2º grau completo, noções de língua estrangeira, curso de informática e disponibilidade de treinamento no exterior, na empresa matriz.

O investimento na mão de obra levou ao aumento da produção de veículos. Apesar da média brasileira ser inferior à média mundial (80 carros por ano por operário), hoje um operário produz 38 carros por ano, comparado à produção de 15 carros por ano em 1970. A produção dobrou e o salário quintuplicou.

Com o aumento dos salários nas montadoras, cria-se um mercado consumidor, uma variável importante no estudo de viabilidade de instalação de fábrica no país.

Por que as montadoras escolhem o Brasil para instalação de suas fábricas?

Algumas vantagens oferecidas às montadoras já foram citadas anteriormente. O Brasil apresenta facilidade de entrada nos países do Mercosul. As montadoras procuram também mercado consumidor, e a América Latina, principalmente o Brasil, é o mercado que apresenta a melhor previsão de expansão de vendas, já que o consumo de automóveis na Europa está estagnado e nos países do NAFTA, não há previsão de expansão de vendas. A propriedade de automóvel por habitante no Brasil é de 8,8, ou seja, um carro para cada 8,8 habitantes, enquanto nos Estados Unidos já existe um carro para cada 1,3 habitantes, conforme abaixo:

Quadro 3

Carro per capita em Diversos Países

Países Seleccionados	Habitantes / Carro	
	1980	1998
Estados Unidos	1,4	1,3
Itália	3,0	1,7
Japão	3,1	1,8
Alemanha	2,5	1,8
França	2,5	1,8
Espanha	4,2	2,0
Argentina	6,6	5,5
Brasil	11,8	8,8

Fonte: Anfavea, 1998

As grandes vantagens oferecidas para as montadoras se instalarem no país trazem também vantagens para o estado e município que as oferecem. Há pelo menos três décadas, a fatia das indústrias no PIB brasileiro é de 34%, e deste total, as montadoras geram 10% . No ano de 2000, o grupo das empresas automotivas é responsável pelo 2º maior faturamento dentre as maiores empresas brasileiras, só ultrapassado pelo setor de comércio varejista. Então, sem dúvida, as montadoras geram riquezas, são ativas na formação do PIB nacional, e se há discussão na forma como o lucro é remetido ao país sede e se este pesa no déficit da balança de pagamentos, é o “outro lado da moeda”.

Na edição da revista Exame das 500 empresas brasileiras maiores e melhores, a FIAT foi a empresa automobilística que mais se destacou no ano de 1999 e a única a registrar lucro, e nos anos de 1999 e 2000 foi a montadora que mais criou riqueza no mercado brasileiro. Em termos de venda, é a empresa do setor que mais conquistou mercado, sendo 12,2% a fatia de mercado conquistado, seguida pela Renault com 2,2%. Em 1999, a Fiat exportou 95.000 veículos sendo que o total exportado pelo setor foi de 234 mil unidades, ou seja, 40% do total exportado pelo Brasil.

A Fiat é a nossa empresa de estudo, e antes de conhecer a sua evolução histórica no Brasil e o impacto desta no desenvolvimento de Betim, onde está instalada, a Fiat recebe alguns “títulos”:

- O maior grupo privado da Itália
- A maior empresa privada exportadora do Brasil
- 3º maior grupo privado do país
- Eleita a melhor empresa para trabalhar no país
- Primeira montadora a se instalar fora do eixo São Paulo
- A fábrica de Betim, é o maior empreendimento da Fiat no exterior.

FIAT - FABBRICA ITALIANA AUTOMOBILE TORINO EM MINAS GERAIS

A Fiat nasceu há 101 anos, em 1899, em Turim, na Itália. Começou fabricando carros, mas logo passou a produzir veículos comerciais, máquinas agrícolas, componentes automotivos, trens, aviões, barcos e outros produtos, transformando-se na mais importante empresa italiana. Hoje, mais de um século depois, o Grupo Fiat é composto por quase mil empresas, tornando-se um dos maiores conglomerados industriais do mundo.

Em 1976, quando a Fiat Automóveis entrou no Brasil⁵, o grupo Fiat era constituído pela FNM (Fiat-Alfa Romeo), a Fiat Engineering (Esibra), a FMB (Fundição de Betim) e o Banco Francês e Italiano, ao qual a Fiat se associou comprando 33% das ações pertencentes à Banca Commerciale Italiana.

A Fiat veio se instalar em Minas Gerais, apesar de outros estados brasileiros tentarem “seduzi-la”. Mas Minas Gerais foi mais convincente. Além de oferecer vantagens fiscais temporárias, o governo mineiro se coloca como avalista dos empréstimos bancários internacionais, federais e estaduais; o governo federal concede à Fiat liberdade na remessa de lucros e isenção de impostos por dez anos. O estado também ofereceu à empresa o terreno de 2 milhões de metros quadrados com toda infra-estrutura, a ser pago em quarenta anos sem correção monetária.

