



Universidade Católica Do Salvador

Pró-Reitora de Pesquisa e Pós-Graduação

Doutorado em Planejamento territorial e Desenvolvimento Social

CLEBER DE SOUZA COUTO

ELOS DA CADEIA AUTOMOTIVA EM FEIRA DE SANTANA:

história, interferências no espaço urbano e possibilidades de desenvolvimento

Salvador

2018

CLEBER DE SOUZA COUTO

**ELOS DA CADEIA AUTOMOTIVA EM FEIRA DE SANTANA:
história, interferências no espaço urbano e possibilidades de desenvolvimento**

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Social da Universidade Católica do Salvador, como requisito parcial para obtenção do grau de Doutor em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Social. Linha de Pesquisa: Territorialidade, Desenvolvimento Social e Meio Ambiente.

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Maria Helena Ochi Flexor

Salvador

2018

Ficha Catalográfica. UCSAL. Sistema de Bibliotecas
Setor de cadastramento.

C871 Couto, Cleber de Souza

Elos da cadeia automotiva em Feira de Santana: história, interferências no espaço urbano e possibilidades de desenvolvimento/ Cleber de Souza Couto. – Salvador: UCSal. Pró-Reitoria de Pesquisa e Pós-Graduação, 2018. 383 f.

Tese apresentada à Universidade Católica do Salvador, como requisito parcial para obtenção do grau de Doutor em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Social.

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Maria Helena Ochi Flexor

1. Planejamento Territorial 2. Comércio Urbano 3. Indústria Automotiva 4. Veículos Automotores I. Universidade Católica do Salvador. – Pró-Reitoria de Pesquisa e Pós-Graduação II. Doutorado.

CDU 711.4:629(813.8)



UNIVERSIDADE CATÓLICA DO SALVADOR
Pró-Reitoria de Pesquisa e Pós Graduação
Programa de Pós-graduação em Planejamento
Territorial e Desenvolvimento Social

TERMO DE APROVAÇÃO

Cleber de Souza Couto

“Elos da cadeia automotiva em Feira de Santana: História, interferências no espaço urbano e possibilidades de desenvolvimento”

Tese aprovada como requisito parcial para obtenção do grau de Doutor em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Social.

Salvador, 22 de março de 2018.

Banca Examinadora:

Prof. Dra. Maria Helena Matue Ochi Flexor (orientadora)
Doutora em História Social
Universidade Católica de Salvador - UCSal

Prof. Dra. Laila Nazem Mourad
Doutora em Arquitetura e Urbanismo
Universidade Católica de Salvador - UCSal

Prof. Dr. Amílcar Baiardi
Doutor em Ciências Humanas
Universidade Católica de Salvador - UCSal

Prof. Dra. Maria Leny Souza Oliveira
Doutora em Desenvolvimento Regional e Urbano
Universidade Estadual de Feira de Santana - UEFS

Prof. Dr. José Gileá de Souza
Doutor em Desenvolvimento Regional e Urbano
Universidade Estadual da Bahia - UNEB
Universidade Salvador - UNIFACS

Dedico este trabalho: aos meus filhos Cleber e Maria Paula, pelo amor que sinto e pelo compromisso que criam; ao Prof. Jorge Jesus de Almeida que me facultou o ingresso na carreira acadêmica, com desprendimento e amizade. A Adriana Mattos, minha mulher, sem a qual esse trabalho não se finalizaria.

AGRADECIMENTOS

A Deus, à minha mãe, Aladia, e ao meu pai Emigdio (*in memorian*), pela vida em si. Aos demais familiares e amigos que, de alguma forma, contribuíram para a concretização deste trabalho. A Universidade do Estado da Bahia (UNEB), enquanto instituição, por ter permitido o afastamento das atividades docentes para que eu pudesse me dedicar às atividades do Curso da Universidade Católica do Salvador (UCSAL), para obtenção do título de doutorado. Aos colegas, do Campus XI, da UNEB, por terem aceitado e respeitado a minha ausência. A UCSAL por ter facultado a oportunidade da realização do doutorado.

A minha orientadora, Prof.^a Dr.^a Maria Helena Ochi Flexor, pela competência, apoio, paciência e amizade. Aos professores do Programa de Planejamento Territorial e Desenvolvimento Social, da UCSAL, em especial: ao Prof. Dr. Amilcar Baiardi pelo apoio contínuo, desde o processo de ingresso no curso; à Prof.^a Dr.^a Barbara-Christine Marie Nentwig Silva, pelo período em que prestou valiosas orientações e ao saudoso Coordenador do Curso, Prof. Dr. Sylvio Bandeira de Mello e Silva (*in memoriam*) pelo interesse em ajudar, em todos os momentos.

A Maria Helena Pereira de Sant'Anna minha madrinha de iniciação profissional. Ao Professor e historiador Carlos Alberto Almeida Mello pelas orientações diversas e, principalmente, pela amizade. Ao Amigo Rubislan Oliveira Passos pelo apoio dispensado em diversos momentos importantes da minha vida profissional. A todas as pessoas entrevistadas que demonstraram desapego e boa vontade em fornecer informações preciosas para a pesquisa e passaram a fazer parte do rol de amigos.

Aos colegas de Curso e das disciplinas do Programa de Planejamento Territorial e Desenvolvimento Social, tanto os do Doutorado, quanto os do Mestrado. À Professora Sandra Medeiros Santo pela presteza e boa vontade em ceder diversos materiais para a conclusão do trabalho. À Banca Examinadora, aos Professores Dr. Amilcar Baiardi; Dr. José Gileá de Souza e Dra. Laila Nazem Mourad e Maria Leny Souza Oliveira, pelas sugestões e contribuições ao trabalho e dedicação e paciência para com o processo.

RESUMO

É quase um axioma a importância do automóvel na reconfiguração do espaço urbano. Sendo ele um elemento de expansão das áreas ocupadas nos municípios, intervindo no ordenamento do território, além da sua importância do ponto de vista do capital, uma vez que, para a sua utilização faz-se necessária a obtenção de insumos e a comercialização de produtos, associados a uma cadeia, para o seu funcionamento. Tem-se por objetivo identificar o surgimento e a evolução dos diversos setores relacionados aos automóveis em Feira de Santana, Bahia, Brasil, e analisar suas interferências no espaço urbano, e as possibilidades de contribuição dos diferentes empreendimentos para o desenvolvimento municipal. Estuda-se o surgimento das empresas dos elos da cadeia automotiva, apontando e caracterizando a sua localização em três períodos, a década de 1950, os anos de 1979 e 2017, simultaneamente, analisando a atuação do setor público no processo de criação e existência do objeto apontado. A partir de pesquisa bibliográfica e de campo, se colheu dados para um estudo descritivo e adotaram-se vários métodos de abordagem, com destaque para os de análise e síntese, hipotético-dedutivo, apoiados pelos métodos comparativo, histórico e quantitativo. É proposto o estudo e projeto de uma cadeia produtiva e de negócios mais abrangente, que se denomina cadeia automotiva, envolvendo setores antes negligenciados. Facultado pelos estudos relacionados à logística reversa, foi agregado aos canais e elos comumente citados mais um canal, que se denomina de canal de usados, constituído por três elos: os leilões de usados, os distribuidores, - concessionárias de veículos usados -, e os varejistas de peças e acessórios usados. Verificou-se que não existe uma estrutura de apoio da administração pública e de outras entidades de pesquisa, capacitação e fomento, nem um relacionamento entre os empreendimentos que gere uma organização com resultados positivos coletivos que facultem qualificar as aglomerações existentes como Arranjo Produtivo Local. Conclui-se que se faz necessária a participação mais incisiva do setor público, principalmente através da administração municipal, buscando fiscalizar e estimular as melhorias necessárias dirigidas a cada elo da cadeia demonstrada. O arcabouço jurídico legal existente é mais que suficiente para permitir que a administração municipal atue no setor.

Palavras-chave: Planejamento Territorial. Comércio Urbano. Indústria Automotiva. Veículos Automotores.

ABSTRACT

The importance of the automobile in the reconfiguration of the urban space is almost an axiom. It is an element of expansion of the areas occupied in the municipalities, intervening in the planning of the territory, besides its importance from the point of view of capital, since, for its use it is necessary to obtain inputs and the commercialization of products, associated with a chain, for its operation. The objective is to identify the emergence and evolution of the various sectors related to automobiles in Feira de Santana, Bahia, Brazil, and to analyze their interference in urban space, and the possibilities of contribution of the different enterprises to the municipal development. It is studied the emergence of companies from the links of the automotive chain, pointing out and characterizing their location in three periods, the 1950s, the years of 1979 and 2017, simultaneously, analyzing the performance of the public sector in the process of creation and existence of the object pointed out. From a bibliographical and field research, we collected data for a descriptive study and adopted several methods of approach, with emphasis on analysis and synthesis, hypothetical-deductive, supported by comparative, historical and quantitative methods. It is proposed the study and design of a more comprehensive chain of production and business, which is called the automotive chain, involving previously neglected sectors. Based on the studies related to reverse logistics, a further channel was added to the commonly used channels and links, which is known as a used channel, consisting of three links: used auctions, distributors, - used car dealerships, and retailers of used parts and accessories. It was verified that there is no support structure of the public administration and other entities of research, training and promotion, nor a relationship between the enterprises that generate an organization with positive collective results that qualify the existing agglomerations as Local Productive Arrangement. It is concluded that the more incisive participation of the public sector is necessary, mainly through the municipal administration, seeking to supervise and stimulate the necessary improvements directed to each chain link demonstrated. The existing legal framework is more than enough to allow the municipal administration to operate in the sector.

Key words: Territorial Planning, Urban Commerce, Automotive Industry, Motor Vehicles.

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	23
2	FEIRA DE SANTANA: HISTÓRICO SOCIOECONÔMICO	30
2.1	DA FORMAÇÃO À EMANCIPAÇÃO.....	32
2.2	DA EMANCIPAÇÃO À INDUSTRIALIZAÇÃO.....	38
2.3	PERÍODO CONTEMPORÂNEO.....	51
3	BREVE HISTÓRICO DOS VEÍCULOS AUTOMOTORES	56
3.1	SURGIMENTO, CONFLITOS E ACEITAÇÃO.....	59
3.2	AUTOVEÍCULOS NO BRASIL.....	63
3.3	AUTOVEÍCULOS EM FEIRA DE SANTANA	70
3.4	CAMINHOS NECESSÁRIOS: VIAS, ESTRADAS E RODOVIAS.....	85
4	CADEIA AUTOMOTIVA	99
4.1	PROPOSTA MAIS REAL E ABRANGENTE.....	107
4.2	ASPECTOS DE LOCALIZAÇÃO	112
4.3	CADEIA AUTOMOTIVA EM FEIRA DE SANTANA.....	125
5	CANAL OFICIAL OU DAS MONTADORAS	133
5.1	MONTADORAS.....	139
5.1.1	Distribuidores, concessionárias das montadoras ou de veículos novos.....	153
5.2	CANAL INDEPENDENTE.....	170
5.2.1	Atacadistas, distribuidores de peças e acessórios independentes.....	173
5.2.2	Varejistas de peças e acessórios independentes.....	179
5.2.3	Aplicadores, reparadores independentes.....	185
5.3	CANAL DE USADOS.....	197
5.3.1	Revendedores de veículos usados.....	204
5.3.2	Varejistas de peças e acessórios usados.....	208
6	DISPERSÃO ESPACIAL DOS ELOS	220
6.1	PERFIL DOS EMPREENDIMENTOS NO ANO DE 2017.....	241
7	CONCLUSÕES	314
	REFERÊNCIAS	324
	APÊNDICES	351
	ANEXOS	362

LISTA DE MAPAS

Mapa 1	- Localização de Feira de Santana.....	24
Mapa 2	- Principais sentidos de penetração no território brasileiro entre os séculos XVI e XVIII.....	88
Mapa 3	- Rotas do gado do sertão do São Francisco e de Sergipe em direção á Salvador.....	89
Mapa 4	- Disposição espacial dos elos da cadeia automotiva, década de 1950.....	221
Mapa 5	- Disposição espacial dos elos da cadeia automotiva, 1979.....	223
Mapa 6	- Disposição espacial dos elos da cadeia automotiva, 2017.....	226
Mapa 7	- Disposição espacial dos aplicadores, reparadores, independentes, separados por subtipos, 2017.....	232
Mapa 8	- Dispersão espacial dos representantes da cadeia automotiva na década de 1950, e anos de 1979 e 2017.....	241

LISTA DE FOTOS

Foto 1	- Praça da Bandeira em dia de feira livre. Década de 1920.....	42
Foto 2	- Armando Guerra Durval com seu carro, em Petrópolis.....	65
Foto 3	Residência do Coronel Epifânio Souza.....	74
Foto 4	- Carro alegórico do entrudo, carnaval de 1927.....	78
Foto 5	- Grupo fantasiado para Micareta de 1948.....	79
Foto 6	- Inauguração da primeira frota de Kombi para transporte coletivo urbano, 1968.....	84
Foto 7	- Inauguração da Ponte Rio Branco, sobre o Rio Jacuípe em 1917.....	96
Foto 8	- Trecho da Avenida Senhor dos Passos com calçamento de pedras em 1919.....	97
Foto 9	- Estrada de Rodagem Maria Quitéria/Tanquinho.....	98
Foto 10	- Inauguração da bomba de gasolina Standar na Praça da Bandeira em 1927.....	126
Foto 11	- Serve de comparativo entre um automóvel e um caminhão.....	140
Foto 12	- Resíduos de VFV acumulados em área pública, 2017.....	203
Foto 13	- Concessionária de veículos em Feira de Santana.....	227
Foto 14	- Motocicletas para entrega de mercadorias.....	229
Foto 15	- Área de aglomeração do elo dos varejistas de autopeças.....	231
Foto 16	- Reparo sendo realizado em plena via pública, 2017.....	232
Foto 17	- Descarte de resíduos.....	233
Foto 18	- Lava-jato na via pública, 2017.....	233
Foto 19	- Borracharia de Feira de Santana.....	234
Foto 20	- Loja de revenda de veículos usados, 2017.....	236
Foto 21	- Ação da polícia civil, na Rua Desembargador Filinto Bastos, 2015.....	237
Foto 22	- VFV sendo desmanchados em lugar inadequado.....	238
Foto 23	- Documentos e pertences pessoais das vítimas de roubo, 2015.....	238

Foto 24	- Rua Desembargador Filinto Bastos irregularidades das lojas de peças usadas.....	239
Foto 25	- Presença da Polícia e a serviços em via pública.....	240
Foto 26	- Uso de calçada como vitrine de veículo para revenda.....	307
Foto 27	- Motocicletas para entrega de mercadorias estacionadas na calçada.....	311

LISTA DE FLUXOGRAMAS

Fluxograma 1	- Representação de uma cadeia de suprimentos ou <i>Supply Chain</i> – SCM.....	102
Fluxograma 2	- A Estrutura da cadeia de suprimentos da indústria automobilística com os principais produtos e componentes de cada membro.....	103
Fluxograma 3	- Cadeia de Suprimentos da Indústria Automobilística.....	103
Fluxograma 4	- Complexo automotivo brasileiro.....	104
Fluxograma 5	- Cadeia econômica automotiva.....	105
Fluxograma 6	- Cadeia de suprimentos da indústria de autopeças brasileiras.....	106
Fluxograma 7	- Canal de distribuição típico.....	108
Fluxograma 8	- Tipos de fluxo reverso.....	109
Fluxograma 9	- Cadeia automotiva em Feira de Santana.....	110
Fluxograma 10	- Cadeia de suprimentos.....	171
Fluxograma 11	- Canais tradicionais e novos do segmento de reposição de autopeças....	172
Fluxograma 12	- Canais de distribuição do segmento de autopeças (aftermarket)	177
Fluxograma 13	- Cadeia de suprimentos do setor de reparação automotiva na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, 2009.....	190

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1	- Valor adicionado bruto a preços correntes, por atividade econômica, em R\$ (x 1000), 2015	52
Gráfico 2	- Faturamento da indústria automobilística no Brasil, 1966 a 2015.....	150
Gráfico 3	- Município de localização da matriz.....	167
Gráfico 4	- Distribuição das empresas reparadoras pelo território nacional, 2015.....	189
Gráfico 5	- Município de nascimento dos pais dos informantes dos varejistas de peças e acessórios usados.....	258
Gráfico 6	- Fonte de informações para gestão nas distribuidoras, concessionárias de veículos novos.....	263
Gráfico 7	- Fonte de informações para gestão nas atacadistas, distribuidores de peças e acessórios independentes.....	264
Gráfico 8	- Fonte de informações para a gestão das varejistas de peças e acessórios independentes.....	265
Gráfico 9	- Fonte de informações para a gestão nos aplicadores, reparadores, independentes.....	265
Gráfico 10	- Fonte de informações para a gestão nas varejistas de peças e acessórios usados.....	266
Gráfico 11	- Meios para expandir a rede de contatos entre as distribuidoras, concessionárias de veículos novos.....	266
Gráfico 12	- Meios para expandir rede de contatos nos atacadistas, distribuidores de peças e acessórios independentes.....	267
Gráfico 13	- Meios para expandir rede de contatos entre as varejistas de peças e acessórios independentes.....	267
Gráfico 14	- Meios para expandir a rede de contatos entre os aplicadores, reparadores, independentes.....	268
Gráfico 15	- Meios para expandir rede de contatos entre as varejistas de peças e acessórios usados.....	268
Gráfico 16	- Tipo de controle informatizado nas varejistas de peças e acessórios independentes.....	269
Gráfico 17	- Tipo de controle informatizado dos aplicadores, reparadores, independentes.....	270
Gráfico 18	- Tipo de controle informatizado dos revendedores de veículos usados.....	270

Gráfico 19	- Tipo de controle informatizado nos varejistas de peças e acessórios usados.....	271
Gráfico 20	- Meios de divulgação do negócio das distribuidoras, concessionárias de veículos novos.....	272
Gráfico 21	- Meios de divulgação da empresa dos atacadistas, distribuidores de peças e acessórios independentes.....	273
Gráfico 22	- Meios de divulgação do negócio dos varejistas de peças e acessórios independentes.....	273
Gráfico 23	- Meios de divulgação do negócio dos aplicadores, reparadores, independentes.....	274
Gráfico 24	- Meios de divulgação do negócio dos revendedores de veículos usados.....	274
Gráfico 25	- Meios de divulgação do negócio dos varejistas de peças e acessórios usados.....	275
Gráfico 26	- O que poderia ser feito para estimular o setor nas distribuidoras, concessionárias de veículos novos.....	277
Gráfico 27	- O que poderia ser feito para estimular o setor nas distribuidoras, concessionárias de veículos novos.....	277
Gráfico 28	- O que poderia ser feito para estimular o setor nas varejistas de peças e acessórios independentes.....	278
Gráfico 29	- O que poderia ser feito para estimular o setor nos aplicadores, reparadores, independentes.....	279
Gráfico 30	- O que poderia ser feito para estimular o setor nos revendedores de veículos usados.....	279
Gráfico 31	- O que poderia ser feito para estimular o setor dos varejistas de peças e acessórios usados.....	280
Gráfico 32	- Comercialização e origem de veículos usados das distribuidoras, concessionárias de veículos novos.....	285
Gráfico 33	- Onde estão localizados os principais fornecedores dos varejistas de peças e acessórios independentes.....	287
Gráfico 34	- Localização dos fornecedores dos revendedores de veículos usados.....	287
Gráfico 35	- Localização dos principais fornecedores dos varejistas de peças e acessórios usados.....	288
Gráfico 36	- Forma da realização das compras pelos atacadistas, distribuidores de	

	peças e acessórios independentes.....	289
Gráfico 37	- Forma de recebimento dos produtos comprados pelos varejistas de peças e acessórios independentes.....	290
Gráfico 38	- Fonte das peças aplicadas na reparação pelos aplicadores, reparadores, independentes.....	290
Gráfico 39	- Origem das peças aplicadas na reparação pelos aplicadores, reparadores, independente.....	291
Gráfico 40	- Origem dos veículos negociados pelos revendedores de veículos usados.....	291
Gráfico 41	- Forma de realização das compras pelos varejistas de peças e acessórios usados.....	293
Gráfico 42	- Atendimento de clientes por gênero nas distribuidoras, concessionárias de veículos novos.....	302
Gráfico 43	- Gênero do informante das varejistas de peças e acessórios independentes.....	303
Gráfico 44	- Porque a localização das distribuidoras, concessionárias de veículos novos é considerada ideal.....	304
Gráfico 45	- Porque a localização das atacadistas, distribuidores de peças e acessórios independentes é considerada ideal.....	304
Gráfico 46	- Porque a localização das varejistas de peças e acessórios independentes é considerada ideal.....	305
Gráfico 47	- Porque a localização dos os aplicadores, reparadores, independentes é considerada ideal.....	305
Gráfico 48	- Porque a localização dos revendedores de veículos usados é considerada ideal.....	306
Gráfico 49	- Porque a localização dos varejistas de peças e acessórios usados é considerada ideal.....	307
Gráfico 50	- Porque a localização das distribuidoras, concessionárias de veículos novos não é considerada ideal.....	308
Gráfico 51	- Porque a localização dos aplicadores, reparadores, independentes não é considerada ideal.....	309
Gráfico 52	- Motivos que levaram à mudança de endereço.....	312

LISTA DE QUADROS

Quadro 1	- Unidades industriais ou em processo de edificação.....	153
Quadro 2	- Distribuidores ou concessionárias das montadoras ou de veículos novos.....	154
Quadro 3	- Atacadistas, distribuidores de peças e acessórios independentes.....	173
Quadro 4	- Varejistas de peças e acessórios independentes da CNAE.....	179
Quadro 5	- Principais serviços de reparação automotiva da CNAE.....	186
Quadro 6	- Enquadramento das empresas de reparação em subclasses.....	186
Quadro 7	- Revendedores de veículos usados.....	205
Quadro 8	- Varejistas de peças e acessórios usados, conforme CNAE.....	219
Quadro 9	- Localização dos fornecedores dos distribuidores, concessionárias, de veículos novos.....	284

LISTA DE TABELAS

Tabela 1	- Número de empresas identificadas por elos da cadeia automotiva, amostra calculada e número de questionários aplicados, 2017.....	68
Tabela 2	- Importação brasileira de automóveis, de 1908 a 1918.....	136
Tabela 3	- Distribuição geográfica das 616 unidades empresariais, fábricas e escritórios, associadas ao SINDIPEÇAS, 2015.....	151
Tabela 4	- Produção acumulada de veículos, 1957 a 2016.....	152
Tabela 5	- Unidades industriais das associadas à ANFAVEA. Distribuição geográfica – 2015.....	168
Tabela 6	- Relação das distribuidoras concessionárias e localização de suas filiais e matrizes.....	175
Tabela 7	- Atacadistas fabricantes e atacadistas distribuidores de peças automotivas associadas à ANDAP.....	197
Tabela 8	- Empresas de prestação de serviços, em Feira de Santana, 1967.....	242
Tabela 9	- Tempo de funcionamento das empresas.....	246
Tabela 10	- Número de pessoas ocupadas.....	248
Tabela 11	- Natureza jurídica dos empreendimentos.....	250
Tabela 12	- Cargo/função dos entrevistados.....	252
Tabela 13	- Grau de escolaridade dos informantes.....	254
Tabela 14	- Município de nascimento dos informantes.....	256
Tabela 15	- Município de nascimento dos pais dos informantes nas distribuidoras, concessionárias de veículos novos.....	257
Tabela 16	- Tipo de planejamento realizado para abertura do negócio.....	260
Tabela 17	- Fonte de financiamento para abertura do negócio.....	262
Tabela 18	- Grau de satisfação com a atividade.....	275
Tabela 19	- Atividade já foi melhor no passado?	276
Tabela 20	- Realização de vendas para outros municípios do estado.....	281
Tabela 21	- Realização de vendas para municípios de outros estados.....	283
Tabela 22	- Classificação da relação com concorrentes.....	294

Tabela 23 - Tipo de relação com concorrentes.....	295
Tabela 24 - Relação com setor público.....	296
Tabela 25 - Instituições de capacitação que tem recebido apoio e tipo de apoio.....	298
Tabela 26 - Tipo de apoio que têm recebido das instituições de capacitação.....	299
Tabela 27 - Instituições financeiras de quem recebem apoio.....	300
Tabela 28 - Instituições de financeiras que os distribuidores, concessionárias de veículos novos têm recebido apoio.....	301

LISTA DE SIGLAS

ABCRAD	Associação Brasileira de Comerciante e Recicladores de Veículos Descontinuados
ABIPEÇAS	Associação Brasileira da Indústria de Autopeças
ABRAVE	Associação Brasileira dos Revendedores Autorizados de Veículos
ABRIVE	Associação Brasileira das Reparadoras Independentes de Veículos
ACEFS	Associação Comercial e Empresarial de Feira de Santana
ANDAP	Associação Nacional dos Distribuidores de Autopeças
ANFAPE	Associação Nacional dos Fabricantes de Autopeças
ANFAVEA	Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores
APL	Arranjo Produtivo Local
APMFS	Arquivo Público Municipal de Feira de Santana
ARVAP	Associação dos Revendedores Varejistas de Autopeças da Bahia
ASDAP	Associação Sul-Brasileira dos Distribuidores de Autopeças
ASSOVEBA	Associação dos Revendedores Independentes de Veículos da Bahia
BAVEIMA	Bahiana Veículos e Máquinas S/A
BB	Banco do Brasil
BNB	Banco do Nordeste do Brasil
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
BRT	<i>Bus Rapid Transit</i>
CDL	Clube dos Diretores Lojistas
CEDOC	Centro de Documentação e Pesquisa
CDI	Comissão de Desenvolvimento Industrial
CEF	Caixa Econômica Federal
CF	Constituição Federal
CIFS	Centro das Indústrias de Feira de Santana
CINAU	Centro de Inteligência Automotiva
CIS	Centro Industrial do Subaé
CKD	<i>Completely Knocked Down</i>
CNAE	Classificação Nacional de Atividades Econômicas
CNI	Confederação Nacional da Indústria
CNPJ	Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas
CNSP	Conselho Nacional de Seguros Privados

CNT	Código Nacional de Trânsito
CONTRAN	Conselho Nacional de Trânsito
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
DENATRAN	Departamento Nacional de Trânsito
DERBA	Departamento de Estradas de Rodagens da Bahia
DETRAN	Departamento de Trânsito
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura
EIRELI	Empresa Individual de Responsabilidade Limitada
ELV	<i>End of Life Vehicle</i>
FENABRAVE	Federação Nacional da Distribuição de Veículos
FENAUTO	Federação Nacional das Associações dos Revendedores de Veículos Automotores
FNM	Fábrica Nacional de Motores
GEIA	Grupo Executivo da Indústria Automobilística
GM	General Motors
GNV	Gás Natural Veicular
GPS	<i>Global Positioning System</i>
IBAMA	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IES	Instituições de Ensino Superior
IDH-M	Índice de Desenvolvimento Humano Municipal
IHGFS	Instituto Histórico e Geográfico de Feira de Santana
IPVA	Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores
IPTU	Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial e Urbana
ITM	Instituto Mauá de Tecnologia
JFN	Jornal Folha do Norte
JUCEB	Junta Comercial do Estado da Bahia
LTDA	Limitada – Sociedade Empresarial Limitada
LOUOS	Lei de Ordenamento e Uso e Ocupação do Solo
MCS/CENEF	Museu Casa do Sertão/Centro de Estudos Feirenses
MEI	Microempreendedor Individual
PAC	Pesquisa Anual do Comércio
PDCIS	Plano Diretor do Centro de Industrial do Subaé

PDDM	Plano Diretor de Desenvolvimento Municipal
PDDU	Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
PDLI	Plano de Desenvolvimento Local e Integrado
PIB	Produto Interno Bruto
PMFS	Prefeitura Municipal de Feira de Santana
PNRS	Política Nacional de Resíduos Sólidos
PROÁLCOOL	Programa Nacional do Álcool
PROCEM	Programa de Cadastramento de Empresas de Feira de Santana
S.A.	Sociedade Anônima
SEBRAE	Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas
SEI	Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia
SENAI	Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial
SIMCA	Sociedade Industrial de Motores, Caminhões e Automóveis
SKD	<i>Semi Knock-Down</i>
SEDETEC	Secretaria do Trabalho, Turismo e Desenvolvimento Econômico
SEDUR	Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano
SEFAZ	Secretaria Municipal da Fazenda
SEPLAN	Secretaria do Planejamento do Estado da Bahia
SESC	Serviço Social do Comércio
SICAP	Sindicato do Comércio Atacadista, Importador, Exportador e Distribuidor de Peças Rolamentos, Acessórios e Componentes para Indústria e para Veículos no Estado de São Paulo
SINDIPEÇAS	Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores
SINDIREPA-BA	Sindicato da Indústria de Reparação de Veículos e Acessórios do Estado da Bahia
SINDIREPA-PR	Sindicato da Indústria de Reparação de Veículos no Paraná
SINDIREPA-RJ	Sindicato da Indústria de Reparação de Veículos e Acessórios do Rio de Janeiro
SUSEP	Superintendência de Seguros Privados
UCSAL	Universidade Católica do Salvador
UFBA	Universidade Federal da Bahia
UEFS	Universidade Estadual de Feira de Santana

UNIFACS	Universidade Salvador
VEMAG	Veículos e Máquinas Agrícolas S.A
VFV	Veículo em Fim de Vida
VW	Volkswagen

1 INTRODUÇÃO

Um escritor norte americano e dois baianos contribuíram significativamente para despertar o desejo de estudar os veículos automotores, especificamente o automóvel, e a cadeia produtiva e de negócios, decorrente de sua apropriação e uso em Feira de Santana. Por ordem lógica, mas não de importância temos: Rollie E. Poppino (1968), Eurico Alves Boaventura (2006) e Clóvis Frederico Ramaiana de Oliveira (2016).

