RIGeP
REVISTA DE DEBATES EM RELAÇÕES INTERNACIONAIS, GESTÃO E POLÍTICA

VOLUME 1 · NÚMERO 5

Meio ambiente e desenvolvimento

Incentivos à indústria e desenvolvimento local: análise comparada dos polos automotivos de Goiana (PE) e Camaçari (BA)

Rodrigo Augusto Oliveira de Barros Dias

portaldeperiodicos.idp.edu.br

SOBRE O IDP

O IDP atua no ensino, na pesquisa e na extensão e é referência nas áreas de Direito, Administração Pública e Economia. Em Brasília, o Instituto tornou-se universidade, reconhecimento do trabalho feito ao longo dos anos.

Think tank independente, o IDP também promove e difunde conhecimento sobre temas relevantes para a sociedade e contribui para o debate sobre as transformações sociais, políticas e econômicas do Brasil.

CONSELHO EDITORIAL

Coordenação

Emmanuel Nazareth Brasil

Supervisão e revisão

Luana Maria de Lima Oliveira

Diagramação

Luana Maria de Lima Oliveira

RIGeP
REVISTA DE DEBATES EM RELAÇÕES INTERNACIONAIS, GESTÃO E POLÍTICA

SOBRE A REVISTA

A RIGeP – Revista de Debates em Relações Internacionais, Gestão e Política é uma publicação técnica que divulga trabalhos de docentes, discentes, egressos e pesquisadores dos programas de Ciência Política e Relações Internacionais (CPRI) e de Gestão e Políticas Públicas (GPP) do IDP.

Os textos têm caráter aplicado e tratam de temas de interesse público, como resultados preliminares de pesquisas, reflexões e discussões nas áreas de atuação da Revista.

A publicação dá visibilidade ao trabalho dos estudantes, incentiva a pesquisa e amplia a circulação do conhecimento em Relações Internacionais, Ciência Política e Políticas Públicas. Também permite que os autores recebam contribuições e aprimorem os manuscritos antes de submetê-los a periódicos científicos.

A RIGeP tem o formato de *working paper* ou texto para discussão, não possui ISSN e não compromete o ineditismo dos trabalhos. A comunidade acadêmica e profissional está convidada a enviar comentários, sugestões e críticas aos autores.

As opiniões emitidas nesta publicação são de exclusiva e inteira responsabilidade dos autores, não exprimindo, necessariamente, o ponto de vista do IDP. Qualquer citação aos trabalhos da Revista só é permitida mediante autorização expressa do(s) autor(es).

Sumário

Introdução **4**

Referencial teórico **6**

Transformações da indústria automobilística e reespacialização produtiva 6

Políticas industriais, incentivos fiscais e desenvolvimento regional 8

Desenvolvimento regional, endogeneização e capacidades territoriais 9

Metodologia **10**

Análise dos resultados **11**

Goiana (PE): crescimento econômico e concentração territorial 11

Mercado de trabalho e estrutura produtiva em Goiana 12

Indicadores sociais e infraestrutura urbana em Goiana 12

Camaçari (BA): industrialização diversificada e capacidades acumuladas 13

Comparação entre Goiana e Camaçari 13

Considerações finais **14**

Referências **15**

Incentivos à indústria e desenvolvimento local: análise comparada dos polos automotivos de Goiana (PE) e Camaçari (BA)[1]

Rodrigo Augusto Oliveira de Barros Dias[2]

Resumo: O presente artigo analisa os impactos econômicos, sociais e institucionais decorrentes da instalação de polos automobilísticos nos municípios de Goiana (PE) e Camaçari (BA), dois dos principais centros industriais do Nordeste brasileiro nas últimas décadas. A pesquisa investiga em que medida as políticas de incentivos fiscais e de interiorização industrial contribuíram para o desenvolvimento regional sustentável. Utilizou-se abordagem qualitativa e quantitativa, baseada em estudo de caso comparado e análise de dados secundários provenientes do IBGE, RAIS/CAGED, FINBRA e documentos institucionais. Os resultados demonstram que ambos os municípios apresentaram crescimento econômico significativo após a instalação das montadoras, porém com efeitos sociais e territoriais assimétricos. Conclui-se que incentivos fiscais isolados não garantem desenvolvimento regional sustentável sem fortalecimento institucional e governança territorial.

Palavras-chave: desenvolvimento regional; indústria automobilística; incentivos fiscais; Goiana; Camaçari.

Introdução

A indústria automobilística ocupa posição estratégica no processo de industrialização e desenvolvimento econômico contemporâneo, exercendo influência significativa sobre cadeias produtivas, geração de empregos, arrecadação tributária e reorganização territorial da produção. Desde sua consolidação no início do século XX, o setor passou por profundas transformações estruturais, migrando de um modelo artesanal de produção para sistemas industriais altamente integrados e tecnologicamente complexos. A difusão da produção em massa, impulsionada pela padronização produtiva e pela consolidação das cadeias globais de valor, ampliou a capacidade das montadoras de reorganizar espacialmente suas atividades produtivas em escala internacional (Camargo, 2006).