Em contrapartida, o Estado ficou com uma participação de 45% no capital social da Fiat, de início fixado em 231 milhões de dólares e elevado a 340 milhões de dólares por novo acordo em 1975. Os dirigentes da Fiat enfatizavam que a empresa não era multinacional, mas sim uma “empresa brasileira de origem italiana”. Por este motivo, o primeiro presidente da Fiat do Brasil foi um mineiro, Adolfo Neves Martins da Costa. Em 1987, a participação do Estado foi reduzida de 49% para 18,17% e em 1988, a multinacional obteve também estes 18,17%, terminando assim a sociedade com o estado.

Negociar e trazer a Fiat para o estado de Minas Gerais foi uma grande vitória para o governo da época.⁶ Na década de 50, JK como governador, conseguiu criar infra estrutura no estado e atrair para a região algumas empresas de grande porte.⁷ Na década de 60, o governo de Israel Pinheiro criou vários órgãos com objetivos de promover o Estado no

⁵ Apesar de só ter entrado no país em 1976, a Fiat tentava entrar no país desde 1965. Após dois anos de negociações, quando o negócio entre a Fiat e a Vemag estava praticamente fechado, a Volkswagen bloqueou o ingresso da Fiat, comprando a Vemag. Posteriormente, para se “vingar”, a Fiat comprou a Autounion argentina, para impedir o ingresso da Volks no mercado argentino.

⁶ O executivo que negociou a vinda da Fiat para o Brasil foi Giovanni Agnelli, principal homem da Fiat, neto do fundador de mesmo nome. Homem bastante otimista e liberal. Ele acreditava no potencial do mercado brasileiro e que os investimentos efetuados nos país era a longo prazo. Quanto aos militares, no poder na época, Agnelli os considerava uma classe empenhada em desenvolver o país. (Negócios em Exame, 14-7-1976, no. 107).

⁷ Anterior a esta época, entre 1938 e 1945, o Estado incentivou a instalação de indústrias na região de Contagem, mas o desenvolvimento foi relativo pela falta de infra-estrutura como energia e precariedade das rodovias.

exterior, financiar empresas, fornecer consultoria econômica e assistência a empresas interessadas em instalar-se no estado, como por exemplo o INDI, a Fundação João Pinheiro, o BDMG. Na década de 70, o estado atraía para a região novas empresas que geraram 9.600 novos empregos, e o PIB estadual cresceu 12,1% contra o crescimento de 4% do PIB brasileiro.⁸ Nesta época, o estado conseguiu atrair 30 empresas estrangeiras, dentre elas a Fiat.

Em 1973 foi assinado o acordo com o governo mineiro e em 1976 foi produzido o primeiro automóvel, o Fiat 147, um modelo muito moderno para a época e com baixo consumo de gasolina.⁹ Foi um sucesso de vendas.

A Fiat Automóveis emprega dentro da fábrica hoje 20 mil pessoas diretamente. Como parte da produção está voltada para a exportação, a Fiat só importa o que realmente não é possível produzir no país, seja por questões de tecnologia ou por limitações comerciais. Para isto, a Fiat instalou em Betim a FMB, fábrica de fundição de motores que exporta motores de caminhões e automóveis para outros mercados. É vantagem para a Fiat produzir no Brasil devido à diferença do valor da mão de obra e incentivos do governo de Minas Gerais e é vantagem para o país que recebe divisas e equilibra a balança de pagamentos. A Fiat é a maior exportadora privada do país.

Hoje o grupo Fiat é constituído no Brasil das seguintes empresas: Fiat do Brasil, Divisão Isvor, Divisão Gesco, Divisões ITS, GSA, Telexis, Divisão Revi, Fiat Automóveis, New Holland Latino Americana, Fiat Allis Latino Americana, Magneti Marelli do Brasil, Magneti Marelli Cofap, Teksid do Brasil, Iveco Fiat, Iveco Mercosul, Comau do Brasil, Banco Fiat, CNH Capital, Phenix Seguradora, Fides Corretagem de Seguros, Fundação Torino.

A Fiat é uma grande empresa e foi escolhida como a melhor empresa para se trabalhar no Brasil. É um prêmio dado pela Revista Exame a nível nacional. A Fiat é uma empresa que faz com que o trabalhador sinta-se um colaborador e colega. Algumas gentilezas são oferecidas a seus funcionários como emprestar carro para levar noiva, filha de operário à Igreja, colônia de férias para os filhos de funcionários no clube da empresa, clube e atividades de lazer e esportiva, venda de automóvel a preço especial, investimento em educação, até a nível de pós-graduação, empréstimos através do Banco Fiat e Seguros.