O primeiro autor destacou a aceitação e importância do automóvel, bem como dos demais veículos autopropulsados, para o sertão baiano, especialmente para a cidade de Feira de Santana. O segundo comentou as inovações que chegaram ao sertão, entre eles os automóveis, que modificaram as paisagens, a vida cultural e cotidiana dos cidadãos. Inovações que criaram estradas, novos negócios, transformação da topografia e atração de pessoas. Por fim, o terceiro autor considerou importante o registro histórico da introdução e evolução do automóvel nesta cidade, das dificuldades que enfrentaram e das mudanças que eles próprios, e as coisas que criaram, provocaram.

O Estado da Bahia, localizado na região Nordeste do Brasil, possui 417 municípios, sendo Feira de Santana um deles. Pertence à mesorregião Centro Norte Baiano e à microrregião de Feira de Santana, bem como ao território de identidade Portal do Sertão.

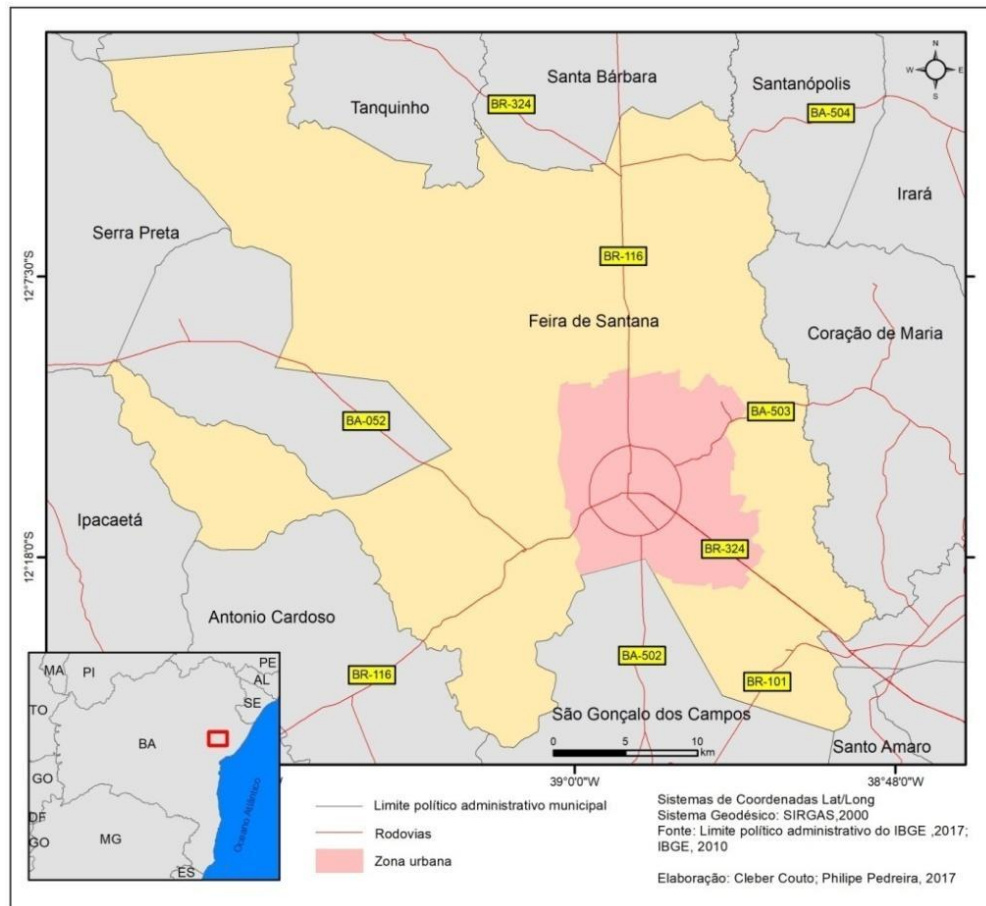
São escassos os estudos que tratam do impacto na ordem espacial urbana de Feira de Santana, e no desenvolvimento local, em decorrência do surgimento e crescimento do número de estabelecimentos necessários para proporcionar uma infraestrutura de apoio à produção, comercialização, manutenção e reparação dos veículos, apesar da importância que eles possuem. Outro fator que despertou o interesse para realização deste trabalho.

Quanto aos trabalhos que contribuíram para o conhecimento de aspectos do desenvolvimento das atividades comerciais e da configuração urbana da cidade, alguns autores, discutem fatores relacionados direta e/ou indiretamente ao assunto, de forma abrangente e/ou muito específica, algumas vezes mais associados à industrialização, sem demonstrar os fatos espacialmente, à exceção de Santos (2010). Os únicos autores que trabalharam questões, mais diretamente relacionadas às atividades comerciais, foram Silva (2000) que estudou o processo de implantação e consolidação do comércio na cidade, e Araújo (2013) que trata, mais especificamente, do comércio informal.

Dentre os trabalhos, que tratam do assunto, podem-se citar os de Poppino (1968); Silva, Silva, Leão (1985); Silva, Fonseca (2007) que abordam aspectos gerais da cidade, em

determinados períodos históricos, e outros que discutem aspectos sociais, como o de Silva (2004), o de Freire (2007) e o de Santos, A. (2012).

Mapa 1 – Localização de Feira de Santana



Fonte: IBGE, 2010. Elaboração: COUTO, PEDREIRA, 2017

Destacam-se, ainda, trabalhos mais específicos, como o realizado por Cruz (1999) que analisou a inserção da cidade nos processos de integração produtiva e de desconcentração econômica nacional, e os de Freitas (1998), Santos (2008), Santos (2010), Silva (2010) e Oliveira (2011) que analisaram a cidade sob os aspectos relacionados à sua urbanização.

Cruz (1999, p. 199) buscou associar o crescimento de Feira de Santana ao movimento de inserção no processo de articulação comercial ratificando o que já foi dito por diversos autores. Afirma que, em decorrência da proximidade com o Recôncavo e a capital do Estado, a atividade comercial, desde a formação do município, sempre havia sido a principal característica cultural e econômica da cidade. Nas palavras do autor: “A raiz do seu próprio nome – “Feira” – demonstra o quão tem sido (e foi) importante à atividade mercantil para a sua formação histórica”.

O objetivo deste trabalho é identificar o surgimento e a evolução dos diversos setores relacionados aos veículos automotores, especificamente aos automóveis, em Feira de Santana, e analisar as interferências no espaço urbano, bem como as possibilidades de contribuição dos diferentes empreendimentos para o desenvolvimento municipal. Escolheu-se para o estudo, portanto, o automóvel e os empreendimentos que surgiram como complemento da infraestrutura necessária para sua existência e uso, inseridos no contexto de Feira de Santana, abarcando um período desde a sua introdução na cidade, até os dias atuais. Dentro dessa pretensão temporal, algumas considerações e desdobramentos receberam destaque, como a adoção de três recortes temporais: a década de 1950; o ano de 1979; e o ano de 2017, para possibilitar a determinação da localização dos estabelecimentos dos elos da cadeia automotiva na cidade; facultar fazer comparações e análises, em períodos distintos de tempo, e obter informações mais detalhadas.

Para alcançar o objetivo maior, foram determinados os seguintes objetivos específicos:

- a) Descrever o povoamento, as origens e o processo de expansão e organização econômica e social da cidade de Feira de Santana;
- b) Relatar o surgimento e o processo de adaptação dos veículos automotores, especificamente os automóveis, no Brasil, no Estado e na Cidade, e discorrer sobre a formação da infraestrutura necessária para o seu uso;
- c) Verificar se existem estudos que permitam incluir, nas representações das cadeias produtivas relacionadas aos automóveis, que são apresentadas pelos trabalhos acadêmicos e entidades representativas, os elos relacionados à comercialização dos veículos usados inteiros ou em suas partes componentes;
- d) Discutir o papel da administração pública em relação aos empreendimentos de um modo em geral, e em especial, aos da cadeia automotiva;
- e) Apontar o surgimento, e caracterizar os elos da cadeia automotiva que têm representação na cidade, determinar a localização, e mapear o universo de estabelecimentos existentes na década de 1950 e nos anos de 1979 e 2017;
- f) Comparar a disposição espacial dos estabelecimentos, nos três diferentes períodos de tempo, e sua inter-relação com a conformação da área urbana; verificar quais influências teve nas questões espaciais da urbe, e o nível em que se encontram as aglomerações formadas por estes, no ano de 2017;
- g) Identificar de que forma os elos da cadeia em estudo contribuem para o desenvolvimento econômico e urbano de Feira de Santana, e quais as possibilidades que se apresentam;

- h) Analisar como tem sido a participação da administração pública municipal e das entidades de pesquisa, de capacitação e fomento, junto às representantes dos elos da cadeia automotiva, em Feira de Santana, e apontar as possíveis políticas públicas, de iniciativa municipal, relativamente ao setor.

Diante do exposto, levanta-se a seguinte hipótese: a aplicação de definições, conceitos e termos mais modernos, disponíveis em algumas áreas do conhecimento, possibilita propor a configuração de uma cadeia produtiva e de negócios que inclua os diversos setores produtivos relacionados com os veículos automotores, especificamente com o automóvel. Essa proposta poderá servir para direcionar e facilitar os estudos, e as sugestões de ajustamentos relacionados a aspectos da localização dos estabelecimentos, de modo a melhorar o ordenamento, a acessibilidade e a mobilidade urbana, bem como estimular o desenvolvimento desses empreendimentos e, conseqüentemente, de toda a cadeia e do Município.

Considera-se no estudo, o entendimento de Santos (1992), que tem a cidade como espaço urbano que deve ser analisado na perspectiva de todas as categorias de análise do espaço: a forma, a função, a estrutura e o processo, - tempo e mudança.

Para estudar a cadeia automotiva em Feira de Santana, será aplicado o método descritivo, como pesquisa. Serão adotados diversos métodos de abordagem, uma vez que o uso de apenas um, não dará o suporte necessário para alcançar os objetivos propostos. Dentre esses, será relevante a utilização dos métodos de análise e síntese e hipotético-dedutivo, apoiados pelos métodos comparativo e histórico.

Busca-se, através do uso do método histórico, investigar conhecimentos, processos e instituições do passado, e verificar a forma como influenciaram na sociedade atual. Pesquisar as alterações que ocorreram ao longo do tempo, influenciadas pelo contexto cultural, próprio de cada época, que resultaram na forma atual das instituições. E para uma melhor compreensão do papel que desempenham na sociedade, o estudo remontará às épocas da sua formação e das modificações sofridas.

Como metodologia de procedimento, serão utilizadas várias técnicas de pesquisa. Realizando-se, inicialmente, um levantamento bibliográfico em fontes impressas: como livros, artigos científicos, trabalhos acadêmicos, jornais, fontes documentais; fontes eletrônicas: como *links* de internet, CD, DVD, vídeos, filmes; fontes iconográficas: como fotografias, catálogos, propaganda, pinturas, desenhos, cartões postais; e cartográficas. O levantamento bibliográfico será realizado em instituições que possuem programas de pós-graduação próximos ao Curso, e/ou relacionados com o tema em estudo, incluindo, não só a

Universidade Católica do Salvador (UCSal), mas ainda, o Instituto de Geociências; a Faculdade de Arquitetura e Urbanismo; e a Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, da Universidade Federal da Bahia (UFBA), do Programa de Pós-Graduação em Geografia, da Universidade Federal de Sergipe (UFS), do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional e Urbano Universidade Salvador (UNIFACS).

Também serão realizadas pesquisas em outras instituições de ensino superior do Estado, como a Universidade do Estado da Bahia (UNEB) e Universidade Estadual de Feira de Santana (UEFS), e do restante do País como a Universidade de Brasília (UnB), a Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRS) e a Universidade Federal de Pernambuco (UFPE), através da internet.

Quanto às fontes documentais, serão consultados o Arquivo Público Municipal, de Feira de Santana (APMFS); o Instituto Histórico e Geográfico de Feira de Santana (IHGFS); o Museu Casa do Sertão / Centro de Estudos Feirenses (MCS/CENEF), que possui em seu acervo os números antigos do Jornal Folha do Norte, importante periódico da cidade; a Câmara de Diretores Lojistas (CDL) de Feira de Santana, mais especificamente o seu Anuário; o Departamento Nacional de Infraestrutura (DNIT) com relação às informações sobre a implantação e adequações das principais rodovias que contribuíram para promover o desenvolvimento da cidade, como as BR-101, BR-116 Sul, BR-116 Norte e BA-324. Outras instituições também serão incluídas, como a Fundação Senhor dos Passos, - que tem feito um trabalho de resgate da memória da cidade -, a Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), - em especial os censos demográficos e outras publicações -, e a Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia (SEI).

Utiliza-se, ainda, para o estudo, os dados e informações dos trabalhos resultantes do resgate, reunião e reimpressão de diversas publicações e documentos antigos pelo Núcleo de Preservação da Memória Feirense, da Fundação Senhor dos Passos. Dentre esses trabalhos, se destacam os intitulados, “Memórias”, divididos em quatro publicações: Periódicos feirenses de 1877/1888, organizado por Carlos Alberto Brito e Arcenio José de Oliveira, em 2007; Periódicos Feirenses: Santanópolis de 1954-1955, O Coruja, de 1955-1957, organizado por Carlos Alberto Almeida Mello, em 2010; Fragmentos da história de Feira de Santana I, organizado por Carlos Alberto Almeida Mello e Antônio Carlos B. Neves Junior, em 2014. Dentre outras publicações, constam neste trabalho as Sinopses Estatísticas – IBGE de 1948 e 1969; Acervo de Antônio Santana, em DVD (sem data de publicação), onde estão presentes as Revistas: Renascença de 1951, Fiscal de 1952 e Seleções Fiscais de 1964.

Para o levantamento, conhecimento e análise das informações necessárias, realizam-se entrevistas com informantes qualificados, que tenham ligação com o passado, mais especificamente, com o tema do trabalho, que tiverem vínculo com os primeiros revendedores de carros na cidade, a exemplo de: Willy Azevedo, filho de Luiz Azevedo; e Marcelo Rocha, filho de Gerson Rocha. São consultados representantes da gestão urbana da cidade de Feira de Santana, a exemplo de técnicos e demais funcionários responsáveis pela execução das ações nas Secretarias Municipais de Desenvolvimento Urbano (SEDUR) e do Trabalho, Turismo e Desenvolvimento Econômico (SETTDEC). E uma consulta junto ao serviço de informação cadastral da Junta Comercial do Estado da Bahia (JUCEB), com base na Classificação Nacional de Atividades Econômica (CNAE).

Para as representantes dos elos da cadeia, do ano de 2017, utiliza-se de pesquisa de campo. Onde são empregadas técnicas de coletas de dados, aplicação de questionários, com perguntas adequadas a cada informação necessária, dando-se preferência às fechadas e de múltipla escolha, além do uso da técnica de observação presencial, e realização de entrevistas informais com os responsáveis e/ou administradores e demais pessoas contatadas.

Busca-se responder a algumas questões levantadas no início da pesquisa, tais como: por não necessitarem, individualmente, de terrenos amplos, os proprietários dos estabelecimentos menores tem sua importância diminuída como agentes produtores e reprodutores do espaço urbano? A localização de uma empresa de pequeno porte¹, microempresa², microempreendedor individual (MEI)³, ou mesmo de estabelecimento não legalizado, não significa uma mudança na organização espacial da cidade? Sua permanência com sucesso no local não pode estimular a instalação de outros negócios, em terrenos próximos, o que leva às alterações semelhantes, e até mesmo maiores, do que a de uma grande empresa? Justifica-se, portanto o estudo da influência das representantes dos elos da cadeia automotiva em Feira de Santana no ordenamento urbano e na mobilidade, bem como analisar a formação de aglomerações e em que estágio se encontram.

O trabalho segue dividido em itens. No item dois, tem-se um breve histórico socioeconômico que trata do surgimento do território de Feira de Santana, o povoamento que a originou, e as delimitações legais; descreverá, brevemente, a sua emancipação em 1833, até

¹ Empresa de pequeno porte é a sociedade empresária que aufera em cada ano calendário a receita bruta anual superior a R\$ 360.000,00 e igual ou inferior é R\$ 4.800.000,00. (BRASIL. Planalto, Casa Civil, 2006).

² Considera-se microempresa a sociedade empresária, que aufera a receita bruta igual ou inferior a R\$ 360.000,00. (BRASIL. Planalto, Casa Civil, 2006).

³ MEI é o empresário individual que tenha faturamento limitado a R\$ 81.000,00 por ano; que não participe como sócio, administrador ou titular de outra empresa e contrate apenas um empregado. (BRASIL. Planalto, Casa Civil, 2008).

a influência da política nacional de interação produtiva e o processo de desconcentração econômica, que resultou na implantação do Centro Industrial do Subaé (CIS), em 1970, impulsionando a industrialização, até a atualidade.

O item três consiste em um breve histórico do surgimento e evolução dos veículos automotores, especificamente o automóvel, em Feira de Santana. Para alcançar esse intento, contudo, tem-se um sucinto histórico do seu surgimento, conflitos e aceitação no Brasil e no Estado. E uma descrição da criação dos caminhos necessários para o seu deslocamento, decorrente do aumento do número existente de veículos e da maior diversidade do seu uso.

O item quatro apresenta e discute a caracterização e a configuração das cadeias apresentadas por trabalhos acadêmicos e entidades participantes e/ou representativas dos elos. Propõe-se, com base em definições, conceitos e terminologia mais moderna, em especial da área de logística, uma cadeia mais abrangente, que permite a inclusão de elos importantes negligenciados pelas atuais configurações. Discute aspectos relacionados ao processo de localização das empresas da cadeia. E trata do surgimento e do desenvolvimento da cadeia automotiva na cidade.

O item cinco apresenta os canais da cadeia automotiva, a partir das montadoras, passando pelo canal independente, até o canal de usados. Discute quais elos estão presentes dentro dos canais, e receberam maior atenção no trabalho, sendo apresentadas e discutidas as questões referentes à sua definição e caracterização, história do surgimento e evolução; e o levantamento dos estabelecimentos existente na cidade.

O item seis apresenta a disposição espacial dos elos, em três diferentes períodos de tempo; a verificação do nível em que se encontram as aglomerações formadas por determinados elos; a participação da gestão municipal no surgimento dos mesmos; o perfil dos empreendimentos na atualidade, as estatísticas referentes aos mesmos, as características da mão de obra, a disposição espacial, e as interferências no ordenamento urbano e a expansão das empresas.

E o item sete com as considerações finais, mostra a síntese dos resultados, e as indicações de possíveis caminhos a serem seguidos, caso se deseje corrigir questões relacionadas aos elos apontados pelo trabalho, e fomentar o seu desenvolvimento em Feira de Santana.

Ao final do trabalho estão as referências que deram suporte ao estudo, os apêndices e os anexos.

2 FEIRA DE SANTANA: HISTÓRICO SOCIOECONÔMICO

A delimitação do município de Feira de Santana, como espaço físico para a análise do desenvolvimento local, se baseia em Buarque (2002), que pelo fato do município possuir dimensões reduzidas, bem como, pela aderência político-administrativa, oferecida através da municipalidade e instância governamental, tem uma escala territorial pertinente à mobilização das energias sociais e integração de investimentos propícios ao desenvolvimento.

Essa delimitação espacial não significa dizer que o presente estudo se concentrará apenas no espaço intra-urbano do município. Devido principalmente a localização e malha rodoviária, a região de Feira de Santana está conectada econômica, física e socialmente com diversos municípios, de seu entorno e vizinhança próxima e, portanto, deve ser entendida nessa totalidade e não como um espaço isolado restrito ao seu entorno (MENESES; OLIVEIRA; SANTOS, 2013).

As discussões do trabalho transitam tanto considerando o município de Feira de Santana, como a cidade de Feira de Santana. Não há como discutir a cidade sem analisar o município. Considerando que o município é a menor parcela da Federação, não existe lei orgânica da cidade, não há como discutir a cidade sem considerar todo o aparato legal e a administração pública municipal, mesmo que o foco principal deste trabalho, em geral, seja os estabelecimentos que compõe a cadeia automotiva localizados na área territorial da cidade.

Este item está em concordância com o entendimento de Corrêa (1989b) que considera a cidade como resultante da ação de diversos agentes sociais: os proprietários dos meios de produção, os proprietários fundiários, os promotores imobiliários, o Estado e os demais grupos sociais que a fazem e a refazem continuamente. Dá-se especial atenção a duas categorias específicas de agentes sociais, citados por Corrêa (1989a), o Estado, representado pela administração do *locus* político e institucionais mais próximos do cidadão, ou seja, o município (REZENDE; CASTOR, 2005) e os proprietários dos meios de produção, representados pelas empresas dos elos da cadeia automotiva em Feira de Santana. Isso não significa dizer, no entanto, que os demais agentes sociais serão desprezados. Serão assinalados na medida em que houver necessidade de fornecer subsídios para o entendimento do tema proposto.

A Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 consagrou o município, como ente participante do sistema federativo nacional e delegou ao Estado-membro a competência para a sua criação, incorporação, fusão e desmembramento (BRASIL. Planalto, 1988). Dentro deste contexto, Lima (2002, p. 7-8) afirmou que os municípios são “os entes

federativos de menor nível hierárquico”, e a cidade é “a sede do município e quem lhe dá nome” e é “constituída pela área urbana do distrito sede e delimitada pelo perímetro urbano estabelecido por lei municipal”.

O Art. 30, da Constituição Federal, assegurou ao Município autonomia para todos os assuntos de seu interesse local. Essa autonomia se traduz sob os aspectos: políticos, quando da composição eletiva do governo e edição de normas locais; administrativo, quando da organização e execução dos serviços públicos locais e financeiros; e financeiro quando da decretação, arrecadação e aplicação de tributos municipais (MEIRELLES, 2008).

Em estudos acadêmicos, como o presente, existe uma preocupação iminente em se diferenciar, ou melhor, em se distinguir o Município da Cidade. Rezende e Castor (2005) se apropriaram da resposta dada, há vinte e cinco séculos atrás, por Aristófanes, para definir o que é cidade: “as cidades são as pessoas”, e complementam afirmando que são um agrupamento de pessoas em um determinado espaço físico visando proteção mútua, troca de produtos e compartilhamento de serviços, ou seja, que vivem associados.

Quanto aos municípios, esses autores consideram que obedece a mesma dinâmica das cidades, apesar de serem mais do que uma cidade, visto que, os indivíduos que nela se reúnem, compartilham um determinado espaço físico, político legal e institucional onde vivem em associação.

No Brasil os municípios são considerados “a última divisão físico-territorial da organização federativa”, o que significa dizer que não existe um nível político-administrativo, um poder, que contemple apenas a cidade. Os poderes municipais se atêm, não apenas com a área urbana do distrito sede, mas, igualmente com as áreas urbanas dos demais distritos e com todas as áreas rurais sob sua jurisdição (REZENDE; CASTOR, 2005, p. 5).

Compete ao Município a sua organização político-administrativa obedecendo aos princípios estabelecidos na Carta Magna e na Constituição do Estado ao qual pertence. Deve ser feita através da promulgação de uma lei orgânica local, pela Câmara Municipal, na forma do Art. 29 da Constituição Federal (MEIRELLES, 2008).

O Prefeito enquanto chefe do Executivo local dirige “unipessoalmente”, a administração municipal, comandando, supervisionando e coordenando os serviços de *interesse* do Município. Os Secretários Municipais ou Diretores de Departamento, de acordo com a estrutura administrativa da Prefeitura e o volume de atividades envolvidas, auxiliam o Prefeito na gestão da coisa pública. É facultada, também, a criação de entidades da administração pública indireta, em forma de autarquias e empresas estatais, no intento de proporcionar uma maior descentralização administrativa (MEIRELLES, 2008, p. 781).

Segundo Corrêa (1989b, p. 6) o espaço urbano pode ser entendido “como um conjunto de pontos, linhas e áreas” e sua abordagem pode ser realizada a partir da percepção que os habitantes ou alguns segmentos sociais têm de seu todo ou de suas partes. Outro modo de análise seria considerá-lo como forma espacial e verificar as suas conexões com a estrutura social, os processos e as funções urbanas. Entendendo-o de maneira fragmentada e articulada, expressando espacialmente os processos sociais, pode-se compreendê-lo como um “reflexo da sociedade” nas ações que se realizam no presente e que se realizaram no passado e “deixaram suas marcas impressas nas formas espaciais do presente”. E, segundo ainda o mesmo autor, o espaço urbano também é mutável enquanto reflexo social. E se, se considerar que a sociedade tem a sua dinâmica, essa mutabilidade se dá de forma complexa e com ritmos e natureza diferenciados.

Nos próximos itens, será apresentada a história de Feira de Santana, dividida em partes, desde a origem da cidade à emancipação política em 1833; à parte da industrialização, que caracteriza o intervalo entre os anos de 1833 a 1970, com a implantação do Centro Industrial do Subaé (CIS); até o período atual.

2.1 DA FORMAÇÃO À EMANCIPAÇÃO

Como a história de Feira de Santana se confunde com a história da pecuária na Bahia é coerente retornar ao período inicial de colonização do Brasil e à ocupação do sertão da Bahia, para registrar de maneira mais circunstanciada a sua origem.

As terras do Brasil Colônia foram alienadas, no intuito de atender às necessidades de povoamento, através de uma instituição portuguesa de origem medieval, as sesmarias. Na capitania da Bahia, inicialmente foram requisitadas as áreas próximas a Salvador, especialmente as do Recôncavo. Em um período posterior, com o crescimento da população e das áreas destinadas ao cultivo da cana-de-açúcar, o que fez crescer as atividades acessórias fundamentais à subsistência dos moradores da colônia, é que as terras que ficavam ao norte da cidade, foram distribuídas (DANTAS, 2000). A pecuária foi uma destas atividades econômicas secundárias e acessórias, que se desenvolveu atrelada à mineração e à lavoura, consideradas de maior importância (NEVES, 2008).

No que se refere à atividade pecuária e à consequente ocupação das terras do interior da Bahia, duas das sesmarias doadas merecem atenção especial. Uma delas é a sesmaria que foi originalmente recebida pelo governador Tomé de Souza pelos serviços prestados à Coroa e

que foi transferida por este ao seu “antigo companheiro de viagem, o almoxarife da Fazenda, Garcia d’Ávila”, compondo as terras da casa da Torre. A outra é a capitaneada por Antônio Guedes de Brito, que ganhou “terras entre as cabeceiras dos rios Piauíhy (no Sergipe), Real, Itapicuru, Inhambupe e Jacuípe”, denominada após sua ampliação, casa da Ponte. Essas duas famílias se tornaram grandes latifundiários do Brasil, possuindo terras da região de Minas Gerais ao Piauí. (DANTAS, 2000, p. 10-12).