[1]Este artigo foi adaptado ao formato da RIGeP e deriva da dissertação de mestrado (Dias, 2026) apresentada ao Programa de Mestrado em Profissional em Gestão e Políticas Públicas do Instituto Brasileiro de Ensino, Desenvolvimento e Pesquisa (IDP). O conteúdo completo da dissertação pode ser consultado no Repositório de Teses e Dissertações do IDP: https://repositorio.idp.edu.br/.

[2] Mestre em Gestão e Políticas Públicas pelo Instituto Brasileiro de Ensino, Desenvolvimento e Pesquisa (IDP). E-mail: rodrigoadvpe@hotmail.com.

No Brasil, a trajetória da industrialização automobilística esteve historicamente concentrada na Região Sudeste, especialmente no Estado de São Paulo, que consolidou infraestrutura logística, capital humano qualificado e densidade industrial suficientes para atrair investimentos nacionais e estrangeiros. Em contrapartida, regiões como Norte e Nordeste permaneceram, durante décadas, relativamente afastadas do processo de industrialização intensiva, mantendo estruturas econômicas mais dependentes de atividades primárias e menor diversificação produtiva.

A partir da década de 1990, contudo, a reorganização das cadeias globais de produção, associada à abertura econômica brasileira e às políticas de incentivos fiscais, impulsionou um processo de reespacialização industrial. O setor automobilístico tornou-se um dos principais vetores dessa transformação territorial, sobretudo em razão da implementação do Novo Regime Automotivo e de políticas estaduais de atração de investimentos. Nesse contexto, estados brasileiros passaram a disputar intensamente a instalação de montadoras por meio da concessão de benefícios tributários, financiamentos subsidiados e investimentos em infraestrutura, intensificando a chamada "guerra fiscal" (Lima, 2014).

Esse movimento favoreceu a interiorização da indústria automobilística e deslocou parte significativa da produção para regiões historicamente periféricas do território nacional. No Nordeste brasileiro, destacam-se os polos automobilísticos de Camaçari, na Bahia, com a instalação da Ford em 2001, e de Goiana, em Pernambuco, com a implantação da Jeep/Stellantis em 2015. Ambos os empreendimentos foram apresentados como instrumentos de dinamização econômica, modernização produtiva e redução das desigualdades regionais (SUDENE, 2020).

Os impactos econômicos imediatos desses investimentos foram expressivos. Em Goiana, por exemplo, observou-se forte crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) municipal e significativa ampliação da arrecadação fiscal após a instalação da Jeep, alterando a estrutura produtiva anteriormente vinculada à monocultura da cana-de-açúcar (Pimentel; Martins; Ribeiro, 2021). Em Camaçari, a presença da indústria automobilística reforçou um processo de industrialização já consolidado pela existência do Polo Petroquímico da Bahia, ampliando a relevância econômica do município no cenário regional.

Entretanto, a literatura sobre desenvolvimento regional aponta que o crescimento econômico decorrente da instalação de grandes empreendimentos industriais não se converte automaticamente em desenvolvimento social sustentável. A efetividade das políticas industriais

depende da capacidade de articulação entre Estado, setor produtivo e instituições locais, bem como da existência de estratégias voltadas à qualificação profissional, fortalecimento de fornecedores regionais e governança territorial (Diniz, 2009). Em muitos casos, a ausência desses mecanismos resulta na formação de "enclaves industriais", caracterizados pela concentração dos benefícios econômicos e pela limitada difusão territorial do desenvolvimento.

Nesse contexto, o debate sobre os efeitos territoriais das políticas de incentivos fiscais torna-se particularmente relevante. Embora tais políticas sejam frequentemente justificadas como instrumentos de promoção do desenvolvimento regional, seus resultados permanecem heterogêneos, especialmente em regiões de industrialização recente e menor capacidade institucional. Assim, compreender os impactos econômicos, sociais e institucionais decorrentes da implantação de polos automobilísticos no Nordeste brasileiro constitui questão central para a avaliação da sustentabilidade das políticas industriais contemporâneas.

Diante desse cenário, o presente artigo analisa comparativamente os polos automobilísticos de Goiana (PE) e Camaçari (BA), buscando compreender em que medida os incentivos à indústria automobilística contribuíram para o desenvolvimento regional sustentável. O estudo investiga como diferentes trajetórias produtivas, capacidades institucionais e mecanismos de governança territorial influenciaram os resultados econômicos, sociais e urbanos observados nos dois municípios.