A sua fama de empresa autoritária está sendo modificada. É uma empresa com baixo nível de sindicalização, estruturas de base do sindicato dentro da fábrica deficientes, e ausência de mecanismos para obter informações por parte dos representantes sindicais. A empresa

⁸ Quando a Fiat chegou no estado, em 1976, a situação era de sub-desenvolvimento. A economia do estado resumia-se em produzir matéria prima e insumos para os Estados vizinhos mais desenvolvidos e industrializados. Era um estado tipicamente agrícola, onde o setor absorvia 87% da mão-de-obra, mas só contribuía com 47% do PIB estadual.

⁹ O baixo consumo de gasolina era um grande diferencial, já que em 1974 o mundo viveu a grande crise do petróleo.

utiliza várias estratégias que levam à marginalização do sindicato como contratação de pessoas de vários municípios distantes, levando à descentralização da mão de obra; vigilância e policiamento dentro da fábrica para quebrar a identidade coletiva dos operários e as formas de solidariedade.¹⁰

Considerando todas as 500 empresas brasileiras melhores e maiores, a Fiat é a 9ª maior empresa nacional e a primeira e melhor empresa mineira. Para se ter uma idéia e comparar os dados, a Usiminas (setor siderurgia e metalurgia – capital japonês e brasileiro) está em 2º lugar dentre as empresas mineiras e 34º dentre as 500 empresas nacionais. O estado de Minas Gerais concentra 8% das 500 maiores empresas e é o terceiro maior potencial de consumo no país e o segundo Estado em produção industrial e em volume de exportação. A Fiat tem seu produto quase que 100% nacional, e a maior parte de seus fornecedores concentra-se na região de Betim. A produção da Fiat, faz dela a maior exportadora privada do país e faz de Betim o 2º pólo automobilístico do Brasil.

¹⁰ Em Turim, na década de 70, eram famosas as demissões políticas e os “reparti confini” (departamentos para onde eram mandados os trabalhadores militantes, isolados da base) na fábrica da Fiat. Em 1971, após uma das maiores lutas do movimento operário internacional, foi criado um conselho de fábrica, onde 1200 delegados sindicais eleitos nos vários departamentos, representavam a classe operária para negociações e mantinha os sindicatos informados.

A Fiat contra-atacou esta organização, demitindo em 1979, 69 operários sob acusação de estarem envolvidos em luta armada. O segundo passo foi reduzir a força de trabalho de 60 mil para 40 mil trabalhadores. Entre os demitidos estava toda a militância de base. A Fiat começou a contratar novos trabalhadores com idade média de 47 anos, impedindo assim a contratação de jovens trabalhadores que poderiam causar os mesmos problemas de 1969.

Em Betim, na mesma época, a Fiat “esvaziou” a fábrica de militantes em 1978. Durante a greve preparada pelo sindicato, a empresa filmou todos os funcionários simpáticos ao movimento. Somente no setor da mecânica, 400 dos 1000 funcionários foram demitidos.

O EFEITO FIAT: BETIM ANTES E DEPOIS

Betim é uma cidade-fábrica, como Turim na Itália e Togliattigrad na Rússia. Todas as três cidades comportam as três maiores fábricas da Fiat do mundo, sendo em Betim, a maior capacidade instalada da Fiat no mundo.

A história de Betim pode ser definida como antes e depois da instalação da Fiat no município. A cidade localiza-se a 20 Km de Belo Horizonte e foi instalada em 01-01-1939, ou seja, tem hoje 62 anos. A população na época da instalação da Fiat era de 37 mil pessoas, sendo 64% da população rural, a economia era baseada na agropecuária, cuja produção abastecia o mercado de Belo Horizonte com seus produtos. No município haviam 33 empresas, sendo a Refinaria Gabriel Passos a maior de todas.

A cidade na época não oferecia nenhuma infra-estrutura para receber uma empresa do porte da Fiat, mas o município, juntamente com o estado investiu e acreditou muito neste projeto. Se o objetivo era industrializar a região, a proposta de trazer uma montadora foi perfeita, pois com a montadora, vem atrás todas as suas fornecedoras; é o setor industrial que apresenta a maior cadeia produtiva, tanto para frente quanto para trás.

O local escolhido para a instalação da Fiat era uma grande fazenda, com área em todos os lados para a expansão da empresa, ou mesmo instalação de outras empresas. Na época foi votado por lei da prefeitura, proibindo a autorização para construção de casas na redondeza. Ali seria uma região exclusivamente industrial.