Na vasta sesmaria de Tocós, recebida por Antônio Guedes de Brito, em 1609 se localiza a área do atual município de Feira de Santana. A ocupação e exploração eficiente dessa sesmaria foram prejudicadas, até o terceiro quartel do século XVII, entretanto devido à proibição de pastagens Recôncavo, neste período, multiplicam-se na região os ranchos destinados à criação de gado. Grande parte dessa sesmaria foi então revertida para a Coroa e distribuídas em porções menores para outros criadores de gado (CARVALHO, 1958).

O primeiro documento de ocupação com título de doação de terras, com abrangência da atual área urbana de Feira de Santana, data de 1615. É a “Carta de concessão de quatro léguas em quadra na serra chamada Itapororocas nos Campos da Caxoeira, em favor de Miguel Ferreira Feio”. Outro que teria recebido concessões é João Peixoto Viegas, datada de 1619 e dominando com os “latifúndios encravados nas terras da Casa da Ponte”, onde foram instalados currais. Também teria recebido terras “João Lobo de Mesquita, juiz ordinário do Senado da Câmara de Salvador” com o feito de abrir estrada boiadeira para o Jacuípe e fazer doação de gado para a “eventual invasão holandesa”. Este último vendeu suas “terras de Itapororocas, Jacuípe e Água Fria a João Peixoto Viegas” (GALVÃO, 1982, p. 25-26).

João Peixoto Viegas e seus descendentes seriam, na visão de Galvão (1982, p. 30), os “verdadeiros desbravadores e povoadores da região”. Feira de Santana teria nascido e se expandido a partir do Morgado de São José das Itapororocas, de propriedade da família, e que, segundo “o relatório do arcebispado, em 1798, ” se apresentava entre as freguesias de primeira classe.

Por volta de 1732, após a morte de João Peixoto Viegas, seu neto dividiu a sesmaria em fazendas. Uma delas, a “Sant’ana dos Olhos d’Água”, foi adquirida pelo casal Araújo/Brandão e teria dado origem à cidade de Feira de Santana. Existem algumas polêmicas quanto à origem do casal, que para a grande maioria dos autores era portuguesa, entretanto as duas famílias são originárias do Recôncavo, a Brandão mais precisamente de Iguape, enquanto que a família Barbosa de Araújo está ligada ao tronco de famílias de São Francisco do Conde (ANDRADE, 1990).

A conquista do território colonial seguiu a direção de quatro fatores principais: o apresamento dos gentios, a procura por especiarias, a busca por reservas minerais e a criação de gado (LOPES, 2009). A necessidade do povoamento do interior da Bahia, a partir do século XVII, com a finalidade de expansão da colônia e preservação da posse das terras para a Coroa Portuguesa foi um fator determinante para a importância da pecuária como atividade econômica e como elemento central no processo de territorialização da colônia e ocupação do sertão nordestino (PESSOA, 2003). Na perspectiva da Coroa, a pecuária auxiliou na conversão do vasto território colonial em área produtiva. Esta atividade foi uma condição básica para a confirmação das sesmarias, além de ter papel imprescindível para a dinâmica de acumulação primitiva de capital (HENRIQUE, 2014).

Com o crescimento da agricultura nas áreas litorâneas, principalmente da produção de cana de açúcar, os criadores de gado foram forçados a levar seus currais para as áreas do interior da província, uma vez que os animais provocavam muitos danos às plantações. A imposição do afastamento da criação de gado da costa se manifestou através de uma série de determinações legais emanadas do Rei ou de seus representantes locais (PESSOA, 2003).

A pecuária transformou-se em uma atividade extensiva que necessitava do desbravamento intenso das terras do Sertão para atender à demanda de pastagens para os animais. Partindo da zona açucareira na capitania da Bahia, o desbravamento estendeu-se até às capitanias vizinhas ao norte, alcançando o Rio Grande do Norte (LOPES, 2009). A escassez das reservas de água impossibilitava o desenvolvimento de uma agricultura de grande volume na região do Sertão, entretanto, a existência da rede fluvial formada principalmente pelo rio São Francisco e a presença de “lambedouros naturais de sal” facultou a exploração de uma pecuária, ainda que de baixa produtividade (PESSOA, 2003).

O certo é que a criação de gado ganhou importância enquanto fornecedor de carne, leite e couros para a população das áreas rurais e das células urbanas, que se formaram no primeiro século da colonização, transformando-se em um setor básico para o funcionamento da economia como um todo e em um negócio lucrativo para quem dispusesse de grandes áreas de terras para a criação. (LOPES, 2009; FRAGOSO; FLORENTINO; FARIA, 1998)

A criação de gado estava voltada a atender o mercado interno. Fornecia animais: para o abate e alimentação da população; como força motriz na movimentação dos engenhos puxando os carros de transporte de feixes de cana da área de cultivo para a área de moagem; e para o transporte terrestre, até mesmo dos produtos destinados à exportação. Além disso, os couros eram usados para embalar tanto o tabaco fino a ser exportado para a Europa, quanto o

de segunda qualidade que era trocado por escravos na África (FRAGOSO; FLORENTINO; FARIA, 1998; DANTAS, 2000).

Quanto aos problemas ocasionados pelo gado, Antonil (2014⁴, p. 28-29), ao referir-se aos “inimigos da cana, enquanto está no canavial”, cita, as “inclemências do céu”, principalmente as secas, o capim, que considera “o inimigo mais molesto e mais contínuo” e as cabras, os bois e os cavalos, que destroem a plantação tanto por comê-la como pisoteá-la. Quanto a esses últimos, afirma que os lavradores temerosos com os prejuízos, matavam os animais que danificavam as lavouras, “donde se seguem queixas, inimizades e ódios”.

Os membros da Casa da Torre, Garcia d’Ávila e seu neto, Francisco Dias d’Ávila, na busca da satisfação do ímpeto de exploradores e da necessidade sempre crescente de adquirir terras, foram responsáveis pela expansão das fronteiras da colonização (DANTAS, 2000) e supostamente pelo funcionamento de Capuame, a primeira feira de gado da América Portuguesa, enquanto espaço de arrebanhamento (HENRIQUE, 2014, p. 63).

Capuame ou Capuame funcionou em um sítio entre os atuais municípios de Camaçari e Dias D’Ávila no intervalo entre o século XVII e início do século XIX. Fazia o papel de “espaço articulador e intermediário entre os sertões baianos e a cidade da Bahia de Todos os Santos” (POPPINO, 1968, p.55). No final do século XVIII, as pastagens existentes no Capuame foram ocupadas pelos canaviais, o que estimulou o surgimento de outras feiras afastadas da região açucareira, tais como as de: Nazaré, Conceição da Feira e Feira de Santana (CARVALHO, 1958, p. 19).

Nesta época, várias estradas foram traçadas, o sertão foi se estruturando e a bacia do Itapicuru, pôde desfrutar, das vias locais de ligação com o mercado de Salvador, com o Recôncavo, e também do movimento das boiadas que desciam do Piauí e dos viajantes que vinham de Pernambuco a Salvador. Em 1669, a região de Jacobina, Itapicuru, Rio Real e Itabaiana pode finalmente ligar-se ao São Francisco, o que possibilitou a abertura dos caminhos em direção ao Piauí. Esse novo caminho foi traçado em decorrência das ações do capitão Fernão Carrilho, que liderou as companhias de ordenança da Torre e Campos do Rio Real da Praia no intento de destruir os mocambos do Jeremoabo (DANTAS, 2000).

Segundo frei Martinho de Nantes, o gado cruzava o rio “São Francisco, em uma passagem abaixo das ilhas de Pambu e Uacapara, continuando até o povoado de Jeremoabo, nas águas do Vaza-Barris, daí passando pela Ribeira do Pombal, junto à aldeia de Canabrava, e seguindo por Alagoinhas até Salvador”. O acesso para o Piauí dava-se através das Estradas

⁴ Ano da primeira publicação: 1711.

das Boiadas em Queimadas de onde “podia-se então seguir a bacia do Itapicuru Mirim, passar por Bonfim e daí tomar a direção dos sertões do Piauí” (DANTAS, 2000, p. 14).

Não só a distribuição de sesmarias pela Coroa Portuguesa e a pecuária foram responsáveis pela ocupação do Sertão baiano. Segundo Dantas (2000), a presença das missões jesuítas na região contribuiu para sua ocupação, através da pacificação dos índios, e forneceu pontos de apoio aos tangedores que transportavam suas boiadas para comercializar na feira de Capoame. A pecuária e os povoados que surgiam no sertão se expandiram por todo o século XVII, sendo significativo o número de currais já em 1670. O gado criado nessas regiões era levado para as feiras, pelas ramificações conhecida como Estrada das Boiadas. Nesse período, Feira de Santana ainda não participava do caminho das boiadas, uma vez que a Feira Velha, a feira de Capuame, era ponto de interligação entre a “cidade da Bahia” e o sertão.

No suporte às rotas boiadeiras, surgiram muitos dos povoados e Arrais do sertão. Inicialmente, na abertura das passagens para o gado, os vaqueiros não necessitavam mais do que um facão ou de uma foice para enfrentar os desafios. A alimentação era fornecida pelo próprio rebanho – leite e carne – e o abrigo era um rancho coberto de palha. Com a falta de recursos, perdiam-se muitas reses que ficavam pelo caminho ou morriam devido ao cansaço e a sede. Com o tempo, algumas pessoas estabeleceram-se nos caminhos das boiadas, onde construía açudes para dessedentar o gado, faziam pequenos negócios de gêneros alimentícios, compravam e vendiam reses transviadas (DANTAS, 2000). Segundo Abreu (1988), as malhas de povoamento apertaram-se mais na Bahia que em outra parte, exceto em algumas da capitania de Pernambuco igualmente pastoris.

No final do século XVII, muitas terras foram doadas e houve a formação de diversas fazendas. Em São Gonçalo, Itapororocas, Água Fria e Santo Estevão, a coroa incentivou a plantação de tabaco, fazendo com que esta cultura, temporária, se tornasse a sustentação da região. A produção pecuária, de algodão, de cana de açúcar e de fumo era exportada pelo Porto de Cachoeira e exigiu o aumento da mão de obra (KRUSCHEWSKY, 2013).

No morgado de São José das Itapororocas, na fazenda Santana dos Olhos d'Água, em 1732, foi erguida uma capela em louvor a São Domingos e Santana, levando a um ajuntamento de pessoas que frequentavam a missa e aproveitavam para fazer negócios e onde, com o passar do tempo, surgiu uma feira periódica (POPPINO, 1968). Daí advém à denominação de Feira de Santana, inicialmente chamada feira de Santana dos Olhos d'Água.

A fazenda Santana dos Olhos d'Água ficava localizada numa região entrecortada por diversos caminhos, o que, na década de 1790, vinha facilitando a fuga em caso de furtos e/ou

contrabando. Assim sendo, autoridades resolveram estabelecer um registro de gado na região, entre 1800 e 1801, na tentativa de coibir os descaminhos (HENRIQUE, 2014).

Nesse período, o registro de Santana dos Olhos d'Água era juntamente com os do Cajueiro e Saco de Moura, os mais movimentados e importantes da província. O criador ou condutor do gado era obrigado a apresentar, em cada registro e também no curral público de Salvador, uma guia com as informações da quantidade de animais que conduzia. Em caso de diferença para menos, se não fosse apresentada declaração, com o juramento de testemunhas, da morte de alguma rês pelo caminho, sujeitava-se o infrator à pena de prisão por desvio e contrabando.

A eleição de Feira de Santana para a localização de uma feira de gado deveu-se a três razões principais: estar situada no caminho entre o recôncavo e as pastagens de Mundo Novo, Jacobina e o Médio São Francisco; por estar rodeado de excelentes pastagens naturais; e pela abundância de água, sendo cortada por dois rios e vários riachos (POPPINO, 1968). Para conduzir o gado que viam dos sertões baianos desde o Piauí e o Rio São Francisco para à feira de Capuame, a Estrada das Boiadas passava obrigatoriamente pela região de São José das Itaporocas e Água Fria desde o início do século XVIII (HENRIQUE, 2014).

A importância de Feira de Santana quanto ao comércio de gado não ocorreu rapidamente, tendo levado um século para completar-se. Na Capela de Santana dos Olhos d'Água, desde o início do século XVIII havia uma feira de gado, que ocorria semanalmente no dia de terça feira, mas que era de interesse local, apesar de agrupar de 3 a 4 mil pessoas (POPPINO, 1968).

Lima (2012) acredita que para entender a configuração espacial e territorial do Nordeste brasileiro é fundamental o estudo das Feiras Livres, tendo em vista a sua importância no processo da formação histórica e da população de várias cidades que o compõem. Feira de Santana se enquadra neste perfil, pois a Feira de Gado e a Feira Livre se constituíram como atividades essenciais para o município, favorecendo o crescimento e a ocupação do espaço.

A consolidação da feira de Feira de Santana como a mais importante da Província ocorreu em 1820. Em relação ao mercado de gado, vendia em maior quantidade que as feiras que aconteciam em Conceição da Feira e em Nazaré, especializadas em produtos agrícolas e que a superava em volume de negociação. Essa importância cresceu ainda mais com a transferência para Feira de Santana, em 1830, da feira que acontecia em Capuame, substituída pela lavoura canavieira. Com esse crescimento, o controle na feira aumentou, pois o governo provincial teve a necessidade de coibir os crimes de contrabando e os descaminhos que vinham ocorrendo desde a década de 1790 (HENRIQUE, 2014; POPPINO, 1968).

No início do século XIX, Feira de Santana tornou-se um importante ponto de interligação entre o litoral e o Sertão, ultrapassando as outras grandes feiras existentes na Bahia na época, “como as de Nazareth, Capoame, Jequié e São João da Mata, estendendo sua influência, em pouco tempo, ao Piauí, Sergipe, Alagoas, Goiás e o norte de Minas” (SILVA, 1997). Nas suas imediações, formou-se uma região de fazendas de invernada cujos proprietários aproveitavam-se da localização estratégica, compravam o gado magro e cansado das longas viagens, engordavam e revendiam para os mercados de Salvador e do Recôncavo, obtendo um bom lucro.

Em nove de maio de 1833, o Termo da Vila de Feira de Santana foi criado pela Resolução do Conselho Geral de Governo da Província, desanexado da Vila de Cachoeira. A instalação da Câmara não ocorreu prontamente, tendo fracassado devido à ausência de dois dos representantes eleitos e, aos protestos e rumores de irregularidades na eleição de outros dois. (PEDREIRA, 1983).

2.2 DA EMANCIPAÇÃO À INDUSTRIALIZAÇÃO

No século XIX, a cidade de Feira de Santana tinha em seu desenho urbano um formato quadrangular com quatro importantes ruas longitudinais, no sentido norte-sul: da Praça da Igreja Matriz, ao sul, partia a Rua Direta, prolongando-se até a extremidade norte com a Praça Fróes da Mota e paralelamente, seguiam as ruas do Meio, de Aurora e Senhor dos Passos. Tendo como característica a intensa circulação de pessoas, residências e estabelecimentos comerciais, eram tangenciadas por ruelas, vielas e becos que davam acesso a outras áreas. Na Praça João Pedreira, localizada entre a Rua do Meio e Senhor dos Passos, realizava-se a feira livre e de gado. E a Praça da Igreja dos Remédios, localizada entre as Ruas Conselheiro Franco e a Marechal Deodoro, abrigava as lojas de solas e de cordas (BOAVENTURA, 1983).

Na medida em que a vila crescia e os negócios prosperavam os estabelecimentos comerciais aumentavam proporcionalmente. Além disso, os consumidores faziam-se mais exigentes, com solicitações crescentes por artigos de luxo, até então desconhecidos no município, o que acabava por atrair novas classes de comerciantes que iriam satisfazê-los. (POPPINO, 1968)

Em consonância e ratificando esse pensamento, Reis (2012, p. 144) considera que é possível afirmar que, no período de 1900 a 1922, “os comerciantes detinham o controle

político da cidade, quer ocupando a maioria das cadeiras no Conselho Municipal quer ocupando o cargo de Intendente”. Dentre estes, cita os coronéis Manoel Ribeiro de Macêdo, Álvaro Simões, Epiphânio Souza, Bernardino Bahia e Agostinho Fróes da Motta.

A emancipação político-administrativa do povoado ocorreu em 18 de setembro de 1833, quando foi instalada a Câmara Municipal, dez meses após o decreto imperial determinar a elevação à categoria de Vila (PEDREIRA, 1983, p. 35).

Juridicamente, a Vila era composta pelas freguesias de São José das Itaporocas, de Santana do Camisão e do Santíssimo Coração de Jesus de Pedrão, até 1850, quando perdeu a freguesia de Pedrão e foi acrescida pelas capelas de Nossa Senhora da Conceição do Riachão do Jacuípe e de Nossa Senhora do Rosário do Orobó (FREIRE, 2007).

Em 1855, houve grande alteração política e judiciária, e Feira de Santana politicamente perdeu as paróquias de Camisão, Monte Alegre e Orobó que foram separadas e elevadas à condição de município, e termo de Camisão. Juridicamente, porém, o termo de Feira de Santana passou a comarca, se desmembrando de Cachoeira, e abrangendo, além do termo de Feira de Santana, o recém-criado termo de Camisão e, uma semana após recebeu como anexo a recém-criada paróquia de Conceição do Coité. Os distritos de Santa Bárbara e Senhor do Bonfim, em 1859, foram elevados a paróquias, e foram anexadas ao município de Feira de Santana as paróquias de Humildes e Remédios da Gameleira, que eram capelas da paróquia de São Gonçalo dos Campos. Em 1864, foi criada a paróquia de São José das Itaporocas. A anexação das novas paróquias, bem como a elevação dos distritos do município a esta condição, não trouxe alterações na organização administrativa em 1855, e se conservaram sem mudança até a queda do Império, em 1889 (POPPINO, 1968).

A vila de Feira de Santana foi elevada a cidade através do Decreto Lei Provincial de 16 de junho de 1873 (PEDREIRA, 1983, p. 42). Antes deste evento, entre 1833 e 1860, não houve diferença no governo do município. A Câmara municipal exercia o poder legislativo local, com a anuência da assembleia provincial, e lhe eram facultadas algumas ações executivas de certa extensão. Os assuntos executivos de maior importância eram de competência do presidente da Província.

Seu nome passou por mais três alterações ao longo do tempo: Cidade Comercial de Feira de Santana, em 1873; apenas a definição de Feira em 1931 e, o topônimo atual, Feira de Santana, a partir do decreto estadual nº 11.089, de 30 de novembro de 1938 (SILVA 2010).

Entre 1873 e 1887, o aumento da população e o decorrente aumento da receita do município, facultaram e forçaram a ampliação de projetos de melhorias das ruas e praças. Neste intervalo, o progresso foi maior do que nas quatro décadas antecedentes, estando, em

1887, todas as praças, o matadouro e a maioria das principais ruas calçadas com pedras e outras encascalhadas, de modo a facultar o trânsito mesmo em períodos chuvosos.

O século XX foi testemunha de profundas transformações não só políticas e econômicas, mas também socioespaciais e ambientais. No município de Feira de Santana, essas transformações também impulsionaram o crescimento econômico levando à expansão urbana e possibilitaram à cidade, a adquirir entre outros, novos contornos físicos.

Certamente, o desenvolvimento das redes de comunicação ferroviária e rodoviária que facultavam a ligação do município com outras regiões do Estado, foi determinante para transformar Feira de Santana, entre 1860 e 1950, no principal centro comercial do interior da Bahia. O transporte ferroviário foi o primeiro grande benefício para a agricultura e o comércio de Feira de Santana nesse período.

O processo de implantação da ferrovia teve início com cessão dos direitos de construção a John Charles Morgan, um inglês, que transferiu esse direito à companhia *Paraguassu Steamer Tramroad Company Limited*, que iniciou os trabalhos no ramal de Feira de Santana no ano de 1867, tendo prosseguido, lentamente, mas sem interrupções, até a falência da Companhia, em 1870 (POPPINO, 1968).

Após dissolução da sociedade, com a formação de outra, e a interferência governamental assegurando juros após a conclusão dos trabalhos, o trânsito entre Feira de Santana e Cachoeira foi reaberto em abril de 1875 e inaugurado em definitivo, em dois de dezembro de 1876. Com 48 quilômetros de comprimento, a estrada de ferro contava com 56 unidades, sendo seis locomotivas, três carros de primeira classe, quatro de segunda, um carro imperial, dois carros de bagagem e 40 carros para o transporte do gado e de cargas.

Feira de Santana que até antes da construção das ferrovias, fazia parte de uma rede de formação dendrítica, a capital do Estado, Salvador, como cidade primaz e Cachoeira como centro intermediário, passou a se inserir em novo formato de rede, suplantando a cidade de Cachoeira. Segundo Vianna (1893), no ano de sua confecção, Cachoeira não possuía uma feira e seu comércio estava decaindo devido à abertura das linhas férreas. Entretanto, a cidade possuía relações com S. Felix, Feira, S. Gonçalo, Camisão, Baixa-Grande, Mundo-Novo, entre outras.

Assim, a predominância de relações mercantis e a posição geográfica estratégica em um entroncamento rodoviário, por onde passam atualmente três rodovias federais, BR's 101, 116 e 324, assim como cinco estaduais, BA's 052, 084, 502, 503 e 504, conferiram, desde cedo, a Feira de Santana características marcantes a sua economia (SILVA 2010).

A decisão de criar um novo município não teve como base apenas considerações políticas, seu porte e localização estratégica lhe conferia importância vital para a economia baiana. Na época, quase toda a produção agrícola e pastoril dessa região da Bahia passava obrigatoriamente por Feira de Santana para chegar ao mercado de Salvador. Feira de Santana se tornava aos poucos o acesso para o sertão, seu entreposto comercial e seu canal de comunicações (POPPINO, 1968; SILVA 2010; CRUZ, 1999).

A cidade de Feira de Santana foi se estabelecendo como centro de negócios em decorrência da atuação de alguns segmentos sociais e setores ligados ao comércio, que seriam beneficiados com o seu crescimento, como os atacadistas, criadores de gado, carroceiros e trabalhadores afins. As mudanças foram implantadas visando, sobretudo, alçar a cidade a uma posição de destaque em relação a outros municípios da região, aproveitando-se de sua localização geográfica estratégica (SIMÕES, 2007).

A transformação de Feira de Santana em grande entreposto comercial do interior da Bahia não foi resultado de ação involuntária das estruturas econômicas e sociais vigentes, tão pouco fruto, tão somente, de sua propícia localização geográfica. Mas, principalmente, decorrência “de um percurso definido por tramas históricas, produzidas e enredadas pelos encontros e conflitos das vontades individuais e coletivas”. Bem verdade, existe estreita relação entre a expansão do comércio de Feira de Santana e o estabelecimento e crescimento das atividades agropecuárias no município (SIMÕES, 2007, p. 29).

Desde a época de povoado, Feira de Santana já era conhecida pela quantidade e variedade de casas comerciais que possuía. Para atender às necessidades das pessoas que frequentavam a feira semanal, pequenas indústrias de serviços, como bares, restaurantes, pensões, padarias, açougues, estrebarias, ferreiros, artífices em couro e carpinteiros, foram se instalando (POPPINO, 1968).

A busca pela civilidade, no entender de Silva (2000) não foi um fenômeno exclusivo do período republicano, tendo vista que a preocupação e a intenção de ‘civilizar’ a sociedade já eram uma constante entre os dirigentes políticos das últimas décadas do Império, e se expressava através das ações em torno do controle das moradias, hábitos de higiene e padrões de sociabilidade, que pode ser verificado na bibliografia que trata sobre o tema.

Entretanto, no período compreendido com sendo o de instauração do regime republicano, última década do século XIX e primeiras décadas do século XX, se fez sentir profundas alterações na sociedade, decorrentes da nova realidade política e econômica. A virada do século e a implantação do regime republicano representou para Feira de Santana, o engajamento no novo ideal de civilidade que estava ocorrendo nos principais centros do país,

com a difusão das ideias acerca da inexorabilidade do progresso, e do papel da ciência para a melhoria da vida e crescimento da sociedade. A ideia de uma sociedade civilizada sobrepuja a de uma terra de salubridade especial, conhecida como cidade *sanatorium* ou Petrópolis baiana (SILVA, 2000).

Para Santos (2011) as mudanças que ocorreram na sociedade brasileira nas décadas iniciais do século XX, levaram à elite intelectualizada a copiar os modos de vida europeus, impondo uma remodelação da conduta social das pessoas e uma reconfiguração das cidades, exigindo políticas higienistas, de modernização, e urbanização.

Em cidades como Feira de Santana, caracterizada e sustentada pela atividade comercial, percebeu-se a necessidade premente de tratamento urbanístico e sanitário por iniciativa dos poderes públicos municipais. As alterações implantadas no espaço urbano tinham como finalidade incrementar a atividade comercial (REIS, 2012).

O aumento da população e da atividade comercial, no entender de Santos (2011), facultou o pensamento de um projeto de modernização da cidade, idealizado pelas elites locais. Na época essas elites eram formadas por membros da imprensa feirense, profissionais liberais como médicos, advogados, farmacêuticos, além de fazendeiros e coronéis. A Foto 1 faz um recorte da praça da feira livre, localizada na Praça da Bandeira, em pleno centro da cidade, sendo fácil perceber após sua apreciação a necessidade de modernização citado pelos autores.

Foto 1 – Praça da Bandeira no dia de feira livre. Década de 1920



Fonte: GAMA (1994, p. 53) ⁵

⁵ Arquivo: Antônio Carlos S. Marques

Cabe ressaltar que os automóveis eram elementos presentes quando se caracterizava determinado lugar como moderno. Nesse período, os carros eram sinônimos de progresso por ser indicativo de movimento, de velocidade e por encurtar distâncias (SANTOS, A., 2012).

A Idade Moderna foi marcada pela civilização industrial, com destaque para tudo o que estava associado à velocidade, como a máquina e a metrópole. No Brasil, essa época foi retratada especialmente, pela chamada primeira geração modernista, de 1922 a 1928, que priorizava a velocidade futurística, ou seja, o culto pela velocidade, tendo como um de seus representantes o poeta Alcântara Machado. Já a segunda geração, de 1928 a 1945 destacava os valores sociais do país e desvalorizava alguns aspectos da primeira, o que pode ser visto na obra de Carlos Drummond de Andrade que apresenta de forma explícita os problemas que o automóvel gerou na sociedade, expondo as limitações que a máquina impunha (CUNHA, 2011).

Em Feira de Santana, nos versos do poeta feirense Godofredo Figueredo Filho, escritos em 1926, que versam sobre a memória de sua infância, percebe-se claramente elementos que retratam a cidade à época. O poeta relata a evolução de uma cidade usualmente rural que começa a apresentar aspectos de modernidade e do progresso. Escreve o poeta:

Feira de Sant'ana do grande comércio de gado
nos dias poeirentos batidos de sol compridos
Feira de Sant'Ana
das segundas-feiras de agitações mercenárias
correrias de vaqueiros encourados
tabaréus suarentos abrindo chapéus enormes
- barracas esbranquiçadas à luz
e as manadas pacientes que vêm para ser vendidas
de bois do Piauí de Minas do sertão brabo até de Goiás

E em outro verso:

Feira de Sant'Ana
- a de hoje tão diferente também é boa
riscadinha de eletricidade
torcida esticada retesada de fios negros aéreos longos
Fords estabanados raquíticos
Levando no bojo viajantes de xarque
Ó Fords arados desvirginadores defloradores de sertão
tempo morto (FIGUEREDO FILHO, 1977, p.83-91)

A chegada das inovações, principalmente aquelas de cunho tecnológico e comportamental, realçou conflitos na sociedade feirense e imprimiu novos padrões de comportamento. A modernização era um modelo a ser seguido e “centro dirigente da construção cultural de um mundo civilizado no sertão”. Era desejo, especialmente de parte dos intelectuais e dos gestores públicos, transformar a cidade em uma espécie de capital sertaneja (OLIVEIRA, 2011, p. 20).