Além de sua relevância empírica, a pesquisa contribui para o debate acadêmico sobre desenvolvimento regional, políticas industriais e capacidades estatais, articulando dimensões econômicas, territoriais e institucionais em torno da problemática da endogeneização do desenvolvimento.

Referencial teórico

Transformações da indústria automobilística e reespacialização produtiva

A indústria automobilística mundial passou por profundas transformações produtivas, espaciais e organizacionais ao longo das últimas décadas, especialmente em razão da globalização econômica e da reorganização das cadeias globais de valor. A partir dos anos 1980 e 1990, as montadoras deixaram de operar exclusivamente em estruturas produtivas nacionais relativamente autônomas e passaram a integrar redes internacionais fragmentadas, caracterizadas pela

descentralização da produção, modularização de componentes e internacionalização de fornecedores (Lima, 2014).

Nesse novo paradigma produtivo, as empresas automobilísticas assumem papel central como coordenadoras das cadeias globais de valor, concentrando decisões relacionadas ao design, pesquisa, desenvolvimento e comercialização, enquanto regiões periféricas passam a desempenhar funções predominantemente ligadas à montagem e ao fornecimento de componentes de menor valor agregado. Conforme argumentam Sarti e Hiratuka (2017), a inserção brasileira nas cadeias globais de valor ocorre de forma subordinada, limitada principalmente a atividades industriais de média complexidade, o que reduz o potencial de inovação tecnológica e de internalização do conhecimento produtivo.

No caso brasileiro, a abertura econômica e as políticas de incentivos fiscais implementadas a partir da década de 1990 impulsionaram um processo de reespacialização produtiva da indústria automobilística. As montadoras passaram a buscar novas localizações fora do eixo tradicional do Sudeste, especialmente em regiões como Nordeste e Centro-Oeste, motivadas por menores custos operacionais, vantagens logísticas e benefícios tributários oferecidos pelos governos estaduais. Esse movimento intensificou a interiorização industrial e alterou significativamente a geografia produtiva nacional (Lima, 2014).

Segundo De Negri e Cavalcante (2014), as transformações tecnológicas associadas à manufatura enxuta e à integração digital da produção contribuíram para o surgimento de complexos industriais integrados, nos quais montadoras e fornecedores de primeiro nível compartilham o mesmo território produtivo. Os polos automobilísticos de Goiana (PE) e Camaçari (BA) representam exemplos desse modelo de organização produtiva, baseado na proximidade territorial entre empresa âncora e sistemistas globais.

Entretanto, a literatura destaca que a simples instalação de montadoras em regiões periféricas não garante automaticamente processos sustentáveis de desenvolvimento regional. Conforme apontam Vargas e Bunde (2021), sem mecanismos de integração produtiva local, qualificação profissional e fortalecimento institucional, os investimentos industriais tendem a operar como enclaves produtivos, gerando baixo efeito multiplicador sobre a economia regional. Dessa forma, a reespacialização produtiva deve ser compreendida não apenas como deslocamento

geográfico das fábricas, mas como reorganização hierárquica das relações de poder e conhecimento no interior das cadeias globais de produção.

Políticas industriais, incentivos fiscais e desenvolvimento regional

As políticas industriais brasileiras historicamente estiveram associadas à atuação do Estado como indutor do desenvolvimento econômico e da industrialização nacional. Desde o período desenvolvimentista, especialmente a partir da década de 1930, o Estado brasileiro assumiu papel central na coordenação dos investimentos produtivos, na expansão da infraestrutura e na promoção da substituição de importações (Bresser-Pereira, 2016).

O Plano de Metas implementado no governo Juscelino Kubitschek consolidou a indústria automobilística como setor estratégico da industrialização brasileira, favorecendo a concentração produtiva no Sudeste, particularmente no Estado de São Paulo. Conforme Cano (2002), esse modelo promoveu modernização industrial e crescimento econômico, mas também aprofundou desigualdades regionais e dependência tecnológica.

A partir da década de 1990, a política industrial brasileira passou a incorporar estratégias voltadas à desconcentração espacial da indústria. A abertura econômica, associada à criação do Regime Automotivo Brasileiro e posteriormente do Regime Automotivo Especial, buscou estimular a instalação de montadoras em regiões historicamente menos industrializadas, especialmente Norte, Nordeste e Centro-Oeste (Brasil, 1997).

Nesse contexto, consolidou-se a chamada “guerra fiscal”, caracterizada pela disputa entre estados brasileiros pela atração de investimentos industriais por meio da concessão de incentivos tributários, financiamentos subsidiados e investimentos em infraestrutura. Segundo Pacheco (1998), embora esse movimento tenha favorecido certa desconcentração produtiva, também produziu desequilíbrios fiscais e resultados heterogêneos em termos de desenvolvimento regional.