Betim tem uma localização privilegiada. As maiores rodovias do estado ou passam pela cidade, ou são de fácil acesso. Tem rodovias que dão acesso a São Paulo, Triângulo Mineiro e Goiás, Rio de Janeiro e Brasília (acesso a 15 km de Betim). Hoje, parte destes trajetos é feito em “highways”.

Na década de 70, a região era servida por ferrovia, inaugurada em 1910 e que ligava o Rio de Janeiro a Belo Horizonte e ao Oeste de Minas. Todas as máquinas e equipamentos utilizados para montagem da fábrica eram transportados por via ferroviária. Todo o material importado desembarcava em Betim, vindo direto do porto do Rio de Janeiro.

Com a chegada da Fiat, a prefeitura de Betim investiu na melhoria da infra-estrutura da cidade como:

- “a construção de 4 grupos escolares dentro do perímetro urbano
- implantação do distrito industrial
- construção da praça de esportes
- apoio do governo para a solução do problema de esgoto sanitário
- implantação de escolas profissionais
- apoio do governo para retificação do rio Betim, dentro do perímetro urbano e posterior saneamento
- sistema telefônico mais moderno, ou seja sistema DDD.” (Estado de Minas, 24/3/76).

Melhorias bastante modestas para os dias de hoje, mas que na época eram melhorias complexas para a cidade que começa a receber a industrialização.

Para compreender melhor o crescimento da cidade de Betim, e o efeito Fiat, comparamos alguns parâmetros de desenvolvimento com outra cidade vizinha da região metropolitana de Belo Horizonte¹¹, Nova Lima. Ambas, Betim e Nova Lima, distam 20 km de Belo Horizonte, no censo de 1970 tinham aproximadamente a mesma população e tem o peso da economia municipal em uma grande empresa de capital estrangeiro: Betim e Fiat, Nova Lima e Mineração Morro Velho. Nova Lima é 47 anos mais velha do que a cidade de Betim e iniciou atividades de industrialização, através da indústria mineradora, algumas décadas antes de Betim. Nova Lima viveu seu “boom” econômico na década de 50 e desde aquela época continua voltada para a extração de ouro através da Mineração Morro Velho, empresa de capital inglês.

Quadro 4

População de Betim e Nova Lima desde censo de 1970

Cidade / Ano	1970	1980	1991	2000*
Betim	37.815	84.183	249.451	306.538
Nova Lima	34.000	41.223	52.400	64.295

Fonte: IBGE

*Censo de 2000 – resultado preliminar

A população de Betim cresceu 810% em 3 décadas, enquanto a população de Nova Lima cresceu menos do que 100 % . O rápido crescimento populacional da cidade de Betim se deu com a migração de famílias e candidatos a emprego nas indústrias). Ambas as cidades apresentam os moradores “commuters”, ou seja, aqueles que trabalham em uma cidade e moram em outra. Mas este movimento não altera o resultado final, já que o movimento dos trabalhadores é em ambas as direções.

Nova Lima apresenta uma característica bastante única. Por apresentar um clima muito agradável e estar localizada entre as montanhas, tem ao longo da estrada que liga Nova Lima a Belo Horizonte, vários condomínios. Nesses condomínios moram, na grande maioria, profissionais liberais e trabalhadores de alta renda e alto nível de escolaridade e que em sua maioria trabalham em Belo Horizonte. São pessoas que apesar de serem residentes em Nova Lima, nunca chegam ao centro da cidade para fazer suas compras, a renda é gasta em Belo Horizonte, e nunca em Nova Lima, já que não passam na cidade para chegar em casa. Esta população incrementa o resultado final do levantamento feito pelo IBGE no que tange ao perfil da população.

¹¹ Belo Horizonte é a capital do estado de Minas Gerais. Conta hoje com uma população de 2.300.000 habitantes, sendo a 3ª maior cidade do país, e o estado é o segundo pólo industrial do Brasil.

Quadro 5

População urbana Cidade / Ano	1970	1980	1991	2000*
Betim	17.536 (46%)	76.801 (91%)	236.483 (95%)	295.480 (96%)
Nova Lima	27.377 (80%)	35.050 (85%)	44.038 (84%)	62.951 (98%)

Fonte: IBGE

*Censo de 2000 – resultado preliminar

Na década de 70, Nova Lima já era uma cidade amadurecida e que já havia se definido economicamente. Como o crescimento da cidade já havia acontecido antes de 1970, a população de Nova Lima já tinha sua maioria urbana. Já o crescimento da população urbana de Betim duplicou em 6 anos, considerando-se que nos anos 70, podiam ser vistos gado no centro da cidade, indo de uma fazenda para outra. Em uma década, após a chegada da Fiat, a população urbana duplicou, resultado do êxodo rural e da migração, causada pela corrida às oportunidades oferecidas pela Fiat e outras indústrias que se instalaram na região. É bom lembrar que a Fiat assinou acordo com o município em 1974 e o primeiro automóvel foi produzido em 1976.