Durante o período de atuação do Coronel Agostinho Fróes da Motta, como intendente, no final do século XIX e primeiras décadas do século XX, foi implantada, em Feira de Santana, a política modernizadora da cidade. Essa modernização pode ser percebida, entre outras, pela alteração do espaço urbano, realizado especialmente pela construção e ampliação de ruas, adoção de medidas de saneamento básico, demolições de casebres e outras obras afins (REIS, 2012).

O pensamento do ideal de um projeto de modernização da cidade perpassava por obras de infraestrutura como a ampliação de ruas, criação de avenidas, embelezamento da urbe, expansão da iluminação pública, abertura de estradas de rodagem, regularização da feira livre, construção de Currais Modelo como também envolvia a imposição de novos hábitos, ligadas a práticas cidadinas, para a população. Os feirenses careciam de disciplina, civilidade, de novos comportamentos já que os seus costumes sertanejos, eram tidos como arcaicos e incivilizados (SANTOS 2011).

A iluminação das ruas centrais da cidade, com motor movido a óleo diesel implantado em 1926, pelo intendente Arnold Silva, foi uma das imagens símbolos associada à modernização da urbe. A energia elétrica era muito desejada pela sociedade feirense e, em consequência disso, “a cada poste erguido e fiação ligada ocorriam comemorações efusivas e loas eram tecidas em face do chefe político responsável” por sua execução (LIMA, 2014, p. 28-29).

Dois documentos emitidos pelo poder público municipal demonstram a busca pelo “ideal de uma cidade tecnologizada”. O primeiro deles é o Edital da Intendência Municipal de Feira de Santana, de 25 de maio de 1928 que visava disciplinar o tráfego de algumas vias da cidade, proibindo a passagem de carroças sem molas e carros de boi nas calçadas a paralelepípedos. Tinha este tipo de calçamento as Avenidas Araújo Pinho, Maria Quitéria, o prolongamento da Rua Senhor dos Passos e suas travessas, Rua dos Remédios, Conselheiro Franco e Praça da Matriz. E o segundo, um ofício enviado ao Conselho Municipal, Intendente Elpídio Nova, solicitando a abertura de crédito suplementar, devido à “aquisição de um caminhão próprio” para “o serviço de asseio da cidade”, uma vez que a realização do mesmo através de carroças era “demorado e incompleto”. (OLIVEIRA, 2011, p. 34-35).

Essas duas medidas colocadas pelo Intendente contribuíram para disciplinar e, algumas vezes banir práticas e sociabilidades que remetiam, visualmente, ao passado agrário/rural. Dentre as figuras representativas da ruralidade destacavam-se a presença dos “aguadeiros”, que abasteciam as casas com água transportadas por animais. Essa prática conflitava com o desejo de modernização da cidade na década de 1920.

Nota-se a substituição de práticas vinculada à ruralidade por outras associadas às novidades tecnológicas, advindas com os motores a gasolina na notícia do JFN, de 1929, informando que na capital não seria mais permitido o tráfego de carroças, sendo estas substituídas por caminhões, e que assim, “felizmente para eles vão ficar esquecidas suas barbaridades revoltantes, como ficaram olvidadas as dos aguadeiros, que já há muitos anos deram fora do perímetro urbano da capital”. A substituição das carroças por caminhões, ou mais propriamente de carroceiros por *chauffers* é informada com júbilo e indicava a adoção de práticas de organização urbana ideal (OLIVEIRA, 2011, p. 33-34).

Novidades tecnológicas como os automóveis, as primeiras ondas de rádio, o telefone, a luz elétrica, modificavam a paisagem, trazendo estradas, escolas, prédios modernos e alteravam o ritmo de vida sertaneja. Vale destacar que a chegada dos automóveis transformava paisagens tanto por trazerem estradas, como pela necessidade de implantação de empresas para os serviços de reparação dos mesmos, e da comercialização de peças sobressalentes. Estes assuntos serão tratados mais amiúde em outros tópicos deste trabalho.

A partir de 1940, ocorreu um incremento da indústria em Feira de Santana, sendo três os fatores que contribuíram para a disponibilidade de mão de obra e a consequente expansão do mercado: o aumento da população na última década, que havia crescido em 29 % no município e duplicado na cidade, o progresso nos meios de transportes e a dificuldade da obtenção de certos artigos manufaturados do estrangeiro, durante o período de guerra (POPPINO 1968).

A industrialização a que se refere Poppino remete à indústria caseira e local, do beneficiamento dos produtos da região, e não da industrialização moderna que ocorreu a partir da década de 1960, fruto da influência da política nacional de interação produtiva e o processo de desconcentração econômica, - que visou reduzir as disparidades regionais no País - e resultou na implantação do Centro Industrial do Subaé (CIS), em 1970 e será estudada com mais detalhes no próximo tópico deste trabalho.

As atividades comerciais passaram por uma evolução rápida em Feira de Santana e ocorreu um intenso fluxo migratório, decorrente da atração de nortista e principalmente de nordestinos, que chegavam vindos de paus-de-arara e de auto-ônibus (BOAVENTURA, 2006). Nesse período, no entender de Azevedo (2013, p. 415), era como se Feira de Santana estivesse deslocada do Nordeste e se tornado “lugar-destino, numa perspectiva de vida melhor para nordestinos e nortistas”. O encontro de pessoas, com memória e culturas próprias, alterou os usos e costumes da urbe e a transformou em uma cidade de médio porte, que aspira se converter em metrópole.

Na década de 1940, mais precisamente em 1942, através de vultoso investimento do governo municipal, foi inaugurado o novo Campo do Gado, ou os Currais Modelo. Segundo Oliveira (2009, p. 30) esse evento faculta identificar a intencionalidade do poder público municipal à época. Por um lado, buscava a “construção de uma imagem de Feira como a cidade mais importante do interior do Estado”, e, por outro, a da supressão dos traços de ruralidade da urbe, com o afastamento dos “rastros do passado pastoril, guardando-os em lugar seguro, preferencialmente longe do centro urbano”.

Ao fazer observações locais, do ano de 1948, ao Nordeste brasileiro, Strauch (1952) aponta para a sobrevivência de costumes coloniais, como o do comércio tradicional das feiras. Assim sendo, analisa e descreve as feiras de gado das cidades: de Feira de Santana, na Bahia, e de Arco Verde, em Pernambuco, as quais, afirma ele, eram, na época, “as mais importantes feiras de gado de todo o Nordeste e também do Brasil”.

A realização das feiras semanais teriam sido, e ainda eram na época, tão importantes que fomentavam o crescimento de algumas cidades, como a de Feira de Santana e a de Arco Verde. Essas, por sua vez, tendo em vista a importância como áreas de ligação entre o litoral e o sertão, funcionavam como verdadeiros portos terrestres, onde os sertanejos se dirigiam para vender seus produtos e adquirir os do litoral.

A feira de gado de Feira de Santana, segundo Strauch (1952, p. 103) teria nascido “da fundação do pequeno arraial em torno de uma tósca igreja”, tendo como objetivo, no século XVII, o abastecimento da capital e outras pequenas povoações do Recôncavo, possuindo na época da realização das suas observações, 1948, o mesmo objetivo, só que com proporções maiores.

O mesmo autor descreve detalhadamente a feira de gado no ano de 1948, sua localização, fora do perímetro urbano da cidade, “ao lado oeste, próximo ao Matadouro Municipal”; o dia da semana em que ocorria, “na segunda-feira”; horário de início, “pelas sete horas” e de término, “ao fim de três ou quatro horas” do início; bem como a descrição da “intensa feira” que se instalava nas ruas centrais da cidade, dos mais diversos produtos agropecuários, advindos de vários municípios, produtos da indústria caseira regional como cordas, cestos, alpercatas e cerâmica e artigos importados de Salvador com destaque para os de sapataria e roupas. Observa que “As barracas são raras; de maneira geral as mercadorias ficam expostas no chão, em mistura como o povo que passa.” [1948] (STRAUCH, 1952, p. 104).

Localizada em ponto estratégico de encruzilhada de rodagens, a cidade serve como ponto de depósito e distribuição de mercadorias e é o centro das transações do interior com o

litoral. Segundo Machado (1966, p. 17) apenas uma parte mínima do que é comercializado advém da produção doméstica, os produtos têm origem em diversas regiões, a saber:

O gado vem de Goiás, Piauí, Minas Gerais, Mato do Grosso, do sul do Estado e sertão sanfranciscano e diamantino de Santana dos Brejos, serra do Orobó – Mundo Novo; a cachaça de Pernambuco, Alagoas Paraíba e recôncavo; o sal do Rio Grande do Norte e Rio de Janeiro; alpercatas cangaceiras, tamancos e louça de barro vidrado de Sergipe; rêdes de dormir e rendas do Ceará; novidades plásticas de São Paulo e da Guanabara; carne xarqueada do Rio Grande do Sul; painéis de pedra-sabão, especiarias para feijoada e jóias de Minas Gerais; tomates e legumes da colônia italiana de Itiruçu e da Japonêsa de Mata de São João; peixes de açudes do Norte e do São Francisco Juazeiro, Barra, Lapa e Xique-Xique; Jequié manda suas selas de estilo mineiro; água mineral de poços de Caldas de Cipó e do Jôrro; patuás, estatuetas de Ogum, Exu, Mãe d'Água; quadros de santos etc. de Salvador, Cachoeira e São Félix; charutos e fumo de corda de Maragogipe; laranja de Cruz das Almas e Alagoinhas; requeijão de Anguera e Tanquinho; artigos de sisal manufaturados em Serrinha; farinha de mandioca, moringues e caxixis de Aratuípe e Nazaré; carne de sol de Rui Barbosa, Monte Alegre e Baixa Grande; melão, rapadura e cana de Santo Amaro; jacas de Amélia Rodrigues e Muritiba; mármore, pedras ornamentais e cristais de Morro do Chapéu; bodes de Ipirá; feijão e toucinho de Irecê; marmelada de Jacobina, etc... (MACHADO, 1966, p. 17)

As observações e comentários dos autores deixam patente a importância da feira de gado, bem como da feira livre, para a economia da cidade, no período descrito, bem como demonstra que apesar de todos os esforços para se negar o passado pastoril e suas representações, na tentativa de criar uma imagem de uma cidade progressiva e civilizada, nas segundas-feiras a urbe estava repleta de imagens que a faziam se recordar de um passado não tão distante, tais como, a figura dos vaqueiros, os tipos de produtos vendidos e a forma de negociação dos mesmos.

Entre 1930 e 1960 já existia: “luz elétrica, ruas calçadas, bomba de abastecimento de água, fluxo de automóveis, praças embelezadas, limpeza pública”. Apareceram instituições que representavam novos hábitos citadinos como: a Escola Normal de Feira de Santana, os teatros, os cinemas, os cafés e as confeitarias (LIMA, 2014, p. 21, 46).

Em 1950, a expansão do comércio, em Feira de Santana, ocorreu também pela chegada das modernidades, tais como artigos fotográficos, rádios, vitrolas, discos, bicicletas e automóveis. A inércia tradicional, que, “predominava entre os criadores e agricultores do município, pouca influência exercia sobre os negociantes da região” (POPPINO, 1968, p. 239-240).

A transferência dos Currais Modelo, durante a gestão do prefeito Arnold Silva, em 1959 e 1962, da zona central da cidade, mais precisamente do quarteirão onde hoje estão localizados a Fundação Nacional de Saúde (FNS), a Loja Maçônica Harmonia, Luz e Sigilo, o Fórum Desembargador Filinto Bastos, o Colégio Municipal Joselito Amorim, Ginásio Municipal, o Museu de Arte Contemporânea e a Biblioteca Municipal, para o bairro

denominado São João, antigo Campo do Gado Novo, seria um dos símbolos da negação do passado rural da cidade (OLIVEIRA, 2008).

A partir da década de 1960 a cidade de Feira de Santana, seguindo o modelo de outros centros urbanos, adentra a era da modernização, tendo a industrialização como protagonista (LIMA, 2014). Essa afirmação é referendada por Silva (2004) que afirma que durante a vigência do regime militar, Feira de Santana passou por um processo de reestruturação na busca de destacar-se das demais cidades do sertão nordestino. Esse processo teria se intensificado na década de 1970, com o desenvolvimento industrial e comercial evidenciado com a implantação do Centro Industrial do Subaé (CIS).

A feira de gado, de Feira de Santana, no entender de Machado (1966), estava decaindo devido a fatores como:

Aparecimento de outros centros consumidores no sertão; grandes estiagens; estabelecimento de outras vias de comércio; florescimento da agricultura; redução dos rebanhos; processo de criação arcaicos; falta de financiamentos; vendas diretas entre produtores e abatedores; transporte por 'CAMINHÃO-CURRAL'; aparecimento de frigoríficos regionais e a concorrência, cada vez maior, de novas áreas pecuárias, como a do gado sulista de Itapetinga, Itabuna, Ipiauí, Ilhéus, Jequié, Conquista, etc. (MACHADO, 1966, p. 14-15).

É interessante observar, que um dos motivos elencados pelo autor, que inclusive grafou com letras maiúsculas, é “o transporte por CAMINHÃO-CURRAL”, o que sugere que a presença dos veículos automotores em Feira de Santana, não trouxe apenas benefícios para a cidade.

No ano de 1963, existiam em Feira de Santana 1.277 estabelecimentos comerciais, destes, 45 eram classificados como grossistas ou atacadistas e 1.323 eram classificados como varejistas, segundo a publicação Seleção Fiscais e Contábeis⁶. É possível identificar nessa publicação uma série de anúncios de diversas empresas locais, dentre elas, várias relacionadas à já importante cadeia automotiva existente na Cidade.

No entender de Santos, A. (2012), entretanto, algumas dessas mudanças não foram interpretadas como significativas, posto que a cidade nas décadas assinaladas como “atrasadas”, constituía-se uma representação que conflitava diretamente com a propaganda propalada pela imprensa da época. Ou seja, que as transformações na cidade apresentaram maior impacto do que nas épocas iniciais, onde o discurso progressista era fortemente veiculado.

⁶ Disponível em Fundação Senhor dos Passos, Memórias, 2012 (CDROM).

Existem os que resistiam aos símbolos da modernidade e criticavam “aos que procuram imitar costumes de países e terras diferentes, que sabe como é ridículo o esnobismo de muita gente”, como é o caso de Eurico Alves Boaventura. Este autor, em texto publicado no Jornal Folha do Norte, em 21 de maio de 1960, e dedicado ao seu amigo e influente político da cidade, Arnold Silva, solicita ao mesmo que “faça a nossa paisagem permanecer sertaneja” (BOAVENTURA, 2006, p. 105).

Não bastava industrializar e promover reformas públicas, na visão de Silva (2008), o objetivo era alçar a cidade para além do seu desenvolvimento econômico, fazendo com que a cidade crescesse em paralelo ao país. Segundo o autor durante o regime militar o discurso de crescimento industrial era acompanhado por preleção sobre o progresso, a civilidade e a moral, sendo esses aspectos percebidos nas publicações da imprensa e nas normas sociais, contidas no Código de Posturas de 1967, o que contribuiu para formar e evidenciar a ideia de uma cidade, para Feira de Santana, como ordenada e moralizada.

De acordo com o IBGE no ano de 1967 o número de atacadistas tinha se elevado para 74 e de varejistas para 1.789. O desenvolvimento da atividade comercial no município, segundo esta publicação, se deu devido à proximidade relativa com a Capital do Estado e a facilidade de comunicações. Os negócios de gado ainda representavam a maior fonte de renda, que paralelamente a outras atividades caracterizavam a cidade como dinâmica e progressista (MELLO; NEVES JUNIOR, 2014)⁷. Os dados do IBGE (2000) apontam um crescimento ascendente da taxa de urbanização que passa de 23,61% no ano de 1940, para alcançar nas décadas de 1950, 1960 e 1970, respectivamente, 31,97%; 49,30% e 70,31%.

No que se refere à indústria, em 1967, a administração municipal se antecipou ao governo estadual e iniciou a elaboração do Plano de Desenvolvimento Local Integrado (PDLI) em que reconhecia necessária a criação de um distrito industrial. Entre o mês de julho de 1969 e o de dezembro de 1970, depois do lançamento do PDLI, o governo municipal assinou os instrumentos legais que desapropriavam as áreas e que institucionalizou o CIS, como uma autarquia (CRUZ, 1999, p. 209).

Entre a emancipação do município em 1833 até a implantação do Centro Industrial do Subaé ocorreram diversas mudanças nas características econômicas e sociais em Feira de Santana, que facultaram a aceitação dos veículos automotores. A imagem da cidade foi transformada de associada ao rural, à ideia de progressiva, fruto das decisões políticas e

⁷ Sinopses Estatísticas – IBGE de 1948 e 1969. Disponível em Memórias: Fragmentos da história de Feira de Santana I, organizado por Carlos Alberto Almeida Mello e Antônio Carlo B. Neves Junior, em 2014. Núcleo de Preservação da Memória Feirense, da Fundação Senhor dos Passos.

administrativas, locais, estaduais e nacionais adotadas, que promoveram o desenvolvimento do município, permitindo que alcançasse a posição de principal centro de negócios do interior da Bahia.

Mudanças, tanto qualitativas quanto quantitativas, ocorreram no espaço urbano, devido a algumas intervenções espaciais. Dentre essas, vale ressaltar a expansão física da cidade para além dos limites estabelecidos do anel de contorno rodoviário. Edificações como as do Centro Industrial do Subaé (CIS), em 1970 e UEFS, em 1976, ambos localizados na parte externa do anel rodoviário que contorna a cidade contribuíram sobremaneira para essa expansão. Pode-se citar ainda a transferência da feira livre que acontecia no centro da cidade, ao longo da Avenida Senhor dos Passos e no entorno da Praça da Bandeira, para um local próprio, o centro de abastecimento, em 1977 (SILVA, 2010).

As linhas de créditos, os subsídios e demais facilidades oferecidas pelos organismos estaduais e municipais atraíam, num primeiro momento, empreendimentos de capital familiar e pequeno porte para o CIS. Entretanto, o tamanho mínimo do empreendimento para que adequasse aos custos de localização se tornaram um empecilho e “contribuía para a relativa dispersão territorial dos pequenos estabelecimentos industriais, que preferiam a proximidade da rede de distribuição e do mercado consumidor” (CRUZ, 1999, p. 210).

Neste período, ocorreram fatos marcantes que contribuíram para as transformações ocorridas na cidade. Diversos autores colaboram direta e/ou indiretamente, para a ratificação deste pensamento, bem como, para contextualizar a Cidade durante o período entre a sua emancipação e a industrialização, a exemplo de Rollie Poppino (1968), Kleber José Fonseca Simões (2007), Mayara Plácido Silva (2012), Wagner Alves Reis (2012) e Clóvis Frederico Ramaiana Moraes Oliveira (2016).

Em meados de 1979, a atividade comercial mantinha sua importância, mesmo após o incentivo à industrialização do município, através da implantação do CIS. Todos os esforços executados não conseguiram, entretanto, fazer a indústria sobrepujar a participação da atividade comercial na economia feirense. Atualmente, apesar da ocorrência da diversificação das atividades produtivas no município, que ampliou ainda mais sua região de influência, a venda a atacado e varejo continuam sendo as mais importantes da economia feirense, sendo o principal fator de crescimento da cidade. Dentre as funções comerciais, em 1979, destacavam-se as de alimentos, as de tecidos e confecções, de revenda de veículos e autopeças, calçados e artigos de couro e plástico, material de construção e ferragens, farmácias, móveis e eletrodomésticos, bijuterias e miudeza, bebidas entre outros.

Por fim, cabe considerar, que dentre as referências da modernidade em Feira de Santana, está à presença dos veículos automotores que, por diversos fatores, provocou alterações no espaço físico da cidade e nos hábitos de seus habitantes. Como esse assunto é de grande importância para este trabalho, o mesmo será discutido mais adiante em outra parte.

2.3 PERÍODO CONTEMPORÂNEO

A sede do município dista 108 km da capital do Estado, Salvador, e ocupa a área de 1.304,425 km². Com população, determinada no Censo de 2010, de 556.642 habitantes, o que correspondia à ocupação de 416,03 hab./km², bem acima da média estadual que era de 24,82 hab./km² e o situava à posição de 34º no País, 2º no Estado e 1º na microrregião (IBGE, 2017; BAHIA. SEPLAN, 2015).

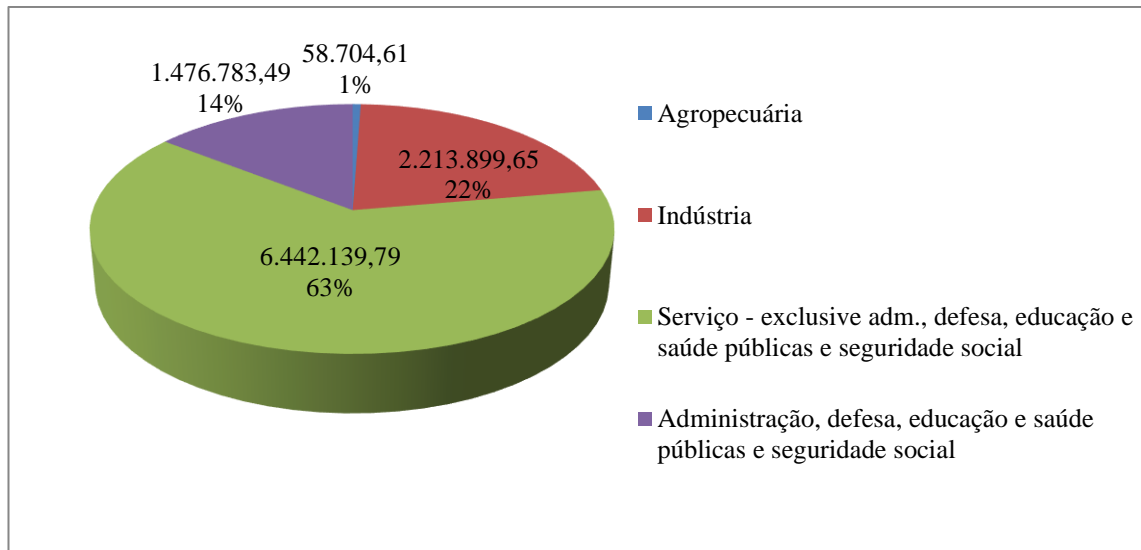
Climaticamente, o município se encontra inserido numa área de transição, entre o clima úmido do litoral e a região de clima seco, do semiárido. A temperatura média, anual, varia entre 21°C e 28°C, tendo seu território ocupado pelos biomas caatinga e mata atlântica (SANTOS; ANDRADE, 2008).

Através da Lei Complementar nº 75, de 20 de junho de 2013, foram fixados os limites interdistritais do Município, a partir de seu distrito sede, com os distritos de: Tiquaruçu; Matinha; Jaíba; Humildes; Governador João Durval Carneiro; Jaguará; e Maria Quitéria, e com os municípios de: Coração de Maria; Conceição do Coité; São Gonçalo dos Campos; Anguera; e Santanópolis. O instrumento legal também ampliou o perímetro urbano e elevou o número de bairros do distrito sede, de 44 para 50, com criação de seis novos: Vale do Jacuípe; Pedra Ferrada; CIS Norte; Mantiba; Registro; e Chaparral (FEIRA DE SANTANA. Câmara Municipal, 2013b).

De acordo com a estimativa do IBGE, para o ano de 2017, a população residente seria de 627.477 habitantes, colocando-o como sendo o 15º município do Brasil, entre os que têm mais de 500 mil habitantes, excluindo as capitais e representaria uma densidade demográfica de 481,04 hab./km². O IDHM para o ano 2010 foi de 0,712, o 5º do Estado e 1.765 lugar do Brasil. Na comparação com os outros municípios do Estado, estava atrás de Salvador, Lauro de Freitas e Barreiras. O PIB *per capita*, do ano de 2015, era de R\$ 19.370,53, classificando-o em 30º lugar no Estado, 1.980 no País e 3º na microrregião onde se encontra inserido (IBGE, 2017).

Esses dados tornam-se mais representativos quando se considera o número de municípios do Estado e do País (IBGE, 2017).

Gráfico 1 - Valor adicionado bruto a preços correntes, por atividade econômica, em R\$ (x 1000), 2015



Fonte: IBGE, 2015⁸

Visando enfatizar o papel comercial de Feira de Santana, sua área de influência, bem como seu processo de industrialização será apresentada uma revisão da história econômica da cidade. O objetivo central, no entanto, será vincular seu crescimento e inserção no processo de articulação comercial, com ênfase na cadeia automotiva.

Para que se pudesse precisar a localização dos estabelecimentos dos elos da cadeia automotiva na cidade em diferentes períodos da história, realizou-se, uma consulta junto ao serviço de informação cadastral da Junta Comercial do Estado da Bahia (JUCEB), com base na Classificação Nacional de Atividades Econômica (CNAE), e com a delimitação, a princípio, de três anos fixos 1950, 1970 e 2016. Foi recebida a resposta da Coordenação de Diligência e Fiscalização, em 11 de abril de 2017, constando os seguintes resultados para os filtros solicitados: Até 1950 - nenhum registro encontrado; até 1970 - seis empresas e; até 2016 - 2.722 empresas. Esta resposta, fez com que fosse pensando um novo método para o levantamento nos períodos especificados, uma vez que, os montantes existentes nos anos de 1950 e 1970 eram inexpressivos, bem como, o valor a ser pago pelo fornecimento dos dados era muito elevado. O novo método adotado fez com que fossem repensados os próprios

⁸Em parceria com os Órgãos Estaduais de Estatística, Secretarias Estaduais de Governo e Superintendência da Zona Franca de Manaus (SUFRAMA).

períodos anteriormente definidos. Assim sendo, determinaram-se os períodos: década de 1950; ano 1979; e ano 2017.

Atualmente, a cidade desfruta de grande importância, devido à sua característica de centralidade e para a qual convergem as demandas por produtos e serviços, de uma vasta região de seu entorno, podendo-se citar os municípios de Anguera, Antônio Cardoso, Tanquinho, Santa Bárbara, Santanópolis, Ipirá, Coração de Maria, Conceição do Jacuípe, São Gonçalo dos Campos, Amélia Rodrigues, Antônio Cardoso e envolvendo municípios mais distantes, como Conceição do Coité, Euclides da Cunha, Ipirá, Rui Barbosa, Mundo Novo, Seabra, Andaraí, Irecê, Xique-Xique e Senhor do Bonfim (IBGE, 2008).

A diversificação das atividades empresariais pode ser constatada pelo crescimento dos serviços de atendimento de saúde, com implantação de hospitais, postos de saúde, clínicas e consultórios. E com a presença de diversas instituições de Ensino Superior (IES), - pública, a exemplo da UEFS, - e privadas; presenciais e à distância, - a exemplo da Faculdade de Tecnologia e Ciências (FTC), Faculdade Anísio Teixeira (FAT), Unidade de Ensino Superior de Feira de Santana (UNEF), entre outras, atraindo pessoas para os mais variados serviços e oportunidades.

Diversos autores usam a implantação do Centro Industrial do Subaé (CIS) em 1970, através da influência da política nacional de interação produtiva e o processo de desconcentração econômica, - que visou reduzir as disparidades regionais no País -, como marco histórico para a análise do desenvolvimento do município de Feira de Santana. Dentre estes merecem destaque: Freitas (1998) e Cruz (1999).

Para a criação do Centro Industrial foram desenvolvidos e aplicados dois planos estratégicos: o Plano de Desenvolvimento Local e Integrado (PDLI) e o Plano Diretor do Centro Industrial do Subaé (PDCIS) (OLIVEIRA, 2008). O Plano de Desenvolvimento Local e Integrado (PDLI) representou e legitimou a estrutura de uma industrialização moderna e organizada e serviria de articulador dos novos tempos. (SANTOS, 2001; LIMA, 2014)

Acredita-se que começou a ocorrer, então, a transformação de uma cidade com imagem associada ao rural, à ideia de uma cidade progressiva, fruto das decisões políticas e administrativas, locais, estaduais e nacionais adotadas, que promoveram certo desenvolvimento do município, permitindo que alcançasse a posição de principal centro comercial do interior da Bahia.