Bielschowsky (2012) argumenta que o chamado neodesenvolvimentismo brasileiro combinou expansão do crédito público, políticas industriais e incentivos à infraestrutura, mas careceu de estratégias estruturadas de inovação tecnológica e fortalecimento produtivo regional. Como consequência, muitos investimentos industriais permaneceram dependentes de capitais externos e pouco integrados às economias locais.

Conforme destacam Sarti e Hiratuka (2017), políticas industriais baseadas exclusivamente na atração de grandes empreendimentos tendem a produzir efeitos limitados quando não

acompanhadas de mecanismos voltados ao fortalecimento das cadeias produtivas locais, da inovação e da capacitação tecnológica. Nesse sentido, a efetividade das políticas regionais depende da capacidade estatal de planejamento, coordenação e implementação de estratégias de longo prazo (Pires; Gomide, 2014).

Desenvolvimento regional, endogeneização e capacidades territoriais

O debate sobre desenvolvimento regional evoluiu de abordagens centradas exclusivamente no crescimento econômico para perspectivas que valorizam capacidades territoriais, inovação, governança e sustentabilidade institucional. As formulações clássicas de Perroux (1955) sobre polos de crescimento influenciaram fortemente as políticas regionais brasileiras, defendendo que grandes empreendimentos industriais poderiam irradiar efeitos positivos para atividades econômicas periféricas por meio dos chamados encadeamentos produtivos.

Complementarmente, Myrdal (1957) desenvolveu a teoria da causação circular cumulativa, segundo a qual processos econômicos tendem a reforçar desigualdades territoriais já existentes. Regiões mais desenvolvidas concentram investimentos, infraestrutura e mão de obra qualificada, enquanto regiões periféricas enfrentam ciclos de dependência e fragilidade estrutural. Para o autor, políticas públicas intervencionistas tornam-se fundamentais para romper processos cumulativos de desigualdade regional.

A partir da década de 1980, emergiram abordagens centradas no desenvolvimento endógeno, enfatizando a capacidade dos territórios de internalizar os benefícios econômicos decorrentes dos investimentos produtivos. Segundo Amaral Filho (2001), o desenvolvimento regional sustentável depende da retenção local de renda, conhecimento, inovação e capacidades produtivas, exigindo mais do que a simples atração de empresas externas.

Nesse contexto, a literatura destaca a importância do capital humano, da inovação tecnológica e da governança territorial. Dallabrida (2011) argumenta que o desenvolvimento regional depende da articulação entre governos locais, setor privado, universidades e sociedade civil, formando redes institucionais capazes de estimular aprendizado coletivo e inovação regional.

Os Arranjos Produtivos Locais (APLs) e clusters industriais também assumem relevância nesse debate. Conforme Suzigan et al. (2001), a consolidação de sistemas produtivos locais exige densidade institucional, cooperação empresarial e políticas públicas voltadas ao fortalecimento das capacidades tecnológicas regionais. No caso da indústria automobilística, experiências como os

polos de Goiana e Camaçari evidenciam os desafios de transformar grandes investimentos industriais em ecossistemas regionais sustentáveis de inovação e desenvolvimento.

Além disso, a literatura recente destaca que a industrialização produz tanto externalidades positivas quanto negativas. Entre os efeitos positivos estão a geração de empregos, o aumento da arrecadação tributária e a expansão da infraestrutura urbana. Por outro lado, autores como Brandão (2012) e Pacheco (1998) apontam impactos relacionados à dependência econômica excessiva, pressão sobre serviços públicos, especulação imobiliária e aprofundamento de desigualdades socioespaciais.

Dessa forma, o desenvolvimento regional sustentável depende não apenas da presença de investimentos produtivos, mas da capacidade institucional dos territórios de converter crescimento econômico em inclusão social, inovação e fortalecimento das capacidades locais. Conforme destacam Gomide e Pires (2014), políticas públicas efetivas exigem capacidades estatais administrativas, técnicas e políticas capazes de coordenar ações intersetoriais e promover estratégias duradouras de desenvolvimento territorial.

Metodologia

A pesquisa caracterizou-se como um estudo de natureza aplicada e abordagem predominantemente quantitativa, complementada por análise documental interpretativa. O objetivo consistiu em analisar os impactos econômicos, sociais e institucionais decorrentes da instalação dos polos automobilísticos de Goiana (PE) e Camaçari (BA), considerando as políticas de incentivos fiscais e de interiorização industrial adotadas no Brasil nas últimas décadas.

O desenho metodológico baseou-se no estudo de caso comparado, estratégia adequada para a análise de fenômenos complexos relacionados ao desenvolvimento regional e às políticas industriais. Foram selecionados os municípios de Goiana e Camaçari por representarem experiências emblemáticas da reespacialização da indústria automobilística no Nordeste brasileiro, embora em contextos históricos e institucionais distintos.