Quadro 6

Índice de analfabetismo

Cidade / Ano	1970	1980	1991	2000*
Betim	13.432 (36%)	20.932 (25%)	40.523 (16%)	35.457 (12%)
Nova Lima	8.183 (24%)	7.422 (18%)	6.605 (15%)	7.406 (12%)

Fonte: IBGE

*Censo de 2000 – resultado preliminar

O número de analfabetos da cidade de Betim, na década de 70 era bem mais alto que o número de analfabetos da cidade de Nova Lima. Mas, a cidade de Betim, teve este índice diminuído drasticamente, enquanto em Nova Lima o índice foi decrescendo gradativamente. Com a chegada da Fiat na região de Betim, houve um boom no setor de serviços e comércio, onde há demanda de mão de obra instruída. A indústria também oferece melhores oportunidades para pessoas mais qualificadas. Há duas hipóteses para o rápido crescimento: as pessoas que migraram já eram instruídas ou a população local se instruiu devido ao investimento do município em educação e o aumento da demanda de trabalhadores educados.

Quadro 7

Infra Estrutura e Bem estar da população

Variável / Ano	1970		1980		1997	
Cidade	Betim	N.Lima	Betim	N.Lima	Betim	N.Lima
No. Domicílio urbano	7.445	6.403	17.611	8.396	57.118	14.068
Residências c/ abastecimento de água	1.951 (26%)	5.362 (84%)	7.666 (43%)	6.199 (74%)	33.576 (88%)	-
Residências c/ energia elétrica	3.295 (44%)	5.662 (88%)	11.277 (64%)	7.927 (94%)	37.434 (66%)	-

Fonte: IBGE - * ano de 2000 – dados preliminares

O aumento do número de domicílios de Betim cresceu na ordem de 770% durante as décadas de 70 a 90, causado obviamente pelo crescimento da população na mesma ordem. A infra-estrutura da cidade, acompanhou este crescimento, aumentando a cada período o no. de residências com abastecimento de água e energia elétrica (em menor proporção). Nova Lima teve um pequeno crescimento no número de residências, sendo o crescimento do abastecimento de água menor do que o crescimento do fornecimento de energia elétrica. O fato do abastecimento de água não ser oferecido em todas as residências tem como justificativa os vários condomínios que ficam na periferia da cidade e que são auto-suficientes em suprimento de água, já que é uma região rica em minas d'água.

Quadro 8

Resultados das últimas eleições para Prefeito, Governador e Presidente Cidade de Betim

Ano de Eleição	Cargo a ser eleito	Nome do candidato eleito	Partido do candidato	Porcentagem de votos do candidato vencedor
1988	Prefeito	Oswaldo Rezende Franco	PDT	22,3%
1990	Governador	Helio Carvalho Garcia	PRS	36,7%
1992	Prefeito	Maria do Carmo Lara	PT	35,4%
1994	Presidente	Fernando Henrique Cardoso	PSDB	44,8%
1994	Governador	Eduardo Brandão de Azeredo	PSDB	51,5%
1996	Prefeito	Jesus Mário de Almeida Lima	PT	38,26%
1998	Governador	Itamar Franco		44,71%
1998	Presidente	Fernando Henrique Cardoso	PSDB	51,12%
2000	Prefeito	Carlaile Jesus Pedrosa	PDT	

Betim, por ser considerada uma cidade industrial, e sua população ser constituída em sua maioria de operários da indústria local, não tem o Partido dos Trabalhadores (PT)- partido de esquerda - como um forte partido. Em São Paulo, onde os operários são sindicalizados, o PT é um forte partido na capital (já elegeu vários prefeitos) e principalmente no ABC Paulista, onde estão as montadoras. Este fato não ocorre em Betim, e o PT não é sempre o vencedor das eleições da cidade.