Outro autor, que também considerou que o período a partir de 1970, com a instalação do Centro Industrial do Subaé (CIS), representou “o início de novos tempos” é Santos (2015, p.

1). Para esta autora, neste período, o desenvolvimento econômico da cidade deixou de ser calcado na atividade comercial, que até então era o setor mais importante, e passou-se a creditar à industrialização a responsabilidade pela expansão econômica. O CIS, portanto, teve uma importância preponderante para o processo de industrialização, sendo inegável a sua capacidade de exercer atração populacional (FREITAS, 1998).

Outro marco importante, que vale ressaltar, é a implantação das redes de comunicação rodoviárias, - especialmente com as aberturas da Rio-Bahia e da Salvador-Feira, em 1949 -, que facilitaram a interligação com outras regiões do Estado e do País.

O trabalho de Cruz (1999), no entender de Oliveira (2008), ao fazer uma análise retrospectiva, do período de 1950 a 1990, sobre o processo de industrialização e a inserção de Feira de Santana nos processos de integração produtiva e de desconcentração nacional mostrou, por meio de sua abordagem, que o crescimento econômico local não proporcionou benefícios sociais para a população.

A modernização do município trazida pelos investimentos industriais, agropecuários e de infraestrutura que ocorreu de forma conservadora e muitas vezes sob a égide do próprio Estado, não tinha a pretensão de “modificar radicalmente as antigas estruturas de *poser* econômico e político arraigadas no tecido socioeconômico da região”. Transcorreu sem que houvesse melhorias significativas na distribuição da renda, no acesso à terra e no desenvolvimento das relações capitalistas de produção (CRUZ, 1999, p. 333).

E desde a Constituição de 1988, que delegou ao ente municipal diversas competências, principalmente no tocante às questões de interesse local, admite-se que a administração pública municipal tenha a competência e a obrigação de estimular a abertura e fomentar os empreendimentos que gerem emprego e renda, assim como, planejar, autorizar e fiscalizar a localização dos negócios em seu território.

Em 1996, foi a vez da transferência dos comerciantes ambulantes de produtos importados originários do Paraguai, que se encontravam localizados nas calçadas de diversas ruas do centro da cidade - com predominância na Rua Sales Barbosa -, para a Praça Presidente Médici, onde se criou o *shopping* popular denominado Feiraguai. Apesar dos protestos iniciais, e das diversas dificuldades enfrentadas, comuns em qualquer mudança, bem como, ignorando-se as questões relativas à legalidade dos produtos comercializados, o que se observa é que esse novo mercado se tornou um dos símbolos da cidade⁹.

⁹ Maiores informações sobre o processo de transferência do Feiraguai podem ser levantadas no trabalho de OLIVEIRA (2013).

Passados alguns anos da mudança da feira livre, observou-se o retorno e a instalação de novos vendedores de produtos agropecuários, ou hortifrutigranjeiros, nas principais vias. O espaço ocupado anteriormente pelos comerciantes de produtos importados foi sendo, paulatinamente, reocupado pelos vendedores dos mais diversos produtos, especialmente pelos comerciantes de confecções.

No período de realização deste trabalho, 2017, estava em andamento a construção de um *shopping* popular, denominado *Shopping Comercial Popular de Feira de Santana*, em área do Centro de Abastecimento. A ideia é transferir os comerciantes informais que se encontram instalados na calçada da Rua Sales Barbosa, Conselheiro Franco, Marechal Deodoro e Avenida Senhor dos Passos, requalificando o centro da cidade.

Quanto ao automóvel, diversos trabalhos asseveram o papel desempenhado por esse invento como elemento de expansão das áreas ocupadas nos municípios. No ano de 2016, a frota de veículos em Feira de Santana era de 252.698, o que o posicionava em segundo lugar do Estado da Bahia, perdendo, apenas para a capital, e no lugar 47º do Brasil. Desses, 112.948 eram automóveis. Com relação a este tipo de veículo, o município se colocava em segundo lugar na Bahia e no lugar 65º no Brasil.

3 BREVE HISTÓRICO DOS VEÍCULOS AUTOMOTORES

Juntamente com o cinematógrafo, os automóveis e outras máquinas, foram os símbolos da modernidade propalados pela chamada *Belle Époque*, período entre 1886 e 1914, na Europa, especialmente na França. Essa novidade tecnológica se espalhou pelo mundo e já há muito tempo, em conjunto com outros veículos automotores, ganharam as vias públicas e passaram a disputar os espaços com os pedestres e com os poucos meios de transportes não motorizados que existem.

De início é preciso definir o que são veículos automotores, em especial o automóvel, um dos objetos de estudo deste trabalho, e para se chegar a essa definição será feito um preâmbulo para discutir como o transporte terrestre evoluiu no país, desde os veículos à propulsão humana.

No Brasil como nos outros países do mundo, antes da invenção do automóvel, as pessoas se deslocavam de uma parte a outra simplesmente caminhando. Aquelas mais abastadas quando tinham necessidade de percorrer maiores distâncias, cavalgavam em bestas - cavalos, mulas, jumentos. Com o passar dos anos a tração humana ou animal foram sendo adotadas e quem possuía escravos, era carregado em redes. Uma melhoria do transporte em redes foram os móveis de arruar, como as cadeirinhas eram chamadas, eram móveis domésticos que iam às ruas, por isso denominada “de arruar”. Consistia em um meio de transporte individual, dotados de cobertura e piso e transportada por escravos. As liteiras, por outro lado, possuíam um espaço interno maior e acomodavam até duas pessoas. Por ser de tração animal, serviam para deslocamentos com distâncias maiores. Seu uso, em regiões rurais do Brasil, se deu até o início do século XX (GUEDES; FERNANDES, 2009).

As variedades de meios de transportes em Feira de Santana são relatadas por Boaventura (2006) em suas memórias da cidade. Diz que no Sertão, era costume, além da montaria e transporte de mercadorias por tropas, os deslocamentos em vistosos carros de bois e liteiras. Registra o uso da cadeirinha de arruar em Feira de Santana ao recordar a passagem do major Rogério Pitombo, velho e doente, que retornava das bodas de seu filho caçula, levado por dois empregados. Conta que os meninos ricos que morriam, eram carregados em vistosas cadeiras-de-enterro de criança, sendo esse pequeno palanque precursor do carro mortuário da atualidade e que presenciou feridos à bala viajarem em redes até a delegacia e muitas vezes para o cemitério.

O emprego de carros sobre rodas é bastante antigo. Exemplos dos mesmos são as bigas romanas, o coche produzido na Hungria e a berlinda em Berlim, na Alemanha. A chegada da

berlinda ao Brasil ocorreu a partir da segunda metade do século XVIII, entretanto, o alto custo de manutenção do veículo, que incluía os cuidados com os cavalos, cavaleiros e cocheiros, limitava seu uso às classes mais influentes, como o Vice-rei, os guardas funcionários da Justiça e da Fazenda e poucos proprietários rurais mais endinheirados. A circulação do veículo, além do mais, era muito restrita tendo em vista as ruas estreitas e com calçamento irregular.

Apesar do interesse do homem em se apropriar cada vez mais de conforto e velocidade no uso de veículos de transporte, seu melhoramento não se deu muito rapidamente. A carruagem surgiu somente no século XIX. Um veículo que apresentava diversos aprimoramentos em relação ao coche e a berlinda, apresentando maior conforto, melhor visibilidade e, conseqüentemente, uma condução mais segura. E finalmente, depois de várias, o automotor (GUEDES; FERNANDES, 2009).

Antes de discutir as questões relativas aos veículos automotores, em especial o automóvel, é importante compreender como esses são definidos. Alguns instrumentos legais trazem essas definições, um desses é a Lei nº 6.729, de 28 de novembro de 1979, que “dispõe sobre a concessão comercial entre produtores e distribuidores de veículos automotores de via terrestre”, e em seu Art. 2º, inciso III, considera como “veículo automotor, de via terrestre, o automóvel, caminhão, ônibus, trator, motocicleta e similares” (BRASIL, Planalto, 1979, Art. 2º, III).

A legislação que aprova o Regulamento do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA), Decreto nº 902 de 30 de dezembro de 1991 (BAHIA. Secretaria da Fazenda, 1991), em seu Art. 8º, incisos de I a III, ao definir a alíquota do referido imposto, acaba por classificar os veículos automotores em: I – automóveis e utilitários; II – ônibus, micro-ônibus, caminhões, tratores, motos, motonetas, motocicletas e triciclos estrangeiros e nacionais e; III – embarcações e aeronaves.

Outro instrumento legal é o Anexo I, dos conceitos e definições, do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), estabelecido pela Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, que considerava veículo automotor como:

Todo veículo a motor de propulsão que circule por seus próprios meios, e que serve normalmente para o transporte viário de pessoas e coisas, ou para a tração viária de veículos utilizados para o transporte de pessoas e coisas. O termo compreende os veículos conectados a uma linha elétrica e que não circulam sobre trilhos (ônibus elétrico) (BRASIL. Planalto, 1997, Anexo I).

Apesar dos esforços dos legisladores, segundo Oliveira, Silva, Tonzar (2009, p. 119) as definições apresentam pontos em comum para veículos automotores terrestres, aeronaves e embarcações, pois todos “realizam movimento intrínseco à sua estrutura, se automovimentam por meio de um motor e são empregados para o transporte de pessoas e coisas”.

Fundamentado ainda, nos citados instrumentos legais e tendo como base o conceito supracitado e os demais conceitos e definições existentes no CTB, constata-se que os veículos automotores terrestres podem ser classificados em: automóvel; caminhão (não conceitua); caminhão-trator, caminhonete; camioneta; ciclomotor; micro-ônibus; motocicleta; motoneta; motor-casa (motorhome), ônibus; quadríciclo (não conceitua); trator (de rodas, de esteiras e misto); triciclo (não conceitua).

Especialmente no que tange à incidência do IPVA, existem algumas polêmicas, portanto, quanto ao significado da expressão “veículo automotor”. Cabe esclarecer que, para o presente trabalho serão estudados apenas os veículos automotores terrestres, desse universo referido, excluindo as embarcações e aeronaves, os tratores e máquinas agrícolas e as motos e similares, motonetas, motocicletas e triciclos estrangeiros e nacionais.

As motonetas e motocicletas já existem no município há muito tempo, inicialmente em pequena quantidade, mas com seu aumento considerável a partir do início de sua fabricação no País. Nos dias atuais se constitui em um universo bastante representativo, entretanto, devido à necessidade de delimitar o estudo tendo em vistas os desdobramentos que foram verificados, esses veículos automotores terrestres não foram inseridos no trabalho.

Por igual motivo, não se considerou como um dos objetos de estudo, outros veículos automotores terrestres, em especial os caminhões e ônibus, mesmo sabendo da sua importância para o município de Feira de Santana. A ideia original era ter o foco do estudo centrado nos automóveis, entretanto, devido ao fato da maioria das empresas dos elos da cadeia automotiva em Feira de Santana, trabalhar também com caminhonetes e camionetas, estas foram, então, incluídas.

De acordo com o CTB, os veículos automotores terrestres, alvos deste estudo são assim definidos: automóvel é aquele destinado a transportar até oito passageiros, exclusive o motorista; caminhonete é o destinado a transportar cargas com peso bruto total de até 3.500 quilogramas; e caminhoneta são os que se destinam a transportar passageiros e cargas no mesmo compartimento (BRASIL, Planalto, 1997).

Este item se propõe a apresentar um breve histórico do surgimento e evolução dos veículos automotores em Feira de Santana. Para alcançar esse intento, contudo, se fez,

também, necessário realizar um breve histórico do seu surgimento, conflitos e aceitação e da evolução dessa máquina no mundo e no Brasil.

3.1 SURGIMENTO, CONFLITOS E ACEITAÇÃO

O surgimento ou invenção dos veículos automotores está associado a outras invenções e descobertas do homem. Em especial, está relacionado à busca pela melhoria de sua mobilidade sobre a terra, em percorrer maiores espaços em menor fração de tempo. Os veículos automotores são um conjunto da evolução de diversos inventos humanos, em especial: da roda e dos motores.

Convém registrar, também, além da evolução do uso da roda e da tração animal, o começo do uso da metalurgia pelos povos pré-hititas e hititas da Anatólia, entre o fim do terceiro e início do segundo milênio antes de Cristo. Não se pode esquecer que para a confecção do motor, componente primordial no veículo automóvel, precisa-se do domínio dessa técnica (VIEIRA, 2008).

O universo de estudo da evolução do veículo automotor é muito amplo, mas o comentário encontrado em Pietsch Junior, Cavalcante (1962, p. 69) segundo: “não se sabe bem quando nasceu e quem inventou o automóvel”, ao questionarem quanto a uma série de nomes e eventos, acaba por dar um norte para esta pesquisa:

Com Cugnot e sua carroça mecânica ou com o “carro de relojoaria”? Quando se inventou a roda ou quando James Watt tornou o vapor dócil? Com as máquinas rápidas de Bollée ou com o motor a quatro tempos de Otto? Com a alta rotação de Daimler, com as características revolucionárias de Benz, ou com a industrialização em série de Ford? (PIETSCH JUNIOR; CAVALCANTE, 1962, p. 69).

De acordo com a literatura, em geral, o primeiro veículo automóvel produzido e demonstrado publicamente, foi o Fardier, construído pelo engenheiro militar francês capitão Nicolas Joseph Cugnot, em 1769. Baseado no princípio da eolípila foi desenvolvido para o transporte de cargas pesada, era movido a vapor e se deslocava a quatro quilômetros por hora. Apesar de ter sido criticado, na verdade ridicularizado, esse veículo foi o precursor da locomotiva e do automóvel da atualidade (VIEIRA, 2008).

Decorrente de um processo de evolução de outros meios de transporte como o carro puxado a cavalos e o triciclo do século XIX, até o ano 1885 “os veículos automóveis guardavam relação e tinham ligação com o carro de cavalos e com a locomotiva” (PIETSCH JUNIOR, CAVALCANTE, 1962, p. 49).

Vários experimentos foram executados em várias partes do mundo até o surgimento do primeiro automóvel como conhecemos hoje, como o carro elétrico, produzido em 1839, pelo austríaco Robert Anderson e aperfeiçoado, em 1870, pelo inglês Sir David Salomons, o motor fixo, de combustão interna, movido a gás do francês Jean-Joseph Etienne Lenoir, em 1858, o motor de um cilindro e quatro tempos do alemão Nikolaus August Otto, em 1867, considerado o pai dos motores à explosão modernos, o motor de dois tempos, a gasolina, em 1865, e o veículo Strassenwagem, de 1873, primeiro a assemelhar-se diretamente com o automóvel moderno, os veículos a vapor construídos pelo francês Amédée Bollée, a exemplo do Obéissante, em 1873, o Mancelle, considerado o pai dos ‘coupés de ville’, os ônibus “Marie-Anne” recordista para longas distâncias à época, o micro ônibus Nouvelle, o Rapide que chegou a ultrapassar 60 km/h, a caldeira ultraleve com pequenos e múltiplos tubos vaporizadores, em 1880, de Trépardoux, que propiciou ao motor a vapor aplicação nos primeiros triciclos (PIETSCH JUNIOR, CAVALCANTE, 1962; VIEIRA, 2008).

Por determinado período os veículos a vapor, produzidos por Amédée Bollée, os triciclos a vapor, os carros elétricos e os veículos de combustão interna a gás de iluminação e gasolina, conviveram juntos. E, apesar de hoje, parecer que desde sempre a melhor opção seria a dos veículos de combustão interna com alimentação de combustível independente, na época não era possível ter essa certeza.

É a partir dos trabalhos empreendidos pelos alemães Gottlieb Daimler, Wilhelm Maybach e Karl Benz, que os veículos automotores, que até então se assemelhavam ao carro a cavalos e à locomotiva, se liberam desse passado, se aproximando do que se entende hoje como automóvel. Os três reúnem os conhecimentos resultantes da queima de combustíveis fora do cilindro, desenvolvida nos motores a vapor, que abriu caminho para o desenvolvimento da queima de gás de iluminação, no interior dos cilindros, dos motores de combustão interna, desenvolvendo e aperfeiçoando a utilização da gasolina no lugar do gás natural (SELEÇÕES, 1981).

O surgimento dos veículos automotores não foi acompanhado de sua aceitação imediata, provocando desde o período de sua experimentação, uma série de transtornos, que geraram conflitos. Esses transtornos não foram só relacionados a acidentes com vítimas, apesar destes, serem talvez os mais graves, mas, também, pela perturbação da paz e bem-estar das pessoas e animais. Segundo Rodrigues (2012) o automóvel foi utilizado como um “elemento civilizacional negativo, um verdadeiro porta-voz da morte”.

No primeiro item do seu trabalho “A vida cultural do automóvel: percursos da modernidade cinética”, Giucci (2004, p. 78-79) apresenta um subitem denominado “A

máquina assassina”. Nesta parte do trabalho, o autor discute o surgimento do automóvel e sua relação com o grande número de acidentes. Segundo ele era comum à época a imprensa noticiar com riqueza de detalhes os acidentes e os problemas associados ao automobilismo, mas considera que, embora desde o início, os automóveis, tenham recebido notoriedade por produzir vítimas, a novidade e a distinção superavam claramente o perigo.

A primeira fatalidade ocorreu no dia 17 de agosto de 1896, nas imediações do Palácio de Cristal, em Londres. O acidente envolveu uma senhora, a atingida, e um automóvel, que estava se deslocando a 7 km por hora e mesmo o condutor, tendo gritado e soado a buzina por diversas vezes, não foi suficiente para evitar o acidente. Esse fato aconteceu no mesmo ano de revogação da Lei da Bandeira Vermelha (*Red Flag Act*), que obrigava que um homem caminhasse à frente do automóvel, alertando os pedestres com uma bandeira vermelha (GIUCCI, 2004).

Esse acontecimento acaba por ratificar alguns pontos, quanto ao uso do automóvel, no período inicial. Primeiramente que não era utilizado para encurtar distâncias, ou, melhor dizendo, para dar maior rapidez aos deslocamentos. O fato de a lei obrigar a um homem caminhar na frente do automóvel, bem como, o fato de que o veículo se deslocar a 7 km, demonstra que o seu uso era mais no sentido de dar status e, talvez, certo conforto, aos condutores e passageiros. Outra questão importante que fica evidenciada é a transferência da responsabilidade do acontecimento indesejado, para o transeunte, ou pedestre.

Apresentando certo ceticismo, quanto aos cuidados dos condutores dos veículos automotores, Giucci (2004, p. 87), afirma que o “prazer de lançar a máquina contra os pedestres é anterior ao automóvel. Quando existe a possibilidade de deixar evidente ao indefeso a diferença social, algum arrogante sempre aproveita a oportunidade”.

Na fase inicial do uso dos automóveis, o que se observava, na realidade, era que os aspectos relativos à segurança eram considerados responsabilidade exclusivamente do condutor. Discorrendo sobre “o carácter ‘demoníaco’ do automóvel” Rodrigues (2012, p. 182) afirma que a presunção era de “que os construtores de automóveis produziam carruagens fiáveis, equipadas com travões, sistema de direção, iluminação, rodas e suspensões capazes de proporcionarem ao seu operador a realização de todas as manobras sem percalços”. Assim sendo, toda a culpa pelos acidentes automobilísticos era atribuída exclusivamente à temeridade ou à insensatez dos automobilistas e nenhuma culpa era atribuída aos construtores.

No Brasil, a chegada dos automóveis trouxe novos desafios para a sociedade, particularmente devido à variável velocidade, e suscitou questões aos fluxos de mobilidade que até então não existiam. A população, principalmente das grandes urbes, tinha uma má

imagem das chamadas “carruagens sem cavalos, que largavam fumo sem pudor e que emitiam ruídos estranhos”, e que se viu agravada pelos acidentes que provocavam, sendo alguns deles mortais. Com o tempo essa nova realidade foi sendo aceita e passou a fazer parte de uma nova ordem, particularmente impulsionada por movimentos culturais, como o movimento futurista, que aglutinaram os epítetos criados para denominar os automobilistas, e fizeram da velocidade e da mecânica os seus “centros emocionais de gravidade” (RODRIGUES, 2012, p. 181).

Na apresentação do livro, *Vida Vertiginosa*, João do Rio pseudônimo de João Paulo Alberto Coelho Barreto, afirmou que, como aconteceu com suas outras publicações, esta, talvez, mais que as outras, se preocupava com o momento. “O desejo ou” a “ vaidade” da obra seria “trazer uma contribuição de analyse à época contemporânea, suscitando um pouco de interesse histórico sob o mais curioso período da nossa vida social que é o da transformação actual de usos, costumes e idéas” (RIO, 1911, prefácio).

No período anterior ao de publicação do livro, um “monstro transformador” havia irrompido “bufando, por entre os escombros da cidade velha, e como nas magicas e na natureza, aspérrima educadora, tudo transformou com aparências novas e novas aspirações”. Tinha surgido “subitamente” “a era do Automóvel” (RIO, 1911, p. 3).

Ao tratar do que ele denomina de “a era do automóvel”, descreve a necessidade de adaptação das vias da cidade do Rio de Janeiro, a importância adquirida pelo motorista e as mudanças decorrentes do automóvel. Em suas palavras:

Para que a era se firmasse fora precisa a transfiguração da cidade. E a transfiguração se fez como nas férias fulgurantes, ao tan-tan de Satanaz. Ruas arrazaram-se, avenidas surgiram, os impostos aduaneiros cahiram, e triumphal e desabrido o automóvel entrou, arrastando desvairadamente uma catadupa de automóveis. Agora, nós vivemos positivamente nos momentos do automóvel, em que o « chauffeur » é rei, é soberano, é tyranno.

Vivemos inteiramente presos ao Automóvel. O Automóvel rithmiza a vida vertiginosa, a anciã das velocidades, o desvario de chegar ao fim, os nossos sentimentos de moral, de esthetica, de prazer, de economia, de amor (RIO, 1911, p. 4).

Uma breve pesquisa, no periódico *Correio da Manhã*, do Rio de Janeiro, entre 1901 e 1904, - na busca por notícias relacionadas ao automóvel -, é possível levantar alguns aspectos relacionados ao seu uso. Verifica-se que: sua aquisição, devido ao alto custo, se dava pelas pessoas mais abastadas da sociedade e, como era natural em diversos países, principalmente pela nobreza. O relato de acidentes era bastante comum, o que justifica o fato de o terem considerado como “máquina assassina”. As diversas corridas e disputas automobilísticas realizadas contribuía para o aumento dos acidentes.

Na década 1926, o periódico A Capital, da Bahia, relatou diversos acidentes ocorridos na cidade com os meios de transportes públicos, além de trazer queixas sobre o procedimento de seus condutores (A CAPITAL, 1926a; 1926b; 1926c).

A inexistência de estradas, as dificuldades de pôr a máquina para funcionar, e mantê-la funcionando por tempo suficiente, a escassez de combustível, entre outros fatores, não permitiam o uso do automóvel como meio de transporte de pessoas e materiais. O desejo do novo e o *status* proporcionado pela propriedade de um automóvel, uma vez que era um objeto caro, foram os motivadores para a sua difusão. Além desses fatores, um grande incentivador foi o seu uso em competições e viagens de aventura. Igualmente, a incorporação dos veículos automotores na realização de serviços públicos prioritários, como do corpo de bombeiros e ambulâncias, serviu para consolidar a sua aceitação junto à população.

3.2 AUTOVEÍCULOS NO BRASIL

Esta parte do trabalho estuda apenas a primeira fase dos automóveis, a época da importação de veículos montados, prontos, de 1891 a 1918, tendo em vista que, a partir desse período a história do veículo automotor, no País, se confunde com a história das montadoras que se instalaram no Brasil, a partir do ano de 1919. As demais fases serão tratadas no tópico referente às montadoras.

Até a Primeira Guerra Mundial, de 1914 a 1918, o Brasil só havia importado carros montados. Pode-se considerar, portanto, como a época da importação de veículos montados, prontos, o período que vai do ano de ingresso do primeiro veículo no território nacional, 1891, ao ano de 1918. Em 1919, após a Ford instalar a primeira linha de montagem de automóveis no País, os veículos começam a vir desmontados em caixas de madeira (ANFAVEA, 2006).

Inicialmente aportaram os automóveis de passageiros e depois os veículos maiores, os caminhões e os micro-ônibus. Nas primeiras cinco décadas do século XX, diversas marcas e modelos foram lançadas e muitos desapareceram sem deixar vestígios (LATINI, 2007).

Possuir um veículo automotor no Brasil, nesse período inicial, - final do século XIX e início do XX -, antes de ser vantajoso para o dia-a-dia, era mais um capricho para aficionados e um investimento pessoal. O perímetro urbano das cidades brasileiras era bem reduzido e não existiam estradas de rodagem significativas (METAL LEVE, 2000).

Como nos demais países do mundo, em que as aparições iniciais dos automóveis estão relacionadas às classes mais abastadas, no Brasil as primeiras aquisições estiveram associadas

a nomes de personalidades importantes da época, o que não ocorreu por acaso, já que o uso da nova máquina era um privilégio de poucos (SILVA, 2009).

O primeiro veículo automotor a desembarcar no país e a rodar com sucesso por suas ruas aportou em Salvador, importado pelo renomado empresário e jurista baiano, Francisco Antônio Pereira Rocha, em três de maio de 1871. Havia recebido, então, concessão para explorar, durante 15 anos, o transporte por máquinas a vapor, na Província da Bahia e importou o veículo escocês *Thomson Road Steamers*. “Era um monstro: uma máquina enorme, pesada e barulhenta, parecia com os atuais rolos compressores de pavimentação, mas com uma quinta roda na frente responsável pela sua direção”. Movido a vapor, estava ligado a um carro destinado a acomodar os passageiros. Esse fato deu primazia à cidade de Salvador em ter o primeiro automóvel no Brasil, e colocou o país entre os primeiros do mundo a conhecer um protótipo do automóvel (PIETSCH JUNIOR; CAVALCANTE, 1962, p. 127). Essa seria, segundo Gonçalves (1966, p. 5), a “história sem aga”.

O ano de ingresso, do primeiro automóvel no território nacional, foi o de 1891. Segundo os registros históricos, o veículo foi adquirido na França, em Paris, por Alberto Santos Dumont – o futuro pai da aviação. Tratava-se de um Peugeot, comprado por 6.200 francos, com motor Daimler, à gasolina, de 3,5 cavalos e dois cilindros em V (1.018cm³). Veio, com seu proprietário, a bordo do navio Portugal, quando retornou com a família, de uma de suas viagens, tendo desembarcado no porto de Santos (LATINI, 2007).

A narrativa, pelo próprio pai da aviação, sobre a compra desse veículo, no seu livro autobiográfico “Meus balões”, serve para dirimir a dúvida se foi adquirido por ele próprio ou por seu irmão Henrique.

Os automóveis eram ainda raros em Paris em 1891. Tive de ir à usina de Valentigney para comprar minha primeira máquina, uma Peugeot de rodas altas, de três e meio cavalos de força.

Era uma curiosidade. Nesse tempo não existia ainda nem licença de automóvel nem exame de motorista. Quando alguém dirigia a nova invenção pelas ruas da capital era por sua própria conta e risco. E tal era o interesse popular que eu não podia parar em certas praças, como a da Opera, com receio de juntar a multidão e interromper o trânsito.

De então em diante tornei-me adepto fervoroso do automóvel. Entretive-me a estudar os seus diversos órgãos e a ação de cada um. Aprendi a tratar e concertar (sic) a máquina. E quando ao fim de sete meses, minha família voltou ao Brasil, levei comigo a minha Peugeot.

Volvi a Paris em 1892 (SANTOS-DUMONT, 1986¹⁰, p. 35-36).