A análise concentrou-se no período entre 2000 e 2025, utilizando dados secundários provenientes de bases oficiais, como IBGE, RAIS/CAGED, FINBRA e INEP. Foram analisados indicadores econômicos, sociais e territoriais, incluindo PIB municipal, arrecadação tributária, emprego formal, IDEB, mortalidade infantil e infraestrutura urbana.

Complementarmente, realizou-se análise documental de legislações estaduais de incentivos fiscais, programas de desenvolvimento econômico e documentos institucionais relacionados à governança territorial dos polos automobilísticos. A articulação entre análise quantitativa e documental permitiu compreender não apenas os resultados econômicos observados, mas também os fatores institucionais que condicionaram as trajetórias de desenvolvimento regional nos municípios estudados.

Análise dos resultados

Goiana (PE): crescimento econômico e concentração territorial

Os resultados demonstram que Goiana apresentou forte expansão econômica após a instalação do polo automotivo da Stellantis. Conforme os dados do IBGE, o município registrou população de 81.055 habitantes no Censo de 2022 e PIB per capita de R$ 171.409,82 em 2023, valor significativamente superior às médias estadual e regional. As receitas brutas realizadas ultrapassaram R$ 862 milhões em 2024, evidenciando expressiva ampliação da capacidade fiscal municipal.

A elevação do PIB per capita e da arrecadação municipal indica que a instalação do polo automotivo promoveu intensa reestruturação produtiva local, alterando o perfil econômico anteriormente associado à monocultura da cana-de-açúcar. Esse padrão é compatível com a interpretação de Perroux (1955), segundo a qual grandes investimentos industriais tendem a produzir efeitos de polarização econômica e concentração territorial do crescimento.

Entretanto, a análise comparativa com os municípios do entorno demonstra que os efeitos econômicos da industrialização permaneceram fortemente concentrados em Goiana. Municípios vizinhos, como Aliança, Condado, Itambé e Macaparana, mantiveram PIB per capita significativamente inferiores, variando entre aproximadamente R$ 12 mil e R$ 17 mil, além de receitas públicas substancialmente menores.

Esses resultados sugerem limitada difusão regional dos benefícios econômicos associados ao polo automotivo. Embora Goiana tenha se consolidado como centro regional de dinamismo produtivo, os municípios vizinhos não internalizaram, na mesma intensidade, os ganhos decorrentes da industrialização recente. O padrão observado reforça a interpretação de Diniz (2009) sobre a

tendência de concentração espacial dos investimentos industriais em municípios-sede de grandes empreendimentos.

Mercado de trabalho e estrutura produtiva em Goiana

No mercado de trabalho formal, Goiana apresentou desempenho superior ao dos municípios vizinhos. O município concentrou aproximadamente 32,4 mil trabalhadores formais, com salário médio de 2,3 salários mínimos, refletindo a presença de ocupações industriais vinculadas à cadeia automotiva.

Apesar da expansão do emprego formal, os dados revelam persistência de forte desigualdade distributiva. Aproximadamente 48,2% da população permaneceu com rendimento nominal mensal per capita de até meio salário mínimo, indicando que os ganhos econômicos da industrialização não se disseminaram de forma homogênea pela estrutura social local.

Do ponto de vista produtivo, verificou-se elevada especialização industrial. A instalação da Stellantis provocou forte expansão do Valor Adicionado Bruto (VAB) industrial e rápida elevação do PIB municipal. Contudo, os municípios do entorno permaneceram dependentes de atividades agropecuárias e serviços de baixa complexidade, evidenciando baixa integração regional das cadeias produtivas.

Esse resultado aproxima-se da literatura sobre enclaves industriais, segundo a qual grandes empreendimentos podem gerar crescimento econômico localizado sem produzir encadeamentos produtivos amplos no território regional (Suzigan; Furtado, 2006).

Indicadores sociais e infraestrutura urbana em Goiana

Os indicadores sociais de Goiana apresentaram evolução gradual, porém sem acompanhar proporcionalmente a intensidade do crescimento econômico. O IDHM municipal passou de 0,572 em 2000 para 0,651 em 2010, mantendo-se na faixa de desenvolvimento humano médio.

Embora os indicadores educacionais tenham apresentado avanços, os resultados do IDEB permaneceram relativamente modestos, especialmente nos anos finais do ensino fundamental. Na área da saúde, a mortalidade infantil permaneceu elevada quando comparada a municípios com estrutura urbana mais consolidada.

Os dados de infraestrutura urbana evidenciaram limitações relevantes. O crescimento populacional e produtivo intensificou pressões sobre saneamento, mobilidade urbana e habitação,

sem que a expansão da infraestrutura acompanhasse integralmente a velocidade da transformação econômica. Esses resultados sugerem dissociação entre crescimento econômico acelerado e melhoria proporcional das condições urbanas e sociais.