Quadro 9

No. de Empresas Fundadas em Betim e Nova Lima
Período de 1970 a 2000

Cidade / Ano	1970	1980	1990	2000*
Betim	125	564	2.809	3.914
Nova Lima	108	113	133	140

Fonte: IBGE, site @Cidades

Na década de 70, Nova Lima e Betim tinham números aproximados de empresas. Na década de 80, Nova Lima recebeu 5 empresas, enquanto Betim recebeu 439. Na década de 90, houve um grande salto, Betim recebeu 2.245 e até o ano 2000 recebeu 1.105 empresas. Em Nova Lima quase não houve crescimento de empresas se instalando na região. Será que se a Fiat não estivesse em Betim haveria este número tão grande de empresas se instalando na região? São empresas fornecedoras da Fiat, empresas de prestação de serviços e comércio da cidade. A cidade de Betim, em início de 2001, diminuiu o ISS de 5% para 2,5% sobre o faturamento das empresas de serviços e a prefeitura espera atrair um maior número de empresas para a região. Só no início de 2001, a prefeitura autorizou a construção do hotel IBIS na cidade, além das empresas Brembo do Brasil e Jabil Circuit, com geração de 1.000 empregos diretos.

A comparação anterior da cidade de Betim com a cidade de Nova Lima não foi em vão. A Fiat deu grande impulso ao crescimento da cidade de Betim e ao seu desenvolvimento, crescendo junto com a cidade a infra estrutura para amparar tão grande crescimento. Por outro lado, Nova Lima não tem tido as condições para se expandir industrialmente devido a falta de infra-estrutura, no que tange a malha rodoviária que dê acesso aos grandes centros. a topografia da região não é propícia para o crescimento industrial da cidade. Por outro lado, mais recentemente, a cidade de Nova Lima tornou-se um pólo mais dinâmico de investimento no setor terciário, certamente impulsionada pela industrialização em outras partes da região metropolitana de Belo Horizonte. Exemplo disto, é o funcionamento de 3 hospitais de grande porte de medicina especializada, 2 hotéis, centros comerciais, 3 faculdades e uma quarta em construção, todos estes serviços incentivados tributariamente pelo prefeitura de Nova Lima e destinados às classes médias e altas de profissionais que emergem com a industrialização da região.

Quadro 10

Evolução do número de fornecedores da Fiat em Minas Gerais
(em unidades)

Ano	No. de fornecedores
1989	35
1992	47
1993	50
1994	56
1995	61
1996	77
1997	85
1998	84

Fonte: Fiat Automóveis, 1998

Desses 84 fornecedores, 5 pertencem ao próprio grupo FIAT, 39 fornecedores são de capital estrangeiro ou misto (59,1%), mas instalados na região metropolitana de BH. Deste total, 19 empresas estão em Betim (28,8%). Na região próxima à Fiat, ou seja, na região metropolitana de Belo Horizonte, estão instaladas 52 empresas fornecedoras da Fiat, representando um total de 78,8%. A região de Betim já se expandiu tanto, que as indústrias começaram a se instalar em localidades vizinhas à Betim, como por exemplo Juatuba, Igarapé, e mesmo Sete Lagoas, que assim poderão atender à Fiat Automóveis e a Fiat-Iveco.

Quadro 11

Evolução do emprego no setor de autopeças em Minas Gerais
(em mil unidades)

Ano	Evolução do Emprego
1992	15,0
1993	17,5
1994	19,5
1995	22,5
1996	24,6
1997	35,4

Fonte: Diário do Comércio/Seminário Autodata, 1/12/1998, p.5

Se o número de empresas instaladas em Betim tem crescido com tanto rapidez e em grande volume, o quadro acima mostra a evolução de trabalhadores no setor de autopeças em mil unidades. Pode-se concluir então, que grande parte das empresas que foram instaladas na década de 90, estão no setor automobilístico. Será que se a Fiat não estivesse funcionando na região, haveria esta demanda de mão de obra? No período de 5 anos, de 1992 a 1997, a demanda de mão de obra mais do que duplicou.

CONCLUSÃO

A Fiat sem dúvida ajudou no crescimento de Betim. Depois da Fiat, inúmeras empresas se instalaram na região. A cidade é hoje o segundo pólo automobilístico do Brasil e a segunda maior arrecadadora de ICMS –Imposto sobre Circulação de Mercadorias (18% - sendo que parte fica com o Estado) - do estado de Minas Gerais. Há outros impostos que a cidade arrecada como ISS – Imposto sobre Serviços (2,5%), FPM - Fundo de Participação dos Municípios – (repartido pelo Estado, proporcionalmente, conforme a arrecadação do município), ITBI (Imposto sobre transmissão de bens imóveis), dentre outros. O mais importante e que rende mais à cidade é sem dúvida o ICMS.

Com um valor tão grande de ICMS arrecadado, a cidade teve como investir em sua infraestrutura. O desenvolvimento em infra-estrutura urbana pode ser notado pelas estatísticas apresentadas : uma cidade que em 1970 mostrava-se 46% urbana, hoje é uma cidade 96% urbana. É claro, ao visitar a cidade, os inúmeros benefícios que a industrialização trouxe. O Rio Betim (rio que deu nome à cidade) que corta a cidade, tem passado pelo processo de despoluição e tratamento de água com obra prevista para final de 2001. A cidade apresenta várias avenidas largas que a cortam.