O primeiro automóvel a chegar à cidade da Guanabara/RJ, então Capital Federal, em torno de 1897, foi o do jornalista José do Patrocínio, defensor da libertação dos escravos. O

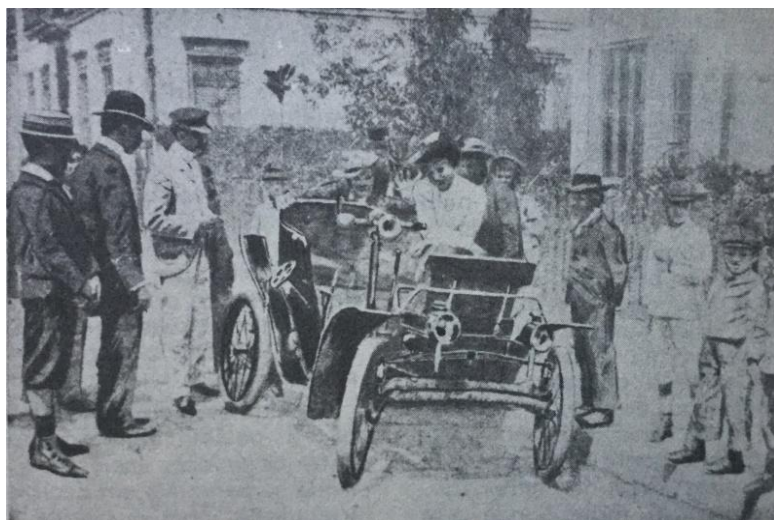
¹⁰ Primeira publicação em 1904.

veículo foi trazido de Paris, França, no retorno de uma viagem. Tratava-se de um Serpollet, movido a vapor, com motor de oito cavalos e quatro cilindros em V, que despertava a atenção dos transeuntes e criava alvoroço por onde passava. A vida útil desse carro, não passou de quinze dias. Após um acidente ocorrido, quando o famoso Olavo Bilac, o príncipe dos poetas, o dirigia, o veículo ficou completamente inutilizado (PIETSCH JUNIOR; CAVALCANTE, 1962; LATINI, 2007). Observa-se, a estreita ligação entre o automóvel com as pessoas mais abastadas e influentes da sociedade e, também, com a ocorrência de acidentes.

O segundo automóvel a transitar em São Paulo, no ano de 1898, pertenceu a João Tobias de Aguiar e Castro. Um veículo de dois lugares, com as rodas traseiras maiores que as dianteiras e sem volante. Era dirigido através de uma alavanca horizontal que direcionava as rodas (GONÇALVES, 1966, p. 8). Não há indicação do fabricante do citado veículo.

O primeiro automóvel com motor a explosão, movido à gasolina circulou no Rio de Janeiro em 1900. Pertencia ao engenheiro Fernando Guerra Durval, que era estudante de engenharia na época e irmão do Embaixador do Imperador do Brasil, na corte do Tzar russo, Adalberto Guerra Durval. Tratava-se de um Decauville, de dois cilindros, com o qual seu proprietário desafiava os carros a vapor existentes na cidade para corrida. Na falta de gasolina era utilizada a benzina, adquirida em farmácias por seu proprietário (PIETSCH JUNIOR; CAVALCANTE, 1962). Segundo Latini (2007) nesse ano, “apenas quatro automóveis haviam sido importados pelo Brasil”.

Foto 2 – Armando Guerra Durval com seu carro, em Petrópolis



Fonte: PIETSCH JUNIOR, CAVALCANTE, 1962, p. 136.

Na Bahia, o primeiro automóvel, com motor a combustão, chegou em 1900. Tratava-se do automóvel francês, da marca Clément, com motor traseiro, a gasolina, da “Panhard & Levassor”. Seu ano de fabricação era 1895 e foi importado por José Henrique Lanat, industrial, de origem francesa radicado em Salvador. Sua estreia aconteceu em 13 de fevereiro, do mesmo ano da importação, em pleno carnaval (PIETSCH JUNIOR; CAVALCANTE, 1962).

Sobre esses dois precursores escreve João do Rio:

Um, o primeiro, de Patrocínio, quando chegou, foi motivo de escandalosa atenção. Gente de guarda chuva de baixo do braço parava estarrecida com se tivesse visto um bicho de Marte ou um aparelho de morte imediata. Oito dias depois, o jornalista e alguns amigos, acreditando voar com trez kilometros por hora, rebentavam a machina de encontro ás arvores da Rua da Passagem.

O outro, tão lento e parado que mais parecia uma tartaruga bulhenta, deitava tanta fumaça que, ao vê-lo passar, varias damas sufocavam (RIO, 1911, p. 3).

Algumas informações a respeito da introdução desse veículo foram apresentadas por Luiz Lanat Pedreira de Cerqueira, neto do industrial apontado como proprietário do primeiro automóvel de Salvador, em palestra, realizada em 11 de julho de 2001, no Instituto Geográfico e Histórico da Bahia. Dentre as informações fornecidas, algumas são curiosas: o veículo desembarcou em solo baiano, no dia 2 de fevereiro de 1901, e não em 1900. Esse ano teria sido o de fabricação, contrariando a informação de que teria ocorrido em 1895. Outra informação interessante, o veículo era “inadequado para a Cidade do Salvador” o que levou José Henrique Lanat a promover melhoramentos, “adaptando magneto e vela, avanço, radiador adicional com doze litros de água, e ventoinha, tudo isso com muito trabalho, mas o resultado, se bem que positivo, muito ficou a desejar” (CERQUEIRA, 2001, p. 14).

Os automóveis fabricados nos Estados Unidos, em decorrência da maior precariedade de suas vias, possuíam rodas altas e “bastante finas, para quebrar o gelo ou atravessar a camada de lama e buscar o piso rígido embaixo”. Esse fato acabava por deixar os veículos a uma altura do solo “nunca menor de meio metro”, fazendo com que necessitasse de estribos para ter acesso aos mesmos. Essa particularidade fazia com que fossem desprezados pelos europeus e não raras vezes também pelos habitantes de países que importavam automóveis, mesmo que em pequena quantidade, como era o caso do Brasil (VIEIRA, 2008, p. 300).

Os grandes capitalistas e industriais, do Rio de Janeiro, começaram a importar veículos de fama da Europa, no final de 1903 e início de 1904, dando preferência aos modelos fabricados em solo francês e alemão. Enquanto isso o Park Royal e a Associação dos Empregados no Comércio adquiriram veículos para carga. A citada Associação é também

pioneira na adoção da primeira ambulância-automóvel, no Rio de Janeiro (PIETSCH JUNIOR; CAVALCANTE, 1962).

O ano inicial do primeiro licenciamento de veículos realizado em São Paulo, foi 1903. Neste primeiro ano do licenciamento obrigatório, havia na cidade algo em torno de cinco automóveis, número que aumentou para 17 no ano seguinte e para 83, em 1904. Em decorrência do fato do número placa pertencer ao proprietário, e não ao veículo, normalmente, não era transferida com a venda do mesmo, o que levava a uma valorização dos números baixos. O poder simbólico do número fazia com que alguns donos esperassem meses para adquirir números chamativos, como 2222 ou 8888. Só no ano de 1936 é que foi implantada, para todas as cidades, a placa nacional, com numeração seriada, em um modelo único (GIUCCI, 2004).

As instalações das primeiras firmas para a montagem de veículos automotores ocorreram no Estado de São Paulo. Foi o caso dos irmãos Luís e Fortunato Grassi, imigrantes italianos, que contribuíram significativamente para a consolidação da indústria automobilística nacional, participando efetivamente da sua implantação. Montaram em 1904, na Rua Barão de Itapetininga, nº 37, em São Paulo, a oficina que inicialmente reparava e fabricava diversos tipos de carruagens de tração animal. A firma Luís Grassi & Irmão se transformou em “Oficina Mechanica para Automóveis” e em indústria de carrocerias de automóveis, tendo em vista que esses veículos eram importados sem as carrocerias, na época. A firma dos irmãos Grassi era uma das que montavam os veículos importados em kits, sendo a responsável, por colocar em funcionamento o primeiro automóvel da Fiat ao chegar no Brasil. Essa marca, tempos depois, teve, no País, o industrial italiano Francisco Matarazzo como representante exclusivo. (GONÇALVES, 1966, p. 10).

Corroborando com a importância da firma dos irmãos Grassi, a Luiz Grassi & Irmão Indústria de Carros e Automóveis, Latini (2007) afirma que a primeira montagem de um veículo no Brasil, aconteceu em 1907, quando a citada firma, montou e colocou para funcionar o primeiro Fiat que rodou no país. O pioneirismo se deu também por fazer uso de rodas de borracha e, depois, de pneumáticos. Em outro trabalho, o crédito pela montagem do primeiro automóvel no Brasil é dado ao imigrante italiano Claudio Bonadei, que realizou esse feito de forma artesanal, em 1908 (METAL LEVE, 2000).

Os Clubes do Automóvel foram importantes para a disseminação do uso dos veículos. O do Rio de Janeiro foi fundado em 1907 (PIETSCH JUNIOR; CAVALCANTE, 1962). Do dia 1º de janeiro de 1891 até o dia 31 de dezembro desse ano, segundo dados estimados pelo Ministério da Indústria e Comércio e do Ministério das Relações Exteriores, informado por

Vieira (2008), o Brasil já havia importado um total de 600 automóveis. Já os dados da importação brasileira de automóveis entre 1908 e 1918, são apresentados na Tabela 1, abaixo.

Entre os anos de 1910 e 1912, (Tabela 1), a importação brasileira de automóveis apresentou um crescimento expressivo. Segundo Vieira (2008, p. 483), no ano de 1911, estavam registrados, no Rio de Janeiro, 711 automóveis de uso público, ou seja, ônibus e táxis, 382 carros particulares e 146 caminhões.

Tabela 1 – Importação brasileira de automóveis, de 1908 a 1918

ANO	UNIDADES	CRESCIMENTO %
1908	297	-
1909	306	3,03
1910	735	140,20
1911	1.574	114,15
1912	3.785	140,47
1914 ¹¹	744	-80,34
1915	214	-71,24
1916	521	143,46
1917	1.648	216,31
1918	1.448	-12,14

Fonte: VIEIRA (2009), configurada pelo autor.

Durante a Primeira Guerra Mundial (1914 -1918) as importações brasileiras que vinham crescendo, de modo expressivo, reduziram, conforme pode ser verificado na Tabela 1. Segundo Gonçalves (1966) o citado conflito levou a uma mudança da origem das importações, pois, enquanto a importação de veículos europeus diminui, cresce o ingresso de veículos norte-americanos. O mesmo fato aconteceu com relação à importação de combustível. Ocorreu a redução da gasolina francesa, que até então era a preferida, e a sua rival norte-americana ocupou o mercado brasileiro.

O primeiro levantamento estatístico, no Estado de São Paulo, foi realizado em 1917. Os dados levantados dão conta da existência de 2.573 automóveis e 88 auto caminhões. Na capital havia 1.757 automóveis, não sendo registrado o número de auto caminhões, por negligência dos funcionários registradores, do município paulistano, que não devolveram os questionários (GONÇALVES, 1966).

¹¹ Devido à inexistência, - vésperas e início da Primeira Guerra Mundial -, de dados para o ano 1913, o crescimento foi calculado do ano 1912 ao de 1914.

Nesse ano de 1917, o Brasil convive com o dilema de possuir automóveis, mas não ter estoque de peças para a manutenção. A reposição de peças “é difícil, para não dizer impossível. As estradas (se é que se pode, aos caminhos, chamar de estradas) são péssimas. Os últimos carros estão se acabando nos atoleiros e nos buracos” (PIETSCH JUNIOR, CAVALCANTE, 1962, p. 161), contudo, nesse período, na Bahia, é possível encontrar, no periódico *A Tarde*, anúncios de vendas de automóveis de Agenor Gordilho: “Automóveis ‘Overland’, 5 Logares. Recebeu e vende” (*A TARDE*, 1917, p. 2).

De acordo com notícia do jornal *A Tarde*, veiculado, na Bahia, no dia 25 de maio de 1917, mesmo dia de seu casamento, Antônio Navarro Lucas, proprietário da firma Navarro Lucas S.A., que já vendia veículos americanos das marcas *Studbakers* e *Chalmers* e os belgas *Metallurgic* e *Rugby* na cidade, desde o ano de 1913, conseguiu autorização para tornar-se agente da Ford. A autorização, vinda da sede da Ford em Detroit, permitiu a instalação, no bairro Politeama, no antigo Frontão, o que teria sido a primeira linha de montagem, no Brasil, dos Modelos T. Convém ressaltar que, segundo a reportagem, a Ford não era ainda, nesse período, registrada no País (HENRIQUE, 1988). A primeira sucursal da Ford, na América do Sul, foi instalada na Argentina, em 1913, com oficina e salão de vendas e, em 1914, com linha de montagem para atender à demanda decorrente da rápida expansão dos mercados sul-americanos (FORD, 2016).

Os veículos montados, pela firma Navarro Lucas S.A., vinham em caixotes dos Estados Unidos. A montagem do primeiro veículo não ocorreu da forma esperada. Não foi possível achar “o magneto (ignição)”, que “trabalhava dentro do óleo, no volante do motor” e era uma das inovações revolucionárias de Henry Ford, e o carro não funcionou. O evento levou Navarro Lucas a, se deslocar, no navio *Vascari*, até a Argentina e trazer um técnico para solucionar o problema (HENRIQUE, 1988, p. 8).

Em 24 de abril de 1919, a Ford Motors Company, estimulada pelo sucesso que seu famoso modelo, o conhecido “Ford bigode” havia experimentado no interior do País, criou a Ford brasileira. Essa data é considerada pela maioria dos historiadores do assunto, como sendo a do surgimento das montadoras no País. Mesmo que a pesquisa demonstre que antes mesmo desse período, já existiam instalações que podiam ser consideradas montadoras, se considerará neste trabalho essa data, também como recorte. A partir deste ponto, a história do automóvel no Brasil será contada junto com a das montadoras.

3.3 AUTOVEÍCULOS EM FEIRA DE SANTANA

A introdução dos veículos automotores, principalmente, o automóvel, em Feira de Santana, provocou uma série de alterações, tanto no espaço físico, quanto no modo de vida das pessoas e, especialmente, na economia e na rede automotiva formada pela cidade. Nesse sentido, este tópico tem como objetivo fazer o resgate histórico da introdução do automóvel na cidade, especificamente com relação à sua aceitação e aos conflitos gerados por sua presença na cidade.

O conteúdo será apresentado em ordem cronológica, de maneira a proporcionar ao leitor, melhor compreensão de como esse invento humano, - símbolo de modernidade e progresso -, foi introduzido e se multiplicou em Feira de Santana, trazendo diversos benefícios e conflitos para os moradores e para quem por aqui passava.

Os veículos a motor foram aceitos prontamente, em Feira de Santana, mais do que em outros locais do Sertão da Bahia. Estes vieram resolver o problema que perdurou e prejudicou os “habitantes do sertão” por quase trezentos anos, que foi a “falta de transportes rápidos e econômicos entre o interior e o litoral”. Em menos de três décadas, depois de 1920, os automóveis, ônibus e caminhões revolucionaram o transporte de passageiros e cargas na maior parte dessa região (POPPINO, 1968, p. 215).

Os automóveis não existiam em Feira de Santana, no ano de 1906. Uma nota do jornal feirense O Progresso, em 23 de dezembro desse ano, intitulada “Automóveis no Rio”, informa do crescimento na cidade do Rio de Janeiro, da “febre do automobilismo” e comenta a atitude da polícia em instituir controle de velocidade, além de criar uma tabela de cobrança para a circulação nas vias da urbe. O redator acreditava que os valores elevados dos custos estavam trazendo problemas para os proprietários dos veículos e, por isso, certamente seriam ajustados (O PROGRESSO, 1906, p. 2). A redação do texto passa a ideia de que o automóvel era algo distante, não pertencente à paisagem de Feira de Santana.

Com base no Jornal Feira do Norte, também feirense, de 29 de junho de 1929, Poppino (1968, p. 215) afirma, que “conquanto fôssem os automóveis desconhecidos no município antes de 1914, já em 1920 eles se tornaram comuns”. Mas essa afirmação não está totalmente correta, pois a edição do Jornal Feira do Norte, de 17 de janeiro de 1914, já dava conta de acidente, ocorrido no sábado anterior, do mesmo mês, “no lugar Pedra do Descanso”, no

subúrbio¹², envolvendo “o automóvel em que passeava o Sr. Juvenal Costa” e o animal no qual cavalgava a vítima, o clínico Fernando São Paulo (FOLHA DO NORTE, 1914, p. 2).

A notícia do acidente, não destaca o automóvel como uma grande novidade e não deixa transparecer que seja o único existente na cidade. Aliando-se a esse fato, a observação de que o acidente teria ocorrido no sábado, 10 de janeiro de 1914, é possível afirmar que os automóveis não eram, de forma alguma, desconhecidos no município antes desse ano.

O texto no Jornal Feira do Norte, de 20 de julho de 1912, intitulado “A Feira e a civilização”, deixa claro a inexistência de automóvel na cidade até essa data: “Poderemos nós, os daqui, dentre em pouco, contemplar o vôo atrevido dos aeroplanos, a **marcha vertiginosa dos automóveis**¹³ [...]” (FOLHA DO NORTE, 1912, p. 1).

Em seu trabalho, sobre as “trajetórias e conquistas” do Coronel Agostinho Fróes da Motta, Reis (2012) ao relatar os acontecimentos políticos, ocorridos em Feira de Santana, na sua época, - de 1856 a 1922 -, fala sobre a eleição que se deu em 15 de setembro de 1912. Segundo ele, como na eleição anterior, o Coronel Abdon Alves de Abreu desrespeitou e anulou o resultado do pleito e se manteve na Intendência do Município. O governo declarou que manteria o resultado das eleições, tendo formado e enviado uma comissão de políticos, - deputados e senadores situacionistas -, para assistir o pleito em Feira de Santana, onde para cada distrito seguiria um desses políticos.

Além da comitiva dos políticos do lado do governo, - no intuito de preservar a ordem e a tranquilidade durante a realização das eleições -, também se fez presente na cidade, o Chefe de Polícia do Estado, Álvaro Cova. Reis (2012, p. 164) que considera inusitada a notícia, veiculada no Jornal Folha do Norte, do dia 14 de setembro do mesmo ano, dando conta do fato de Álvaro Cova ter “passeado pela cidade - na manhã de 14 de setembro – em carro disponibilizado justamente pelo Cel. Agostinho Fróes da Motta”.

Afastando, um pouco, do aspecto político envolvido no fato em questão, - que não é imprescindível nesta parte do trabalho -, chama a atenção, a questão do carro e do mesmo ter sido disponibilizado pelo Cel. Agostinho Fróes da Motta. Reis (2012, p. 164) ainda afirma ser o Coronel “talvez o único cidadão feirense com um carro disponível naquela oportuna manhã”.

Teria sido o carro citado no acontecimento, o primeiro automóvel de Feira de Santana? Seria este de propriedade do Coronel Agostinho Fróes da Motta? A primeira dúvida é se o “carro” correspondia a um automóvel, uma vez que, assim também eram designados os

¹² Hoje um bairro da cidade.

¹³ Grifo nosso.

veículos de tração animal na época. A segunda questão é se o Cel. Agostinho Fróes da Motta cedeu um “carro” de sua propriedade, ou de terceiros.

Infelizmente, a notícia informa tão somente que: “O Dr. Álvaro Cova tem sido muito visitado e passou, hoje pela manhã, a carro, que lhe foi posto à disposição pelo Sr. Agostinho Motta” (FOLHA DO NORTE, 1912, p. 1). José Motta, uma das pessoas encontradas durante a execução deste trabalho, contribui com alguma luz para aclarar o fato. Segundo ele, o primeiro automóvel a trafegar pelas ruas da Cidade Princesa, teria pertencido ao seu avô paterno, Cel. Agostinho Fróes da Motta. Tratava-se de uma Mercedes, trazida diretamente da Alemanha (MOTTA, 2016).

A informação passada por Motta (2016) retifica a de Lajedinho (2016), que afirma, com base no recebimento de uma fotografia tirada na década de 1920, quando buscava ilustrar seu trabalho denominado: Feira na década de 1930, de que o primeiro automóvel, que chegou a Feira de Santana, teria sido de propriedade de Arthur Fróes da Motta, genitor de seu amigo José Motta. Na foto, além do citado veículo, é possível visualizar o seu proprietário, Arthur Motta, tendo ao lado o motorista, de alcunha Mário Pé de Ferro Velho.

Questionado de como chegou à conclusão de que o primeiro veículo teria sido o de Arthur Motta, pai de José Motta, Lajedinho (2017) afirmou que: “desde que eu me entendo por gente, só existiam aqui o carro 001 que era do pai dele [de José Motta], 002 que era do Eduardo [Fróes da Motta], 003 [...], sei que me lembro bem era o 4º”, “depois surgiu o primeiro taxi”, na verdade não se chamava taxi, mas “carro de praça”, que pertencia a Anízio.

Observa-se, na afirmação de Lajedinho (2017), que se recorda das placas dos veículos e os nomes dos proprietários dos dois primeiros, ambos da família Fróes da Motta, entretanto há de se considerar seu nascimento, em Feira de Santana, no ano de 1925, e que outros acontecimentos, que serão apresentados mais adiante, dão notícias da presença do automóvel em datas anteriores. Inclusive o registro e emplacamento dos veículos só vieram a acontecer no ano de 1921, quando sua presença já estava provocando transtornos na cidade.

Alguns resgates contribuem para a aceitação dessa informação como verdadeira. O primeiro é o da possibilidade histórica: segundo Pietsch Junior, Cavalcante (1962), o Mercedes surgiu no evento que marcou a nova tendência: um veículo prático, seguro, rápido, confortável e bonito, no Segundo Salão Internacional de Paris, realizado entre 19 a 25 de dezembro de 1900, ou seja, o modelo em questão, o Mercedes, existia desde o ano de 1900.

O segundo está relacionado ao fato de o Cel. Agostinho Fróes da Motta manter relações comerciais com firmas na Europa, especialmente da Alemanha, e ter visitado este País pelo menos em duas ocasiões. A existência de conta corrente no *London River Plate Bank* e,

principalmente, no *Brasilianische Bank Für Deutschland*, no banco alemão, “se torna um indício que reforça e evidencia as relações” (REIS, 2012, p 103).

As duas visitas do Coronel à Alemanha teriam ocorrido em 1902 e em 1909, especialmente a primeira, foi ratificada pela informação de Oliveira (2003), e de que o mesmo teria se inspirado em uma residência localizada em Hamburgo, no citado país, para a construção de seu palacete na cidade de Feira de Santana, em 1903.

Já a visita de 1909, está documentada pelo Jornal Folha do Norte, de edição nº 6, sexta-feira, 22 de outubro de 1909, citada por Reis (2012), em que o editor informa que:

Em a noite de 16 andante chegou a esta cidade, em trem especial de volta da Europa, o nosso prestigioso amigo e distinto correligionário coronel *Agostinho Fróes da Motta*, negociante nesta praça. O illustre recém chegado percorreo, em viagem de recreio, as capitaes mais importantes do velho mundo, trazendo as melhores impressões da Suissa, Alemanha, Itália, França e Inglaterra, em cujas localidades demorou-se em agradabilíssima visita (REIS, 2012, p.89).

Já a notícia sobre o retorno do Coronel Epiphanio Souza da Europa, em 1912, informa que o campo de Sant’Anna, que ficava em frente à estação da Central, local denominado atualmente de Praça Presidente Medici e onde funciona o Feiraguai, desde cedo “offerecia bizarro aspecto, com o desusado movimento de gente, movimento a que davam notas alegres os tons claros das toilettes femininas e que era de instante a instante cortados pelo fon-fonar dos automóveis” (FOLHA DO NORTE, 1912, p. 1).

Em outro texto, intitulado Viagens, publicado na revista *Sertão*, em novembro de 1963, Eurico Alves Boaventura, resgatou, de sua memória, evento acontecido em sua infância, - “já em meio à segunda dezena de anos do século” -, a presença barulhenta do Mercedes do Coronel Agostinho:

Poucos tempos depois, o possante e tonitruante Mercedes do Cel. Agostinho apagara totalmente o rumor macio das sedas da cadeirinha de arruar. Duas civilizações e dois símbolos: a discricão da cadeirinha de arruar e a zoadada espalhafatosa do Mercedes. Nova época, depois dos uivos adoidados da guerra de quatorze. Uma a *finesse* do silencio. Outra o estrépito do novo rico. Isto mesmo. (BOAVENTURA, 2006, p. 68-69).

De acordo com a literatura e documentos consultados, dá-se como certa a existência do Mercedes do Cel. Agostinho Fróes da Motta, que marcou a chegada do automóvel em Feira de Santana. Esse veículo se conservou até depois do falecimento do Coronel, em 1922, considerando, que o mesmo consta no seu inventário, na relação de bens móveis, “Um automóvel grande ‘Mercedes’ a folha 125 seis contos de Réis”. No inventário consta, ainda, outro automóvel “Um dito pequeno ‘Ford’ a folha 125 dois contos de Réis” (CEDOC, Inventário, 1922, fl. 125).

Foto 3 - Residência do Coronel Epifânio Souza



Fonte: GAMA (2009, p. 82) - Arquivo Antônio Carlos S. Marques

A fotografia da residência do Cel. Epiphânio José de Souza, do arquivo de Antônio Carlos S. Marques, Foto 3, não faz referência de data, entretanto, na frente da casa é possível identificar um automóvel que, pelo modelo, seja da década de trinta. Cabe informar que o Coronel Epiphânio José de Souza, originário de Cachoeira, era uma pessoa importante de Feira de Santana, tendo participado da vida política da cidade, como conselheiro municipal. De origem modesta, enriqueceu com o negócio de fumo, que manteve com o amigo e sócio, Cel. Agostinho Fróes da Motta (REIS, 2012).

De acordo com o neto do Cel. Agostinho Fróes da Motta, Motta (2017), o Cel. Epiphânio Souza não possuía automóvel, mas apenas um de seus filhos.

Contribuindo com o pensamento do impacto ocasionado pelo automóvel no espaço urbano da cidade, bem como no modo de vida das pessoas, Oliveira (2008) ressalta que, no Brasil, o advento do automóvel implicou na necessidade de um abrigo para sua guarda. Observa que pessoas da elite e das camadas populares passaram a compartilhar de um mesmo meio de transporte e aponta as necessidades de adaptação à era da velocidade, como o alargamento e calçamento das ruas e o redimensionamento de espaços comuns como ruas, becos e calçadas. Entre os hábitos, comentados por Oliveira (2008, p. 105), está à maneira das pessoas caminharem na cidade. A presença do automóvel, com seus condutores “inexperientes e/ou descuidados”, em conjunto com os códigos de conduta, surgidos para regular essa presença, exigiram uma maior atenção e “novos ritmos e traçados”, por parte dos pedestres, para evitar acidentes.

A chegada do automóvel na cidade “causou alaridos entre os articulistas dos periódicos em circulação na cidade”. Inicialmente, o automóvel foi aceito e festejado como mais um símbolo de civilização, modernidade e progresso. Num segundo momento, as notícias, veiculadas nos periódicos, davam conta dos atos de irresponsabilidades dos *Chauffeurs*, que colocavam em risco a vida dos transeuntes e cobravam mudanças no “antigo Código de Posturas da Cidade, que era de 1893” e, conseqüentemente, anterior ao surgimento do automóvel e aos conflitos gerados por eles (SILVA, 2012, p. 22-23).

Um desses artigos, publicado no Jornal Folha do Norte, em 31 de julho de 1920, foi o intitulado “Autos e *chauffers*”, que informou aos poderes municipais da necessidade de regulamentar o trânsito de veículos nas ruas da cidade, uma vez que, “a postura existente” havia se tornado obsoleta, tendo em vista que só se referia e regularizava aos serviços dos “carros e carroças de bois”. O movimento da cidade havia se ampliado e “os automóveis, como é de justiça, tomaram a dianteira” e, por isso, era preciso que se procurasse “evitar, ou pelo menos atenuar, prevenindo, os possíveis danos, muitas vezes irreparáveis que se possam dar” (FOLHA DO NORTE, 1920, p. 1).