Camaçari (BA): industrialização diversificada e capacidades acumuladas

Os resultados de Camaçari evidenciaram trajetória distinta daquela observada em Goiana. O município apresentou população superior a 300 mil habitantes em 2022, receitas públicas superiores a R$ 2,5 bilhões em 2024 e PIB per capita de aproximadamente R$ 91 mil em 2023.

Diferentemente de Goiana, Camaçari consolidou estrutura produtiva mais diversificada, sustentada não apenas pela indústria automobilística, mas também pelos setores petroquímico, químico, metalmecânico e energético. Essa diversificação reduziu a dependência econômica de uma única empresa ou cadeia produtiva.

A presença histórica do Polo Petroquímico da Bahia favoreceu a construção gradual de capacidades institucionais, fiscais e produtivas ao longo de décadas. Conforme os dados analisados, Camaçari apresentou melhores indicadores sociais relativos, maior capacidade arrecadatória e infraestrutura urbana mais consolidada quando comparada a Goiana.

Além disso, a inserção do município na Região Metropolitana de Salvador ampliou sua integração funcional com municípios vizinhos, favorecendo a difusão territorial de atividades econômicas e serviços complementares.

Comparação entre Goiana e Camaçari

A comparação entre Goiana e Camaçari permitiu identificar dois padrões distintos de industrialização regional. Goiana representou um caso de industrialização recente, concentrada e altamente dependente de uma firma-âncora, enquanto Camaçari apresentou trajetória de industrialização cumulativa, diversificada e institucionalmente consolidada.

Embora Goiana tenha alcançado PIB per capita superior ao de Camaçari, seus indicadores sociais e urbanos permaneceram inferiores. Isso sugere que crescimento econômico acelerado não se converte automaticamente em desenvolvimento territorial sustentável.

Camaçari, por outro lado, apresentou maior equilíbrio entre crescimento econômico, capacidade fiscal e provisão de infraestrutura urbana e serviços públicos. Os dados indicam que a

maior diversificação produtiva e a acumulação histórica de capacidades institucionais favoreceram maior resiliência econômica e melhor difusão dos benefícios do crescimento.

Os resultados confirmam que o impacto territorial da industrialização depende não apenas do volume inicial do investimento, mas também da densidade produtiva, da diversificação econômica, da integração regional e da capacidade institucional acumulada ao longo do tempo.

Considerações finais

A análise comparativa dos polos automobilísticos de Goiana (PE) e Camaçari (BA) demonstrou que as políticas de incentivos fiscais e de atração industrial podem promover crescimento econômico expressivo e reestruturação produtiva regional. Entretanto, os resultados observados evidenciam que os efeitos da industrialização sobre o desenvolvimento territorial dependem diretamente das capacidades institucionais, da trajetória histórica de industrialização e do grau de diversificação produtiva de cada município.

No caso de Goiana, a instalação da Stellantis produziu forte expansão do PIB municipal, do valor adicionado industrial e da arrecadação pública, confirmando o potencial da indústria automobilística como vetor de dinamização econômica local. Contudo, os dados analisados indicaram que esse crescimento ocorreu de forma concentrada e com limitada difusão regional.

Os municípios do entorno permaneceram com baixos níveis de dinamismo produtivo, reduzida capacidade fiscal e indicadores sociais relativamente semelhantes aos observados antes da implantação do polo automotivo. Assim, verificou-se um padrão de crescimento econômico territorialmente concentrado, próximo ao modelo de enclave industrial descrito pela literatura sobre desenvolvimento regional.

Em contraste, Camaçari apresentou trajetória mais equilibrada entre crescimento econômico, diversificação produtiva e desenvolvimento social. A presença histórica do Polo Petroquímico da Bahia, posteriormente articulada à indústria automobilística e a outros segmentos industriais, favoreceu a construção gradual de capacidades institucionais e produtivas mais robustas. Essa configuração permitiu maior capacidade de retenção dos benefícios econômicos no território, além de maior resiliência econômica diante de oscilações setoriais.

Os resultados também evidenciaram que políticas de incentivos fiscais, embora fundamentais para a atração de investimentos industriais, não são suficientes, isoladamente, para promover desenvolvimento regional sustentável. A efetividade dessas políticas mostrou-se

condicionada à existência de mecanismos complementares de diversificação produtiva, qualificação profissional, planejamento urbano e fortalecimento das capacidades estatais locais.