Betim não se parece com Cubatão (SP) ou tampouco com Gary (Illinois). É uma cidade “simpática” e de céu azul. As indústrias instaladas na região não apresentam poluição (e são obrigadas a usar filtros anti-poluentes). Recentemente foi encontrada no centro da cidade uma mina d’água, que será a atração da praça que a prefeitura irá construir. Além disto, a cidade tem o parque da Várzea das Flores, ou simplesmente lagoa da Petrobrás. É um local onde será implantado um complexo turístico. Hoje é um local de lazer e esportes, principalmente aquáticos.

Na área social a prefeitura investe em vários projetos, e alguns deles em parceria com a Fiat ou suas empresas fornecedoras. A Secretaria de Desenvolvimento Social da cidade de Betim sempre conta com o apoio da Fiat para a implantação de seus projetos. Alguns destes projetos são:

- Bolsa-emprego. O programa prevê que os empresários locais contratem estudantes de 2º e 3º graus como estagiários. Estes estudantes devem ser moradores de Betim. A empresa que participar do projeto terá um desconto de 40% no imposto ISS. A Fiat se comprometeu a empregar 350 estagiários em sua unidade produtiva.
- Projeto Geração Renda: beneficia a grupos familiares que exercem alguma função produtiva como padaria, lavanderia, fábrica de doces, fábrica de blocos de construção, marcenaria. Este projeto foi implantado em 1993 e funciona muito bem até hoje. O maquinário de algumas destas “células” estão gastos ou não funcionam. A Fiat deve financiar alguns destes maquinários. A tendência destas unidades é virar cooperativas futuramente.
- Projeto de Auxílio a Terceira Idade: a Fiat não coopera diretamente com este projeto que abrange desde o trabalho até o lazer das pessoas da terceira idade da comunidade. A

comunidade oferece aulas de artesanato, fábrica de móveis, dança, teatro, música, viagens, shows e bailes. A prefeitura tem planos de pedir à Fiat auxílio em algumas das modalidades acima.

Na área econômica, um dos grandes benefícios que a Fiat e seus fornecedores trouxeram para a cidade é o EADI – entreposto aduaneiro. Este funciona como um porto seco, ou seja, a mercadoria importada ou exportada, ao invés de ser desembarçada no porto, é desembarçada em Betim. Com isto, a arrecadação de impostos fica na região, além de gerar empregos na região, o processo de liberação da mercadoria é mais rápido, beneficiando as empresas no processo “just in time” no caso de produtos importados.

A nova prefeitura tem vários projetos, mas tem dois de grande importância: a implantação do parque tecnológico que tem como base a formação e crescimento de empresas de alta tecnologia, o estabelecimento de centros de pesquisas, núcleos de conferências e negócios, museus e centros comerciais. Este projeto além de trazer benefícios para a população, visa atrair empresas para a região.

O outro projeto, que é um sonho antigo da região, é a construção de um aeroporto na cidade. Segundo pesquisas feitas, 40% dos passageiros do aeroporto da Pampulha, em Belo Horizonte, são provenientes ou tem destino Betim ou Contagem (cidade vizinha a Betim). O projeto da construção do aeroporto já está em estudo no Departamento de Aviação Civil – DAC. Um hotel da rede IBIS, com 168 quartos, já está sendo construído em Betim. É um investimento de R\$13 milhões. A taxa de ocupação de hotéis de Betim é uma das maiores do estado e a região apresenta uma crescente demanda de ocupação, principalmente de estrangeiros. Um grande número de visitantes de Betim hospedam-se nos hotéis de Belo Horizonte que fica a 26 Km de distância. Com a inauguração do hotel, espera-se que os visitantes hospedem-se em Betim.

A prefeitura conseguiu atrair recentemente para a região duas empresas que deverão gerar 1.000 empregos diretos. São as empresas Brembo do Brasil e Jabil Circuit.

A Fiat e seus fornecedores empregavam no censo de 1991 um total de 31.378 pessoas, em um total de população de 249.451 e 57.118 domicílios urbanos (dados IBGE), ou seja, cada 1,8 pessoa por família trabalha na indústria de transformação. É bom considerar que várias pessoas trabalham em Betim, mas residem em outras cidades da região. Por isto, um dado que se torna bem peculiar é a comparação de 57.118 domicílios urbanos x 59.326 pessoas que trabalham. É um dado bem otimista, pois mais de uma pessoa em cada residência trabalha, o que eleva a renda familiar e conseqüentemente o padrão de vida.