Desse artigo podem-se subtrair duas informações importantes: a primeira deixa a entender que já existiam em uma quantidade razoável, tendo em vista que o vocábulo para os denominar está no plural, automóveis; e a segunda, que os mesmos não trouxeram somente benefícios, mas também, provocaram diversos conflitos, mesmo nos primeiros anos de sua introdução. Assim sendo, chama a atenção o fato de que, na época, era “frequente, mesmo muito frequente, os casos de exaltação dos *chauffeurs* em quererem cada qual mostrar mais habilidade que o outro e dahi á porfia não vai mais que um passo e ao desastre pouco mais” e, embora à época, os acidentes sérios haviam “sido poucos”, já os tinha havido (FOLHA DO NORTE, 1920, p. 1).

Em decorrência dos conflitos, gerados pela presença dos auto veículos, é que, em 1921, mais precisamente no dia 12 de março, o então Intendente do Município de Feira de Santana, Coronel Bernardino da Silva Bahia, publicou edital, convidando:

[...] os Srs. possuidores de automóveis particulares, a virem dentro do prazo de 10 dias, a esta Intendência registrar os seus vehiculos a fim de poder usar o numero, de conformidade com o disposto no § 2º do art. 25 do regulamento da Inspectoria de Vehiculos, assim como, os de praça não poderão circular sem os devidos números, também de conformidade com o Art. 25 do mesmo Regulamento, ficando-lhes marcado igual praso (FOLHA DO NORTE, 1921, p. 3).

O Art. 25, citado nesse edital, obriga, para que seja facultada a circulação na urbe, dos automóveis e carruagens, públicos ou particulares, a colocação “de duas placas perfeitas e

sempre limpas, contendo a numeração da matrícula municipal, de acordo com os característicos estabelecidos pela respectiva Repartição de Fiscalização”. Uma placa menor deveria ser colocada na frente e uma maior atrás, “em pontos bem visíveis, suficientemente fixadas de modo a impedir a sua utilização em outro veículo”. De acordo com § 2º do mesmo edital, os demais veículos, tanto públicos como particulares, deveriam usar “apenas uma placa de numeração da matrícula municipal, colocada em ponto bem visível” (FOLHA DO NORTE, 1921, p. 3).

Esse edital fornece uma ideia do estágio de implantação em que se encontravam os veículos automotores, mais especificamente os automóveis. Tudo leva a crer, que nesse período, o número de automóveis, tanto particulares como públicos, já era significativo, e o seu uso estava gerando conflitos, a ponto da Intendência se preocupar com o registro, controle e fiscalização. Fato, aliás, já noticiado na imprensa, no ano 1920 (FOLHA DO NORTE, 1920, p. 1).

No mesmo ano e mês do Edital da Intendência convocando os proprietários de automóveis para fazerem o registro de seus veículos, o Jornal Folha do Norte, no dia 25, faz o registro da realização, no dia seguinte, da “Mi-Carême” na cidade¹⁴, como acontecia “em todos os centros cultos do paiz”. Dentro da programação estava previsto, no período da tarde, “um lindo corso, em que tomarão parte numerosos automóveis bellamente ornamentados” (FOLHA DO NORTE, 1921, p. 1).

Um registro da presença do automóvel e da figura do motorista na cidade de Feira de Santana, no ano de 1922, é feito por Rodrigues (2016) quando relata fato ocorrido na madrugada de 22 de março, no casarão Fróes da Motta, ou seja, na residência do Coronel Agostinho Fróes da Motta, quando o mesmo se encontrava enfermo e os parentes e amigos mais próximos se revezavam nos cuidados. O evento em si, nada tem de enriquecedor, por se tratar de um processo-crime, entretanto, cita que um dos depoentes foi Manuel Alves de Brito, que era o chofer do veículo da família.

O registro do grande crescimento geométrico do uso dos automóveis e caminhões, na cidade, no decênio de 1920 a 1930 realizado por Poppino (1968, p. 215), ratifica sua afirmação da aceitação dos automóveis em Feira de Santana. Segundo ele, apesar da carência de “estatísticas exatas do número de tais veículos, por êsse tempo, no município”, sabia-se que “havia 1.730 automóveis só no interior do Estado”, isso em 1924, e, significativos, 6.425,

¹⁴ Meio da Quaresma, quando se fazia uma pausa festiva no jejum que devia ser guardado até a Páscoa. Transformou-se na Micareta.

em 1928. “Em 1930, havia 81 automóveis e 25 caminhões, sendo que no município estavam registrados 42 carros e vagões”.

O crescimento do número de veículos não significou somente fatos positivos para a sociedade. No CEDOC/UEFS (1928) encontram-se catalogados e arquivados antigos processos crimes da Comarca de Feira de Santana e dentre estes se encontram os relativos aos de “acidentes de trânsito”. As ocorrências mais antigas registradas são referentes ao ano de 1928, dois processos devidos a lesões corporais ocasionados por atropelamento.

Ao relembrar suas memórias da posse de Arnold Silva como intendente de Feira de Santana, fato ocorrido em 1924, assim as descreve Boaventura (2006, p. 101): “do portão da casa de meu pai, vi, quase à hora da posse, passar o novo governador da cidade, de fraque, chapéu de pelo, acompanhado por todos os conselheiros municipais”. Em um dos trechos desse texto, o autor, presta um esclarecimento da existência do automóvel nesse período, a posse pelos poderosos da cidade, bem como, do convívio desse novo meio de transporte com as antigas carruagens, quando constata: “passou toda gente a pé. Nem a carruagem de Seu Agostinho, nem o seu Mercedes roncador como trovão seco, nem o automóvel de Seu Bernardino, nada disso dava a imponência que levava a ilustre comitiva”.

A presença dos automóveis fazendo parte do dia a dia da cidade, no ano de 1926, pode ser verificada, como cita Silva (2012, p. 77), na convocação, através da imprensa, de setores da economia feirense, por parte do setor público municipal, para a antecipação da cobrança de tributos. Dentre os convocados encontravam-se os “Magarefes, Engraxates, Ganhadores, Carroceiros, Proprietários de armarinhos, Mascates, Donos de animais empregados na vendagem d’água”, os “vendedores de doces, frutas e verduras, conduzidas em tabuleiros” e os que mais nos interessa neste trabalho, os “automóveis de praça e particulares”.

Um automóvel foi enfeitado como carro alegórico por Alice Farias Borges, no entudo, festa momesca anterior à Micareta, no ano de 1927 como pode ser apreciada na Foto 4, do arquivo do Tenente Corró (GAMA, 1994). Esse fato demonstra a contínua aceitação dos veículos automotores na cidade, principalmente pelas classes mais abastadas, e a diversidade de uso que esse vinha ganhando.

O serviço de passageiros foi o primeiro a se beneficiar, em Feira de Santana, com a introdução dos veículos a motor e o melhoramento das estradas. A ampliação da rede formada pela cidade estimulou consideravelmente o transporte por meio de ônibus entre Feira de Santana e Salvador. Esses fatores teriam facultado, no entender de Poppino (1968), a implantação de uma linha regular entre as duas cidades, desde 1928.

Foto 4 - Carro alegórico do entrudo de 1927



Fonte: GAMA (1994, p. 106) ¹⁵

O poder público municipal de Feira de Santana emitiu dois documentos que demonstram a busca pelo “ideal de uma cidade tecnologizada” em 1928. Interessa para o registro neste trabalho, o segundo documento. Este corresponde a “um pequeno ofício enviado ao Conselho Municipal”, pelo Intendente Elpídio Nova, solicitando a abertura de crédito suplementar, devido à “aquisição de um caminhão próprio” para “o serviço de asseio da cidade”, uma vez que a realização através de carroças era “demorado e incompleto” (OLIVEIRA, 2011, p. 34-35).

Outro registro do uso pelo setor público dos veículos automotores na cidade é a afirmação de Poppino (1968, p. 131) de que, em 1929, “o transporte de carne do matadouro para os açougues da cidade”, que “era função do governo municipal”, passou a ser realizado “por veículos a motor”. Antes, esse serviço era realizado pelos “lombos de animais” e, entre os anos de 1920 e 1922, durante a administração de Bernardino da Silva Bahia, por questão de saúde pública, passou a ser realizado em “carros” fechados, mas com tração animal.

Em um texto publicado no Jornal Folha do Norte de 1933, por Eurico Alves Boaventura, intitulado “A Cidade Dormindo”, em que descreve “Feira à noite”, em um dos parágrafos informa que os automóveis se encontravam:

Reconcentrados na Praça do Comércio¹⁶ olham a gente com uns olhos compridos, para ver se arranjam uma corrida. Outros, mais cordatos, à porta do cinema. Qual será a morena chique que ele vai carregar?! Nosso Senhor não fez este mundo direito, não. Como é que eu, sendo eu, não tenho a satisfação de carregar aquela morena, e aquele automóvel, insensível como um diretor de banco, vai levá-la no

¹⁵ Arquivo do Tenente Corró

¹⁶ Atual Praça da Bandeira.

seu dorso negro?! Diabo! Só a gente virando anarquista, para dinamitar a inutilidade dos automóveis. Não há outro jeito. (BOAVENTURA, 2006, p. 54).

A fundação da empresa Santana, em seis de junho de 1937, pelo Sr. Isaltino, pode ser considerada um fato marcante na história do uso dos veículos automotores. Foi adquirida, em 1940, por “Pedro Falcão Vieira, que introduziu um micro-ônibus na rota Feira de Santana a Salvador, vindo posteriormente a incorporar a empresa São Paulo, dando assim origem as Empresas de Transportes Santana e São Paulo Ltda.”. Atualmente ainda em funcionamento, possui tradição na realização do transporte de passageiros entre Feira de Santana e a capital do Estado (EMPRESA DE TRANSPORTE SANTANA, 2016).

Em uma fotografia, Foto 5, de abril de 1948, do arquivo de Claudio Fonseca Soares (GAMA, 1994), é possível visualizar um grupo fantasiado para a participação na Micareta e, principalmente, um automóvel sendo usado no evento.

Foto 5 - Grupo fantasiado para Micareta de 1948



Fonte: GAMA (1994, p. 103) ¹⁷

Na Sinopse estatística do Município de Feira de Santana, publicada em 1948, pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), informa que Feira de Santana possuía, em 1945, 122 “veículos a motor”, correspondendo a 2,88% do total dos 4.231 existentes no Estado. É possível observar que no mesmo período a cidade contava com 140 “veículos a força animada”, correspondendo a 0,58% do total de 23.943 existentes no Estado (MELLO; NEVES JUNIOR, 2014). Estes dados demonstram que nessa época, o número de “veículos a força animada” existente no município superava o de “veículos a motor”.

¹⁷ Arquivo de Claudio Fonseca Soares

Convém observar, que o maior número de caminhões estivesse relacionado ao fato de serem usados no transporte de passageiros, especialmente nos deslocamentos do campo para a feira livre. Strauch (1952, p. 1954) ao descrever a feira livre de Feira de Santana, no ano de 1948, afirma que a afluência de pessoas era enorme. Observa que o transporte de passageiro ocorria através “também de ônibus e automóveis, sem esquecer a quantidade de ‘jegues’ e cavalos para carga e montaria”, mas destaca que “muitos caminhões, lotados com homens e mulheres” chegavam “à cidade logo às primeiras horas da manhã”.

Ratificando que era comum transportar pessoas em caminhões no município, Strauch (1952) observa que era um meio de transporte importante para o sertanejo ir à feira. Com tábuas atravessadas na carroceria, a guisa de bancos e outros mesmo sem essa acomodação improvisada não transportava mercadorias, apenas pessoas.

A feira da cidade de Arcoverde, em Pernambuco, junto com a de Feira de Santana, eram, na época (1948¹⁸), “as mais importantes feiras de gado de todo o Nordeste e também do Brasil”, relata Strauch (1952, p. 107). Com relação aos veículos automotores, importante evento é observado na feira de Arcoverde e é descrito pelo autor: era usual, caminhão, com adaptações na carroceria, para o transporte do gado.

Segundo esse autor, esse novo sistema de transportar o gado em caminhões, foi implantado inicialmente em Parnamirim, na região Oeste de Pernambuco, em 1946, devido às perdas decorrentes da aftosa, que os animais contraíam ao se deslocarem a pé para o seu destino. Os engradados adaptados na carroceria dos caminhões eram chamados de gaiolas em algumas cidades. O novo tipo de transporte foi aumentando ano após ano, se tornando o preferido dos fazendeiros, apesar do custo elevado, uma vez que os animais chegavam a melhores condições para serem vendidos.

Em cinco anos, o número de veículos a motor aumentou consideravelmente. Segundo Poppino (1968, p. 215), “em 1950, Feira de Santana jactava-se de possuir 175 automóveis, 17 ônibus, uma ambulância, 33 vagões na estação e 348 caminhões”. Assim sendo, somando-se os veículos a motor, existentes no município, no período, teremos um total de 541, o que representa um aumento de mais de 343% do total existente em 1945. O número de caminhões era superior ao de automóveis e de ônibus, devido ao fato do transporte de carga entre o interior e o litoral ter crescido mais rapidamente, nesse período, que o transporte de passageiros.

¹⁸ Ano da excursão realizada pelo autor ao Nordeste brasileiro

Oliveira (2008, p. 105-106) considera que nos anos 1950, “os automóveis estavam inseridos no cotidiano” dos habitantes de Feira de Santana, que “os carros Fords, Rural Willis, jipes, e camionetes” serviam para realizar deslocamentos e transportar mercadorias pelos diversos pontos da cidade e de outros municípios. Este autor afirma ainda que o entroncamento rodoviário, formado no município, transformou-o em um centro de distribuição de mercadorias que eram transportadas em caminhões registrados na cidade e provenientes de várias localidades do Nordeste e do Sudeste do País.

Essa informação de Oliveira, embasada nas considerações de Poppino (1968, p. 214), quando relata o estímulo do “desenvolvimento do transporte por caminhões” para “o comércio e a indústria, em Feira de Santana”. Informa que, “em 1950, o município tornara-se um mercado importante e um centro de distribuição das mercadorias embarcadas por caminhões, provenientes do Nordeste do Brasil e do Rio de Janeiro e São Paulo”. Naquele ano, “mais de mil caminhões por dias passaram pelo município, originários de toda parte do país” e “três companhias de transporte, locais, mantiveram um serviço regular entre Feira de Santana e a Cidade do Salvador, Rio de Janeiro e São Paulo”.

Ao se referir à feira de gado de Feira de Santana e os fatores que contribuíam para sua decadência, Machado (1966) descreveu:

Aparecimento de outros centros consumidores no sertão; grandes estiagens; estabelecimento de outras vias de comércio; florescimento da agricultura; redução do rebanhos; processo de criação arcaicos; falta de financiamentos; vendas diretas entre produtores e abatedores; transporte por ‘CAMINHÃO-CURRAL’; aparecimento de frigoríficos regionais e a concorrência, cada vez maior, de novas áreas pecuárias, como a do gado sulista de Itapetinga, Itabuna, Ipiaú, Ilhéus, Jequié, Conquista, etc. (MACHADO, 1966, p. 14-15).

É interessante observar, que um dos motivos elencados pelo autor, para o declínio da feira de gado, que inclusive foi grafado por com letras maiúsculas por este, é “o transporte por CAMINHÃO-CURRAL”, o que sugere que a presença dos veículos automotores em Feira de Santana, não trouxe apenas benefícios para a economia da cidade.

Esse autor fornece, ainda, uma ideia de como ocorria o deslocamento dos sertanejos para a feira semanal que acontecia na cidade e desta para a capital do Estado, em 1966. Relata que o deslocamento para a feira livre se dava “em todos os tipos de transportes”, “quer trepados em ‘PAUS DE ARARA’, marinetes, quer em ônibus, trens, etc. trazendo seus produtos para vender e aqui comprar as coisas mais precisadas no sertão distante e agricultor”. Já o deslocamento de Feira de Santana para a capital, era feito por “ônibus” que “a ligam a todo instante, tornando-a um satélite daquela” (MACHADO, 1966, p. 1).

O transporte de pessoas e cargas passou a ser realizado pelos caminhões em substituição aos “carros de boi e os comboios de tropas”. A expansão do sistema de estradas proporcionou o acesso dos caminhões a comunidades não atendidas pelas estradas de ferro existentes no Estado, complementando o serviço fornecido, mas ao mesmo tempo competindo por eles. Mesmo nas áreas que eram atendidas pelas ferrovias, o serviço prestado “pelos caminhões era, em regra, mais eficiente e menos custoso do que o prestado pelas estradas de ferro” (POPPINO, 1968, p. 214).

Do artigo publicado em 9 de dezembro de 1950, no Jornal Folha do Norte, intitulado: Ruas ou Pistas, que retrata os conflitos existentes na urbe decorrentes da presença dos veículos automotores, vale ressaltar:

Ruas ou Pistas?

A falta de policiamento, por parte da Polícia de trânsito, entre nós é notório. Abusos que vão desde o ruído excessivo nas horas destinadas ao silêncio, estacionamento de automóveis, caminhões comionetes (*sic*), em frente as pensões, incomodando os moradores das residências vizinhas, até as tropelias de veículos dirigidos por criaturas sem qualquer respeito pela vida do próximo, que transformam as nossas extensas e largas avenidas em verdadeiras pistas de corridas. Nem mesmo as entradas das praças João Pedreira e da Bandeira, onde o movimento de pedestre é sempre intenso, merece um pouco mais de moderação por parte de certos irresponsáveis motoristas. Quem não quiser ser atropelado que procure sair da frente. E, tudo isto acontece unicamente pela falta ali de um guarda de trânsito, para chamar à ordem os inimigos da prudência (FOLHA DO NORTE, 1950, p. 1).

Em 1951, durante a gestão do Prof. Almáchio Alves Boaventura, foi implantado, na cidade, o serviço de transporte coletivo urbano. O serviço, segundo Pinto (2015), era realizado por três “marinetes”, que haviam sido trazidas para a cidade por quatro nordestinos vindos do Rio Grande do Norte: Buriti, Manoel, Otávio e Pedro.

A solicitação e a conseqüente autorização para realização do serviço ocorreram, em audiência, entre as partes interessadas, no dia 21 de junho de 1951 e no dia seguinte as “marinetes” trafegaram pelos bairros Sobradinho, Pampalona, Ponto Central e Brasília. Os serviços foram encerrados após alguns meses de execução, devido ao baixo número de passageiros e, portanto, por não proporcionar rentabilidade suficiente para atender às despesas, tendo o prefeito, inclusive, oferecido patrocínio do combustível pelo prazo de um ano, para que se mantivessem nas linhas, o que só ocorreu por mais dois anos (PINTO, 2015).

Cabe compreender que no período, entre a implantação e encerramento, o transporte coletivo urbano não trouxe apenas benefícios para Feira de Santana. Oliveira (2008, p. 108) faz o registro de dois acidentes ocorridos na cidade, que estão relacionados ao aumento do fluxo de veículos automotores, sendo que no segundo, o citado serviço é mencionado. O primeiro ocorreu na Rua Senhor dos Passos, em frente ao Parque Bernardino Bahia, em 19 de

maio de 1952, envolvendo um caminhão e um cavaleiro, resultando em uma fratura exposta na perna deste último e a perda do casco de sua montaria. Esse acidente expõe os conflitos existentes da disputa de espaço pelos veículos automotores, os pedestres, os ciclistas e os animais. Dentre esses últimos, destacavam-se os de montaria, uma vez que, a cidade era basicamente comercial, e nos dias de feira livre, atraía “habitantes das áreas urbana e rural e de outros municípios”. O segundo acidente teria ocorrido em 10 de dezembro do mesmo ano, nas imediações da Casa da Louça, na Praça da Bandeira, esquina com a Rua Conselheiro Franco, envolvendo um pedestre (menor) e uma bicicleta. Interessa nesse acidente, o fato que esse ocorreu “no mesmo momento em que passava uma ‘marinete’, que fazia o serviço de transporte urbano” e a constatação do delegado de que “o menor Carlos Silva sofreu o acidente por não estar adaptado ao movimento do tráfego”.

Os conflitos decorrentes da presença dos veículos na urbe, não se limitavam aos acidentes. O artigo intitulado: Com a Inspetoria de Transito, publicado no periódico Santanópolis, de 9 de setembro de 1954 [nº 1, p, 2], chama:

A atenção da inspetoria do transito local, no sentido de tomar as devidas providencias, contra os incômodos estacionamentos, em via publicas muito transitadas, como a rua Direita de auto caminhões, congestionando, a todo instante o trafego. (MELLO, 2010, p. 2).

Outro acidente de trânsito, relacionado por Oliveira (2008, p. 108) em seu trabalho, que demonstra a disputa do espaço da urbe, entre os veículos automotores e os transeuntes, é o ocorrido “na praça João Pedreira, em frente ao Café São Paulo”, em 2 de outubro de 1958, envolvendo um caminhão que transitava sem freios e em alta velocidade e um pedestre, vítima fatal.

O texto de Eurico Alves Boaventura, dedicado ao seu amigo e influente político da cidade, Arnold Silva, e publicado no Jornal Folha do Norte, em 21 de maio de 1960, dá uma ideia da visão que se tinha, neste período, da presença dos veículos automotores na urbe, ao afirmar que:

Mudaram-se os tempos. Já Feira de Santana de hoje é uma sugestiva ilustração de nervoso verso de Émile Verhaeren, ou a reticência de um trecho de *Toda América*, de Ronald de Carvalho. Dinamismo, vida nova, movimento e movimento. Nunca se poderá mais dizê-la “Cidade do Silêncio e da Melancolia”. Foi-se esse tempo... Carros, autocaminhões, ônibus sacolejando a paisagem, gritas de buzinas vigorosas, alto-falantes desmentem esta legenda. (BOAVENTURA, 2006, p. 102).

Durante a gestão do Prefeito Arnold Silva, foi implantado, com grande festividade, no dia 19 de outubro de 1962, o novo serviço de transporte coletivo urbano em Feira de Santana, através do Expresso Alvorada. Tendo como Diretor Presidente José Ferreira Pinto, contou

com uma frota inicial de 13 veículos Kombi, aumentada após alguns meses para 28 com a inclusão de mais 15 Kombis de cinco portas. A festividade foi registrada na Foto 6 (PINTO, 2015).

Outra firma de transporte urbano foi o registrado e batizado em 1965 com o nome de Transportes para o Lar (TRANSLAR), e colocados nas linhas mais carentes do serviço na cidade. Segundo Pinto (2015), era composta por 21 micro-ônibus, as famosas “bicudinhas”, e um ônibus grande que estavam seminovos. Retirado de linha no Estado da Guanabara, devido à substituição da frota por veículos zero quilômetro, foram adquiridos por José Ferreira Pinto e sócios.

Foto 6 - Inauguração da primeira frota de Kombi para transporte coletivo urbano, 1968



Fonte: GAMA (1994, p. 49) ¹⁹

Um fato relacionado indiretamente aos veículos automotores, mas importante para o desenvolvimento de sua história na Bahia, é o do início dos projetos para a construção, no ano de 1965, “dos terminais rodoviários de quatro das maiores cidades do interior do Estado: Feira de Santana, Itabuna, Jequié e Vitória da Conquista”, através da contratação da “equipe formada pelos arquitetos Yoshiakira Katsuki, Alberto Hoisel e Guarani Araripe”, pelo Departamento de Estradas de Rodagem da Bahia (DERBA). Dos projetos encomendados, apenas o de Vitória da Conquista “nunca saiu do papel” (ANDRADE JÚNIOR *et al.*, 2013, p. 16).

A Coleção de Monografias, nº 447, publicada pela Fundação IBGE, denominada Feira de Santana Bahia, afirma que a cidade é chamada “de ‘pôrto terrestre’ pelo intenso movimento rodoviário, sobretudo, de caminhões e possui moderna rodoviária, inaugurada a

¹⁹ Arquivo Antonio Joaquim de Freitas Souza.

14 de outubro 1967, a maior do Estado e segunda em movimento de passageiros”. Informa, também, que “estavam, registrados na Prefeitura, em 1º de janeiro de 1968, 4.064 veículos, dos quais 1.510 automóveis e jipes, 125 ônibus, 860 caminhões, 463 caminhonetas para carga, 751 para passageiros e 355 outros veículos” (MELLO; NEVES JUNIOR, 2014, p. 83-85). Observa-se que, excluindo-se o total de “outros veículos”, obtém-se um total de 3.709 veículos a motor, o que representa um aumento de mais de 585% do total existente em 1950.

A importância dos veículos automotores é destacada por Machado (1966), quando escreve que o caminhão substituiu o transporte realizado ao lombo dos animais pelos tropeiros, passando a impulsionar o progresso em Feira de Santana, o maior entroncamento rodoviário do Norte-Nordeste. A atividade comercial, no município, atinge seu maior desenvolvimento, com a importação de carros pelo Brasil, e posterior fabricação em solo nacional. Os carros são a opção em uma cidade onde o transporte naval, não é possível, por não possuir mar ou rios navegáveis, e onde a proximidade com o aeroporto da capital, não facultava o transporte aéreo.

Além das alterações na organização do espaço físico da cidade, o advento do automóvel implicou, também, na transformação das redes interurbanas e na criação de uma estrutura necessária para manutenção dos veículos automotores em circulação e de novos. Assim, surgiram a necessidade de fornecimento de peças de reposição, consertos e reparações - as oficinas, venda de veículos novos e usados, postos de combustíveis, entre outros. As discussões das transformações nas redes e das empresas surgidas com o advento dos veículos automotores, serão apresentadas posteriormente.

3.4 CAMINHOS NECESSÁRIOS: VIAS, ESTRADAS E RODOVIAS

Os veículos automotores provocaram alterações na organização do espaço físico das cidades e, também, em suas vias de interligação. Neste item serão discutidas algumas questões relacionadas ao desenvolvimento dos caminhos necessários para se trafegar com os auto veículos.

Convém, para melhor compreensão do desenvolvimento dos caminhos necessários para se trafegar com auto veículos, a compreensão de alguns conceitos relacionados ao tema. Nesse sentido, interessa a conceituação para “circulação — ou realização de transportes propriamente ditos, ” que no entender de Silva (1949, p. 69) é, “a movimentação de massas econômicas por um conjunto de vias (caminhos, estradas, rios, canais, etc.), e os vários meios

adequados (animais, veículos, sistemas)”. E o de massa econômica de Felipe dos Santos Reis, adotado pelo citado autor, que considera como tal: “tôdas as coisas susceptíveis de utilidade, consumo, venda, ou de troca entre os homens de uma sociedade por serem coisas relacionadas com as suas existências”.

Os meios de transporte, ou modos de condução, estão relacionados ao tipo de via, mas não se confundem com estas. Entende-se por sistemas de transporte: aqueles que compreendem além dos veículos, as instalações fixas e os aparelhamentos complementares indispensáveis como postos, estações, portos, serviços rodoviários organizados, estradas de ferro, linhas urbanas, entre outras (SILVA, 1949).

Interessa neste trabalho, o estudo da circulação interna, especificamente, os transportes terrestres relacionados às vias para circulação de veículos automotores. Compreendendo, entretanto, que existe uma correlação entre esses caminhos, como será visto mais adiante, com as vias fluviais e as ferrovias, faz-se necessário acrescentar ao trabalho, além do estudo das vias rurais: estradas e rodovias, também, o das vias terrestres urbanas, ou seja, das: ruas, avenidas, vielas, ou caminhos e similares abertos à circulação pública, situados na área urbana, caracterizados principalmente por possuírem imóveis edificadas ao longo de sua extensão (BRASIL. Planalto, 1997).

Apesar das vias terrestres terem existido muito antes da criação do Código Brasileiro de Trânsito (CTB) ou de qualquer legislação que trate desse assunto e mesmo antes da existência dos veículos automotores, os conceitos e definições desse instrumento legal podem auxiliar no estudo que objetiva descrever as melhorias nas vias existentes e a criação de novas vias, decorrentes do surgimento e crescimento desse invento humano.

O CTB, em seu Art. 1º, afirma ser o documento legal que rege “o trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação” e considera, que:

São vias terrestres urbanas e rurais as ruas, as avenidas, os logradouros, os caminhos, as passagens, as estradas e as rodovias, que terão seu uso regulamentado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre elas, de acordo com as peculiaridades locais e as circunstâncias especiais (BRASIL. Planalto, 1997, Art. 2º).