Além disso, a pesquisa demonstrou que a industrialização recente produz impactos significativos sobre infraestrutura urbana, serviços públicos e dinâmica territorial. Municípios com maior capacidade de planejamento e coordenação institucional tendem a absorver de forma mais equilibrada as pressões decorrentes do crescimento econômico acelerado. Em contextos de menor capacidade institucional, os ganhos econômicos convivem com limitações persistentes nas áreas de saneamento, mobilidade, habitação e provisão de serviços públicos.

Dessa forma, a comparação entre Goiana e Camaçari reforça o argumento de que crescimento econômico e desenvolvimento territorial não constituem processos automaticamente convergentes. A conversão do dinamismo industrial em melhorias sociais e urbanas depende da articulação entre estrutura produtiva, capacidades institucionais e integração regional.

Por fim, o estudo contribui para o debate sobre políticas industriais e desenvolvimento regional no Brasil, evidenciando a necessidade de estratégias territoriais de longo prazo capazes de ampliar os encadeamentos produtivos locais e reduzir a dependência econômica associada a grandes empreendimentos industriais. Como agenda futura de pesquisa, sugere-se a ampliação da análise comparativa para outros polos industriais brasileiros, permitindo aprofundar a compreensão sobre os diferentes arranjos institucionais e territoriais que condicionam os efeitos da industrialização sobre o desenvolvimento regional sustentável.

Referências

AMARAL FILHO, Jair do. A endogeneização no desenvolvimento econômico regional e local. *Planejamento e Políticas Públicas*, 2001. Disponível em: https://cursos.unipampa.edu.br/cursos/pgdrf/files/2010/10/Artigo_3.pdf. Acesso em: 10 ago. 2025.

BIELSCHOWSKY, Ricardo. Estratégia de desenvolvimento e as três frentes de expansão no Brasil: um desenho conceitual. *Economia e Sociedade*, Campinas, v. 21, Número Especial, p. 729-747, dez. 2012. Disponível em: https://www.scielo.br/j/ecos/a/F8mXfg5mkdfyjw5Y5bLXqxg/?format=pdf&lang=pt. Acesso em: 17 ago. 2025.

BRANDÃO, Carlos Antônio. *Território e Desenvolvimento: as múltiplas escalas entre o local e o Global*. 2. ed. Campinas: Editora Unicamp, 2012.

BRASIL. Lei nº 9.449, de 14 de março de 1997. Reduz o imposto de importação para os produtos que especifica e dá outras providências. *Diário Oficial da União*: seção 1, Brasília, DF, 17 mar. 1997. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9449.htm. Acesso em: 6 dez. 2025.

BRESSER-PEREIRA, Luiz Carlos. *A construção política do Brasil: sociedade, economia e Estado desde a Independência*. 4. ed. São Paulo: Editora 34, 2016.

CAMARGO, Otávio Silva. *As mudanças na organização e localização da indústria automobilística brasileira (1996–2001)*. 2006. n. f. Tese (Doutorado em Economia) – Universidade Federal de Minas Gerais, Centro de Desenvolvimento e Planejamento Regional, Faculdade de Ciências Econômicas, Belo Horizonte, 2006. Disponível em: https://repositorio.ufmg.br/server/api/core/bitstreams/9d86c1ca-f993-4ec7-8d3e-491718a1f842/content. Acesso em: 6 dez. 2025.

CANO, Wilson. *Ensaios sobre a formação econômica regional do Brasil*. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2002. Disponível em: https://pt.scribd.com/document/663990096/Wilson-Cano-Ensaio-Sobre-a-Formacao-Economica-Regional-Do-Brasil-Editora-Da-UNICAMP-2002. Acesso em: 15 set. 2025.

DALLABRIDA, Valdir Roque. Governança territorial e desenvolvimento: as experiências de descentralização político-administrativa no Brasil como exemplos de institucionalização de novas escalas territoriais de governança. In: CIRCUITO DE DEBATES ACADÊMICOS, 1., 2011, Brasília. *Anais do I Circuito de Debates Acadêmicos - II CODE*. Brasília: IPEA, 2011. Disponível em: https://www.ipea.gov.br/code2011/chamada2011/pdf/area7/area7-artigo11.pdf. Acesso em: 10 jun. 2025.

DE NEGRI, Fernanda; CAVALCANTE, Luiz Ricardo (org.). *Produtividade no Brasil: desempenho e determinantes*. Brasília: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), 2014. Disponível em: https://repositorio.ipea.gov.br/entities/book/050524d6-c18f-470c-ae89-79914a92f802. Acesso em: 15 set. 2025.

DIAS, Rodrigo Augusto Oliveira de Barros. *Incentivos à indústria e desenvolvimento local*: análise comparada dos polos automotivos de Goiana-PE e Camaçari-BA. 2026. Dissertação (Mestrado Profissional em Gestão e Políticas Públicas) – Instituto Brasileiro de Ensino, Desenvolvimento e Pesquisa, São Paulo, 2026. Disponível em: https://repositorio.idp.edu.br/. Acesso em: 16 set. 2026.