A Fiat por estar na região há 25 anos, já começou a empregar a 2ª geração, ou seja, filhos de seus funcionários, pessoas que migraram quando a empresa chegou na região. E a vida de Betim realmente mudou, o efeito Fiat na região foi enorme, e não há nenhuma cidade no estado que tenha crescido tanto quanto Betim. Veja abaixo:

O EFEITO FIAT

O que mudou na vida de Betim desde a instalação da montadora em 1976

	1976	2000
População	37.815	306.538
Arrecadação do Município (US\$ milhões)	11	219
Indústrias	183	942
Empregos na indústria	3.890	34.230
Empregos no comércio	624	8.639
Escolas	33	169
Universidade	0	3*
Hospitais	2	4

Fonte: Veja e Informativo Municipal de Betim

* PUC-MG em funcionamento, e sendo instaladas a Unimontes e a FSC

A Fiat realmente trouxe um grande impulso para o crescimento da região. Além do grande crescimento no número de escolas, hoje pode ser encontrado na cidade, escolas profissionalizantes, um dos itens de atração de novos investimentos, já que a mão de obra pode ser treinada no local. Os hospitais são bem equipados e atende pacientes das cidades vizinhas. O campus da universidade católica é muito bem equipado, podendo ser equiparado ao campus de Belo Horizonte, capital do estado.

No decorrer deste estudo só são encontrados fatores positivos da instalação da Fiat e suas fornecedoras. Mas a cidade de Betim está totalmente certa em procurar outras alternativas de desenvolvimento, já que se houver uma crise no setor automobilístico (como sempre há), a cidade também entra em crise: diminui a arrecadação, aumenta o desemprego, cresce a violência, diminui a renda e cresce os bolsões de miséria encontrados em várias partes do país.

Existem várias “Betims” no país e o governo tem que colaborar para que a indústria automobilística não entre em crise. Na última crise, o governo juntamente com o estado e os sindicatos se empenharam em encontrar soluções. Cada um fez sua parte e abriu mão de uma parcela de benefício. A importância econômica e social das montadoras nas regiões onde são encontradas é enorme, e talvez seja por este motivo a disputa dos estados e municípios para atrair estas indústrias para si.

BIBLIOGRAFIA

ANFAVEA. *Anuário Estatístico da Indústria Automobilística Brasileira 2000*, Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores, São Paulo, 1996.

BRANDT, William K. e James M. Hulbert. *A Empresa Multinacional no Brasil*, Rio de Janeiro, Zahar Editores, 1977.

BUENO, Eduardo. *História do Brasil*, São Paulo, Empresa Folha da Manhã, 1997.

COCKCROFT, James D. *Neighbors in turmoil: Latin America*, New York, Harper & Row, Publishers, 1989.

LATINI, Sydney A. *A Indústria Automobilística no Brasil*, Carta Mensal, Rio de Janeiro, 43(503):68-89, Fevereiro, 1997.

NAIDITCH, Suzana. “*O Exterminador do Futuro*”, Revista Exame, São Paulo, Editora Abril, edição de 19/5/1999.

PINHEIRO, Daniela. *A Velha Fábrica Vira Pó*, Revista Veja, 8 /03/2000

RODRIGUEZ-POSE, Andrés e Glauco Arbix. “*Estratégias do Desperdício, A Guerra Fiscal e as Incertezas do Desenvolvimento*”. In: Novos Estudos CEBRAP, no. 54, .Pag 55-71, julho 1999.

SCHUTTE, Giorgio Romano. “*Fiat: entre despotismo e dinamismo, em busca da competitividade*”, In: Schutte, G.R., org. *A máquina e o equilibrista*, Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1995.

SHAPIRO, Helen. “*A primeira migração das montadoras: 1956-1968*”, in Arbix, Glauco e Mauro Zilbovicius. *De JK a FHC, a Reinvenção dos Carros*, São Paulo: Scritta, 1997.

VARGAS, Nilson. “*Só para os maiores*”, Revista Veja, pag 134, 22/03/2000

Jornal O Estado de Minas, “*Betim, o Progresso chega com a Fiat*” , 24/3/1976.

Jornal O Tempo. “*A retomada de Betim*”, Belo Horizonte, 24/6/2001.

Revista Veja. “*Acelerando na Curva*”, 9 /02/2000.

Revista Veja. “*A Fiat Começa a Operar em Minas*”, n. 410. 14 /07/1976.

Revista do Mercosul. “*Com jeito, o Paraná atraiu a Renault*”, pag 46, Maio/Junho, 1996.

Revista Exame Melhores e Maiores 2000, 27^a edição, Junho 2000.

Revista Exame. “*Para a Fiat, tudo será como antes no mercado brasileiro*”, n. 107, pag.22, 14/7/1976.