DINIZ, Clélio Campolina. Celso Furtado e o desenvolvimento regional. *Nova Economia*, Belo Horizonte, v. 19, n. 2, p. 227-249, 2009. Disponível em: https://www.scielo.br/j/neco/a/5HDgfpbLkc7kymBT7d7nDDv/abstract/?lang=pt. Acesso em: 5 set. 2025.

GOMIDE, Alexandre de Ávila; PIRES, Roberto Rocha C. *Capacidades estatais e democracia: arranjos institucionais de políticas públicas*. Brasília: IPEA, 2014. Disponível em: https://repositorio.ipea.gov.br/server/api/core/bitstreams/d202e434-1308-49a7-b586-8efdb3011a8c/content. Acesso em: 11 nov. 2025.

LIMA, Uallace M. A Cadeia global de valor da indústria automobilística: dinâmica de produção e comércio exterior. *Boletim de Economia e Política Internacional*, n. 17, maio/ago. 2014. Disponível em: https://repositorio.ipea.gov.br/server/api/core/bitstreams/daef0104-1393-4c2d-a066-9b28ba583f84/content. Acesso em: 5 set. 2025.

MYRDAL, Gunnar. *Economic theory and underdeveloped regions*. London: Duckworth, 1957.

PACHECO, Carlos Américo. *Fragmentação da Nação*. Campinas, SP: UNICAMP, Instituto de Economia, 1998. Disponível em: https://www.eco.unicamp.br/images/publicacoes/Livros/30anos/Fragmentacaodanacao1.pdf. Acesso em: 6 nov. 2025.

PERROUX, François. Note sur la notion de pôle de croissance. *Économie Appliquée*, Paris, v. 8, n. 1, p. 307–320, 1955. Disponível em: https://www.persee.fr/doc/ecoap_0013-0494_1955_num_8_1_2522. Acesso em: 20 out. 2025.

PIMENTEL, Kleber Alves; MARTINS, Guilherme Nunes; RIBEIRO, Wellington. Impactos da implantação da fábrica JEEP/FIAT sobre o PIB per capita do município de Goiana/PE-Brasil. *International Multilingual Journal of Science and Technology (IMJST)*, v. 6, n. 4, p. 1–8, abr. 2021. Disponível em: https://www.imjst.org/wp-content/uploads/2021/04/IMJSTP29120470.pdf. Acesso em: 6 nov. 2025.

SARTI, Fernando; HIRATUKA, Celio. Transformações na estrutura produtiva global, desindustrialização e desenvolvimento industrial no Brasil: uma contribuição ao debate. *Revista de Economia Política*, São Paulo, v. 37, n. 1 (146), p. 189-207, jan./mar. 2017. Disponível em: https://www.scielo.br/j/rep/a/xn7cpQfVSGCZSxdDpbn5zTc/?format=pdf&lang=pt. Acesso em: 22 out. 2025.

SUPERINTENDÊNCIA DO DESENVOLVIMENTO DO NORDESTE (SUDENE). *Plano Regional de Desenvolvimento do Nordeste – PRDNE 2020–2031*. Recife: SUDENE, 2020. Disponível em: https://www.gov.br/sudene/pt-br/assuntos/prdne. Acesso em: 16 out. 2025.

SUZIGAN, Wilson; FURTADO, João. Política industrial e desenvolvimento. *Revista de Economia Política*, v. 26, n. 2 (102), p. 163–185, abr./jun. 2006. Disponível em: https://www.scielo.br/j/rep/a/mSMT3Jw8Mv7ZFNcWqRtyNkv/?format=pdf&lang=pt. Acesso em: 6 dez. 2025.

SUZIGAN, Wilson; GARCIA, Renato; FURTADO, João; SAMPAIO, Sergio E. K. Aglomerações industriais no Estado de São Paulo. *Economia Aplicada*, v. 5, n. 4, p. 695-717, 2001. Disponível em: https://revistas.usp.br/ecoa/article/view/219787/200649. Acesso em: 17 set. 2025.

VARGAS, Priscila Gonçalves; BUNDE, Altacir. Indústria automobilística brasileira: uma análise das principais transformações tecnológicas no sistema produtivo e seu impacto sobre o emprego. *Revista Pegada*, v. 22, n. 2, 2021. Disponível em: https://revista.fct.unesp.br/index.php/pegada/article/view/8555/pdf. Acesso em: 19 out. 2025.

RIGeP

REVISTA DE DEBATES EM RELAÇÕES INTERNACIONAIS, GESTÃO E POLÍTICA

VOLUME 1 · NÚMERO 5

Revista de Debates em Relações Internacionais, Gestão e Política

portaldeperiodicos.idp.edu.br