O Art. 60, do CTB, classifica as vias abertas à circulação em urbanas e rurais. As vias urbanas são subdivididas em vias de trânsito rápido; arterial; coletora e local e as vias rurais em rodovias e estradas (BRASIL. Planalto, 1997). Quanto às vias rurais, pode-se afirmar que as estradas, - não pavimentadas -, existem desde os primórdios do povoamento da região, quando os homens decidiram se locomover pelo território. Já as rodovias pavimentadas, como

se conhece hoje, é consequência direta do uso de veículos e, mais recentemente, da existência e uso dos veículos automotores.

O desconhecimento dos conceitos e definições apresentados no CTB, associada a qualquer engano referente à cronologia do surgimento e do desenvolvimento do uso dos veículos automotores, pode levar a equívocos na busca e no levantamento dos dados referentes aos melhoramentos e criação de novas vias decorrentes de seu uso.

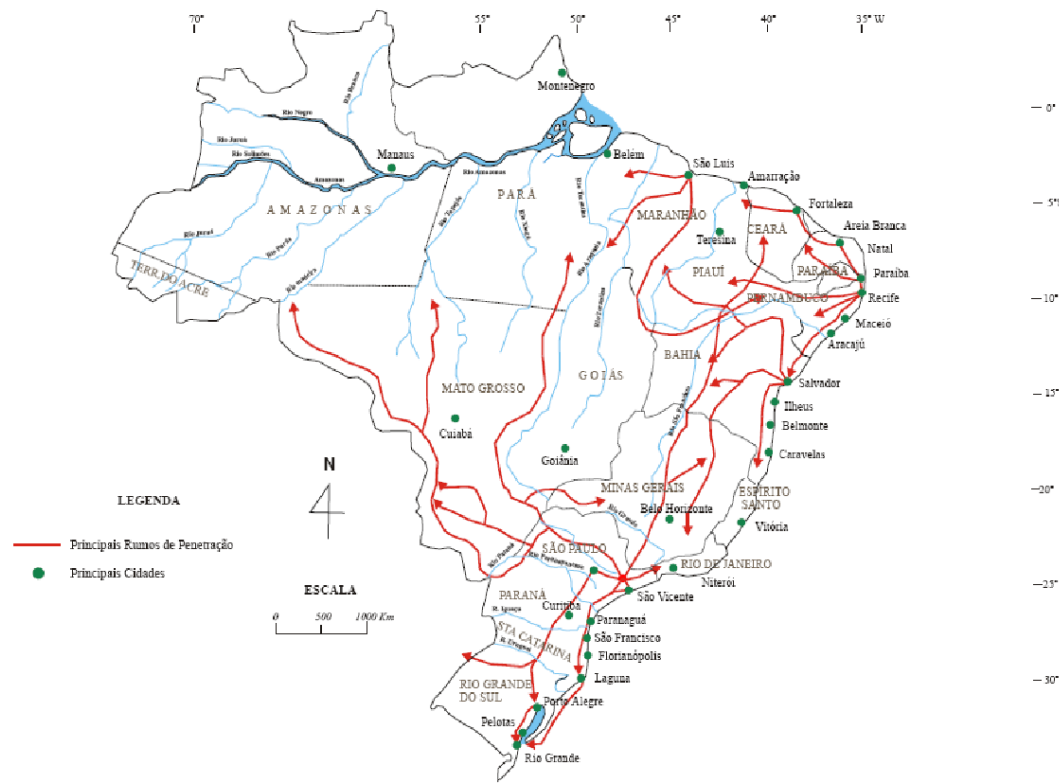
Para ter o conhecimento dos caminhos surgidos pela introdução e expansão do uso dos veículos automotores em Feira de Santana, é preciso retornar aos tempos das sesmarias, do povoamento e da colonização do sertão através da criação e do transporte de gado. É preciso compreender que as ferrovias e, depois, as rodovias, em sua maioria, seguiram as trilhas indicadas pelos caminhos de gado.

A configuração das vias de transporte foi moldada em consonância com a “orientação da conquista econômica do país”. Assim sendo, “a circulação interna primitiva, no Brasil, se fez das principais cidades litorâneas para o interior e vice-versa”, como pode ser visualizado no Mapa 2. Os traçados dos primeiros caminhos de penetração formaram a base para as ferrovias e rodovias modernas (SILVEIRA, 2003, p. 73).

Com base na evolução dos transportes, a circulação interna se subdivide em: primitiva e atual. A circulação interna primitiva se refere ao “conjunto de vias e meios de transporte anteriores ao advento da ferrovia” e, a atual, “compreendendo as estradas de ferro e as rodovias modernas” (SILVA, 1949, p. 71). Esta subdivisão didática parece apropriada para fornecer as informações organizadas de maneira histórica, compreendendo que no Brasil, como será abordada oportunamente, a circulação interna atual, pode e deve ser também subdividida em estradas de ferro e rodovias modernas, o rodoviarismo, uma vez que, apesar do pensamento de complementaridade, elas são competidoras entre si.

No estudo da circulação interna primitiva, é importante a análise da ocupação produtiva do solo, já que existiram razões econômicas para a configuração do transporte da costa para o interior, e vice-versa, com a consequente formação dos caminhos. Faz-se necessária a contextualização, mesmo que através de breve esboço, dos ciclos econômicos do Brasil colônia. Deve-se entender também, que o estudo da economia brasileira em ciclos, gera a ideia de que o artigo que era explorado no ciclo anterior ao que se esteja analisando, tenha deixado de sê-lo. O que não é necessariamente verdade. À exceção do Pau Brasil, nem mesmo os ciclos de artigos decorrentes da atividade extrativista, como a mineração, puderam ser considerados encerrados. No caso do açúcar, então, o encerramento da produção nunca aconteceu (SILVA, 1940).

Mapa 2 - Principais sentidos de penetração no território brasileiro entre os séculos XVI e XVIII



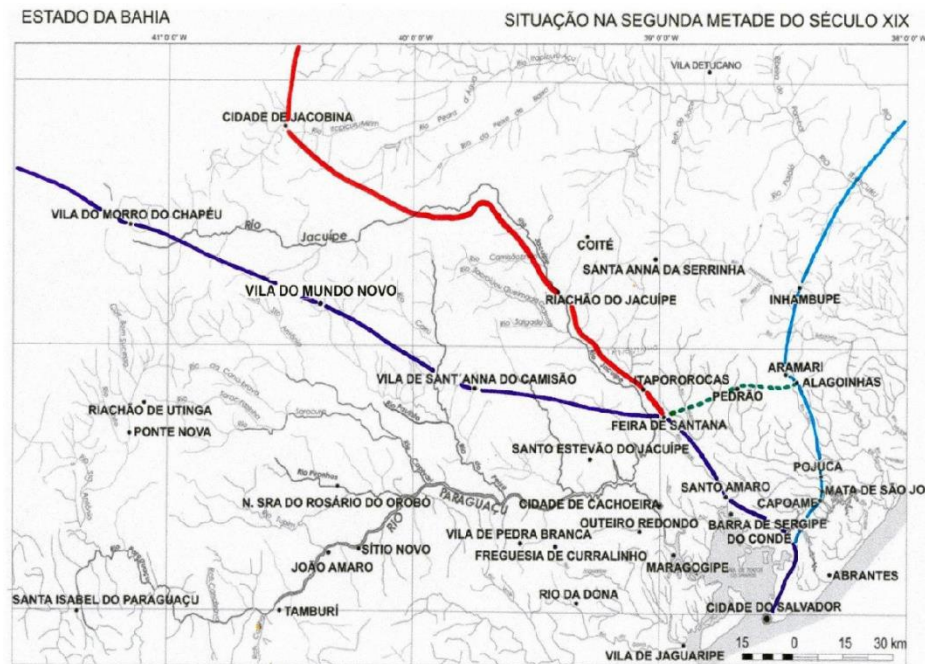
Fonte: SILVA, 1949, p. 30
SILVEIRA (Orgs.), (2003, p. 73)

Entretanto, ao se fazer a análise da economia brasileira com base nos ciclos econômicos, convém verificar como considera Fragozo, Florentino, Faria (1998, p. 52-53) que, o que se considerava “era a importância do Brasil no mercado Europeu, e não o volume e valores produzidos internamente”. Segundo esses três autores se deve observar que os ciclos se sucediam para os produtos que no período tinham privilégio do investimento, por estarem bem cotados no mercado europeu. Assim o crescimento de um produto desbancava o anterior.

No que se refere ao estudo da economia brasileira com base nos ciclos de produção, Silva (1949) considerou que, a nível didático, pode ser dividido em dez ciclos: I. O pau-brasil; II. O açúcar; III. A pecuária; IV. O ouro; V. O diamante; VI. O café; VII. A borracha; VIII. O mate; IX. O algodão e; X. O ciclo industrial. Interessa nesta etapa do estudo, principalmente o ciclo da pecuária, dada a importância da atividade na colonização e povoamento do sertão baiano e na formação dos caminhos ligando esta região a outras áreas.

Os caminhos trilhados pelo gado do sertão do São Francisco e de Sergipe em direção à Salvador no século XIX foram representados por Lopes (2009) em seu estudo sobre o abastecimento de carne verde na capital baiana e reproduzido no Mapa 3.

Mapa 3 – Rotas do gado do sertão do São Francisco e de Sergipe em direção a Salvador



- Rota que sai de Goiás e do Piauí.
- Rota que sai de Pernambuco.
- Rota que sai de Sergipe.
- - - Desvio de rota do Registro de Feira de Santana à Vila de Alagoínhas.

Fonte: LOPES (2009, p. 41)

Os caminhos antigos, que serviram para a penetração do interior, foram aos poucos sucedidos, ou substituídos por estradas carroçáveis. Dentre estas, em termos do país como um todo, destaca-se a estrada União e Indústria, ligando Petrópolis a Juiz de Fora, que é considerada por uns como “a rainha das estradas brasileiras” e por outros com a “pioneira das estradas de rodagens brasileiras”. Com um total de 144 quilômetros, essa estrada teve seus trabalhos de construção iniciados em 12 de abril de 1856, em Petrópolis, e concluídos em 23 de junho de 1861 (SILVA, 1949, p. 78-79; 82).

No que se refere às estradas que cortaram a Bahia no século XIX, Teixeira (1998) aponta as seguintes:

- Estrada de Alagoinhas a Juazeiro – arrematada em 1863 e concluídos trechos: em 1867, de Alagoinhas e Ouriçanquinhas; em 1868, de Ouriçanguinhas a Serrinha e; em 1870, de Serrinha e Santa Luzia.
- Estrada de Alagoinhas a Monte Santo - construída e entregue ao tráfego público em 1863. Foi completamente restaurada em 1871.
- Estrada da Barra do Rio de Contas a Conquista – construída em 1857, 10 anos depois de ter sido “estudada”.
- Estrada de Belmonte ao Salto Grande do Jequitinhonha, em Minas Gerais – construída em 1856.
- Estrada das Boiadas - ligando a capital a Feira de Santana - concluída em 1859.
- Estrada da Cachoeira a Santa Izabel (Mucugê)
- Estrada de Cachoeira a Feira de Santana
- Estrada de Camamu a Minas
- Estrada de Feira de Santana a Tucano
- Estrada de Feira de Santana a Monte Alegre [Mairi]
- Estrada de Feira de Santana a Camisão
- Estrada de Feira de Santana a Xique-Xique
- Estrada de Ilhéus a Vitória da Conquista
- Estrada de Maragogipe a São Felipe
- Estrada de Mundo Novo a Uruguaiana
- Estrada de Nazaré a Vitória da Conquista
- Estrada Nova dos Lençóis
- Estrada do Rio de Contas a Caetité
- Estrada do Salto Grande do Jequitinhonha a Santo Antônio da Barra
- Estrada de Santa Izabel (Mucugê) a Araras
- Estrada de Sítio Novo a Subaúma

As estradas de maior interesse neste trabalho são as que faziam a interligação direta com Feira de Santana, e que ligavam cidades diretamente relacionadas a esta, a outros municípios e que acabavam por aumentar e engrandecer a sua rede de influência. Que são:

- Estrada das Boiadas – fazia a ligação de capital Salvador com Feira de Santana. Posta em praça por, em 1847, sua construção teve início no mês de setembro do mesmo ano e foi concluída em 1859.

- Estrada de Cachoeira a Feira de Santana – teve sua construção iniciada em 1847 através de reparos na famosa ladeira de Capoeiruçu na saída de Cachoeira. Esse trecho foi concluído em 1851. Em 1855, teve estudo sobre seu prolongamento do alto da ladeira até a cidade de Feira de Santana, do qual resultou na aprovação de projeto em 10 de abril do mesmo ano. Em 1856, foi concedido privilégio de construção de estrada para circulação de carros entre essas duas cidades a Manoel José de Figueiredo Leite, através de autorização da Lei nº 592, de 22 de junho do mesmo ano.
- Estrada de Feira de Santana a Tucano – devido à inexistência de interessados na praça, realizada para a licitação da construção dessa estrada, em 19 de agosto de 1855, foi expedida ordem através do ofício do governo Providencial, em 20 de julho de 1858, encarregando dos trabalhos José Ferreira de Carvalho e José Thomaz Ferreira. O contrato entre os encarregados e o governo provincial, para realização da obra, foi assinado em 22 de julho de 1858.

Devido às péssimas condições do trecho de cerca de 40 léguas (250 quilômetros), entre Santa Bárbara e Tucano, através de Serrinha, em 28 de abril de 1879, foi assinado contrato para sua reconstrução. Em 21 de outubro de 1880, o trecho em questão foi entregue ao tráfego público, completamente restaurado.

- Estrada de Feira de Santana a Monte Alegre [Mairi] – Em 1858, através de ofício da Presidência, de 22 de julho, que comunicou à junta de engenheiros, que foi encarregado da construção dessa estrada o coronel Joaquim Pedreira Sampaio. Sua conclusão ocorreu no ano de 1860.
- Estrada de Feira de Santana a Camisão²⁰ – surgiu da proposta apresentada pelo coronel Joaquim Pedreira de Cerqueira, em 1860, onde este se comprometia a realizar a construção da estrada custeando os serviços “por meio de uma subscrição e auxiliada pela província”.

A circulação interna atual, como sugerida por Silva (1949), compreende as estradas de ferro e as rodovias modernas. As ferrovias brasileiras fizeram uso dos traçados das rodagens coloniais e essas, anteriormente, dos traçados dos caminhos antigos dos bandeirantes, que por sua vez, em alguns casos, tinham se apropriado dos caminhos primitivos dos índios.

Os traçados das ferrovias indubitavelmente serviram, por sua vez, como base para a configuração das rotas das rodovias modernas. Nesse sentido, é importante que se faça, mesmo que abreviadamente, uma retrospectiva da implantação, desenvolvimento e

²⁰ Atualmente denominada Ipirá

decadência das ferrovias no Brasil, na Bahia e, mais especificamente, a relação destas com a cidade de Feira de Santana.

Duas afirmações, com relação à implantação e crescimento da rede ferroviária na Bahia, contribuem para reforçar o entrelaçamento dos traçados dos caminhos antigos, das ferrovias e das rodovias modernas. A primeira é a de Zorzo (2000, p. 100), segundo a qual “em princípio, as linhas deviam aproveitar os canais hidrográficos e, convenientemente, acompanhá-los, evitando subidas de serra e os gastos decorrentes com maiores obras de terraplenagem”. A segunda afirmação, do mesmo autor (ZORZO, 2010, p. 3-5), uma dezena de anos depois, dizia que “em linhas gerais”, a sua implantação seguiu a lógica “de partir dos portos do litoral em direção aos vales do interior”. E isso na Bahia foi “fruto do próprio processo de disposição da rede urbana e de ocupação da terra, as vias foram sendo implantadas do Recôncavo para o interior”.

Na Bahia foram construídas sete linhas ferroviárias principais: de Salvador a Juazeiro, em 1856; de Cachoeira a Feira de Santana e Chapada Diamantina, denominada Estrada de Ferro Central da Bahia, em 1867; de Nazaré a Jequié, em 1871; a Estrada de Ferro de Santo Amaro, em 1875; a Estrada de Ferro da Bahia a Minas, em 1882; uma ligação do Ramal de Alagoinhas a Timbó com a Estrada de Ferro de Sergipe, em 1884; e a Estrada de Ferro de Ilhéus a Vitória da Conquista, em 1904 (ZORZO, 2010).

No período entre 1889 e 1930, enquanto o modal rodoviário cresceu algo em torno de 280 mil quilômetros - sendo apenas três mil quilômetros pavimentados -, o modal ferroviário se estagnou, tendo sido construídos somente sete mil quilômetros de linhas. Dos sete planos nacionais de transportes formulados nesse período, conforme citados abaixo, os três últimos contemplaram apenas o modal rodoviário. Essa tendência de estimular prioritariamente ao modal rodoviário, se conservou nas políticas do restante do século XX, podendo citar: o Plano da Comissão – 1890, o Plano de Viação Férrea – 1912, a Constituição Definitiva da Rede de Viação Férrea Nacional – 1926, o Estudo dos Meios de Comunicação do Brasil – 1926, o Plano Rodoviário Catramby - 1926/27, o Plano Rodoviário Luiz Schnoor – 1927 e o Plano da Comissão de Estradas de Rodagem Federais – 1927 (VERA, 2011).

A produção de veículos automotores para o transporte de mercadorias e pessoas, caminhões e ônibus, cada vez mais resistentes e rápidos, associada ao menor número de pessoal ocupado por tonelada a cada 171 quilômetros e o uso de técnicas mais aperfeiçoadas para a construção de rodovias, após o final da Segunda Guerra Mundial, em 1945, pareciam anunciar a morte do transporte sobre trilhos. Essa morte do setor ferroviário nunca, nem jamais ocorreu. O que houve em diversas partes do mundo, inclusive em países onde as

ferrovias eram bem administradas e como um todo superavitárias, foi a readequação dos sistemas para permitir seu melhor aproveitamento (CUNHA, 2011).

No que se refere à parte das rodovias modernas, na dita circulação interna atual, sugerida por Silva (1949), urge que se faça, também, mesmo que abreviadamente, uma retrospectiva da implantação, desenvolvimento e situação atual das rodovias no Brasil, na Bahia, especialmente, nas que têm maior relação com a cidade de Feira de Santana.

No início do século XX o tráfego nas vias era muito reduzido no Brasil e composto de veículos de tração animal. Das estradas existentes apenas cerca de 500 km possuíam revestimento com macadame hidráulico ou outro semelhante. Até o ano de 1924, os únicos Estados que tinham estradas de rodagens dignas desse nome, eram: São Paulo, Santa Catarina, Minas Gerais e, de certo modo, o Rio de Janeiro (PREGO, 2001).

Fato importante para este trabalho é o de que a década de 1920 foi marcada como a que se abriram estradas no Brasil. Eram estradas de terra batida ou macadamizadas, pois o asfalto só chegou duas décadas depois, e tudo era importado: as máquinas e equipamentos para abrir estradas, os veículos automotores e suas peças, o combustível e os lubrificantes (GATTÁS, 1981). A mão de obra utilizada até então era a de presidiários que passou a ser totalmente substituída pela de operários livres, “tão pouco conhecedores da matéria, que se necessita ‘importá-los’ especialmente de outros Estados, em maior número de Minas Gerais, onde êsses trabalhadores já têm alguma prática” (GONÇALVES, 1966, p. 27).

Vê-se que no pensamento do futuro presidente da República, Washington Luís, que governou o país de 1926 a 1930, e que tinha como lema “Governar é construir estradas”, já no discurso de lançamento da sua campanha à presidência da República, em 28 de dezembro 1925 que não era substituir o modal ferroviário pelo rodoviário. O futuro presidente teria dito: “devemos fazer estradas de rodagem, ligando às estradas de ferro, correndo ao lado das estradas de ferro, de que são poderosas auxiliares” (PREGO, 2001, p.34).

Com a ascensão de Getúlio Vargas ao poder, em 1930, ocorreu uma mudança do planejamento, mas, ainda com prevalência do modal rodoviário, entretanto, “acompanhado por propostas coordenadas de integração modal e de desenvolvimento das fontes de energia, que seriam essenciais para dar conta do ímpeto rodoviarista” (VERA, 2011, p. 39).

Com a assinatura em três de outubro de 1953, da Lei de criação da PETROBRAS, por Getúlio Vargas, a União passou a ter a função de exercer o monopólio das atividades de exploração, produção e transporte de petróleo e derivados, construir e operacionalizar refinarias e aumentar a produção nacional de combustíveis e demais derivados. As primeiras acumulações de petróleo no País foram descobertas no recôncavo Baiano, inicialmente em

1939, na localidade de Lobato, seguida pelos campos de Aratu, Itaparica e Candeias no período de 1941 a 1942 e em outros locais do Estado com potencial comercial. Depois, se sucederam descobertas em terra em diversos estados do Nordeste, mas em volume incapaz de diminuir a crescente dependência de importação. Somente em 1974-1976 com a descoberta de petróleo na Bacia de Campos se vislumbrou a possibilidade de produção autossuficiente (DIAS; QUAGLINO, 1993).

O interesse pelo transporte, - por automóveis e caminhões -, estava tão presente que, após os anos 1940, “as rodovias passaram a liderar as preocupações governamentais, fazendo parte obrigatória das plataformas políticas” (LATINI, 2007, p. 93). Basta dizer que, a partir do fim da década de 40, o transporte rodoviário tomou tal impulso que, entre os anos de 1948 e 1953, o transporte interestadual de cargas, por rodovias aumentou em 400%, o marítimo em 50%, enquanto o ferroviário permaneceu estável (COIMBRA, 1974, p. 203-204).

Um marco fundamental, para o rápido crescimento dos investimentos na infraestrutura rodoviária, ocorreu a partir de 1944, com a aprovação do Plano Rodoviário Nacional (PRN). Outro fator que contribuiu para o crescimento rodoviário foi a implantação do Imposto sobre Combustíveis e Lubrificantes Líquidos e Gasosos (IUCLG). Esses dois fatores permitiram, em 40 anos, expandir a malha rodoviária de estradas pavimentadas para um milhão e quinhentos mil quilômetros (MULLER, 2010). E daí por diante a primazia conquistada pela rodovia firmou-se até os dias atuais.

Na Bahia, o rodoviarismo ganhou força a partir da década de 1910, com a aprovação da Lei nº 1.227, de 31 de agosto de 1917, considerada o seu marco. Assim se estabeleceu os meios, normas e condições para a composição da malha rodoviária estadual, facultando a ligação das regiões produtoras aos portos, às estações ferroviárias, bem como ao mercado consumidor (ZORZO, 2010). Com essa lei foi criado o Departamento de Estradas e Rodagens da Bahia (DERBA), órgão que teve papel importante na construção das principais rodovias baianas.

O plano estava a cargo da Secretaria de Agricultura, tendo como gestor Pedreira Franco. Além da estrada de rodagem de Salvador a Feira de Santana, tinha como proposta a ligação de Itabuna ao porto de Ilhéus. Propunha ainda, a construção de uma “estrada de cintura” circulando a Baía de Todos os Santos, com estradas de “penetração” ou “regionais”, das quais partiriam outras vias fazendo a conexão com os povoados do interior e com as ferrovias (ZORZO, 2000). Entretanto, como resultado mais concreto, a construção da primeira estrada de rodagem moderna do Estado da Bahia, ligando Salvador a Feira de Santana e conectando-a

as demais cidades do sertão. A inauguração ocorreu com a sua finalização em 25 de abril de 1929 (ZORZO, 2000; 2005).

A construção de uma ligação entre as Cidades do Rio de Janeiro e de Salvador, já era cogitada desde os fins de 1930. Diversos traçados foram sugeridos e discutidos antes de sua construção pelo Departamento Nacional de Estrada e Rodagens (DNER). Na verdade, a ligação terrestre entre a Bahia e o Rio de Janeiro, era um desejo desde que a Corte de Lisboa determinou, em 1572, a divisão administrativa do Brasil colonial em dois governos, o do Norte e do Sul, tendo como sedes, de cada um destes, as duas cidades respectivamente. Essa ligação facultaria o “mútuo socorro e auxílio interiormente, no caso de bloqueio marítimo de uma ou de ambas” (SILVA, 1949, p. 119).

Depois de mais de século e meio, em 1835, o primeiro decreto ferroviário, de nº 101, deu autorização ao Governo para conceber ‘uma estrada de ferro da capital do Rio de Janeiro para Minas Gerais, Rio Grande e Bahia’, possuindo a seguinte disposição:

- a) — tronco-centro: Rio-Belo Horizonte, com possíveis prolongamentos e esgalhamentos para Goiás e Mato Grosso;
- b) — tronco-sul: Rio-São Paulo, prolongado até o Estado do Rio Grande do Sul;
- c) — tronco-norte: Rio-Bahia, com possíveis ramificações para o Nordeste e o Norte (SILVA, 1949, p. 119).

O desejo da ligação entre a Bahia e Rio de Janeiro é retomado, no final da década de 1930, quando, com a pressão decorrente do aumento anual do número de automóveis, a Estrada União e Indústria, que estava adormecida a pouco mais de 20 anos, passou a merecer o cuidado especial do Governo Federal. A retomada de interesse do Governo por essa estrada era pelo fato de ser uma via “tronco ligando a Capital Federal ao Norte e Nordeste do país (via Rio-Bahia)” e “permitia uma fácil ligação com Minas Gerais e sua Capital”. Esta ligação é realizada por duas rodovias federais: a BR 324, de Salvador à Feira de Santana e a BR 116 Sul, de Feira de Santana até o Rio de Janeiro (PREGO, 2001, p. 35).

Essas duas rodovias, por sinal, foram as mais determinantes para alçar Feira de Santana à posição de destaque como ponto de convergência das principais rodovias da Bahia e de ligação com os Estados do Norte ao Sul do Brasil. A BR-324 foi pavimentada em 1960, e na década de 1970 suas pistas foram duplicadas. A BR-116 teve sua construção no período de 1945 a 1960 (ZORZO, 2005).

Em 1972, foi inaugurada a BR-101 ligando a Bahia ao Rio de Janeiro, fato que trouxe inúmeros avanços para a região. A rodovia estimulou ainda a recuperação total da estrada de ligação dos municípios baianos de Ilhéus – Vitória da Conquista, o que proporcionou a

revisão da malha rodoviária do Sudoeste do Estado, com a abertura e asfaltamento das ligações que integram Bom Jesus da Lapa, Coribe e Santa Maria da Vitória. Levou também ao surgimento de muitos arraiais e povoados (TEIXEIRA, 1998).

É bem verdade, que a confecção da rede de estradas ligando Feira de Santana a seus distritos e a outros municípios, bem como, as melhorias realizadas na urbe para facilitar o trânsito de mercadorias e pessoas, ocorreram antes mesmo de os veículos automotores terem sido reconhecidos e adotados como uma solução viável de transporte. Cunha (2013, p. 12) descreve diversas decisões dos dirigentes políticos do município na expectativa de proporcionar sua ligação “a outras áreas, seja ao sertão quanto à capital do Estado e facilitar a exportação e expandir seu comércio”.

Foto 7 - Inauguração da Ponte Rio Branco, sobre o Rio Jacuípe em 1917



Fonte: GAMA (1994, p. 136)

Os distritos de Feira de Santana, em 1860, segundo Poppino (1968, p. 205), “ligavam-se à cidade apenas por estreitos caminhos. A estrada de Feira de Santana a Morro do Chapéu, umas das principais artérias da Província, era, na realidade, apenas um caminho para o gado”. Em 1912, deu-se a abertura do caminho para carros de tração animal de Feira de Santana para o distrito de Pacatú, atual município de Santa Bárbara. Em 18 de março de 1917, foi inaugurada a Ponte do Rio Branco, sobre o rio Jacuípe, ligando Feira de Santana à estrada de Mundo Novo e facilitando o acesso da cidade aos distritos de Bonfim de Feira e de Almas, atual município de Anguera. Na Foto 7, ficou registrada a inauguração da Ponte realizada com grande festividade e participação de figuras ilustres da sociedade feirense.

Com relação à infraestrutura para circulação, convém compreender, conforme argumenta Silva (2009, p. 38), que já estava sendo criada mesmo antes da difusão dos veículos automotores, “em decorrência do número crescente de charretes, animais e pessoas em circulação”. Em Feira de Santana, não ocorreu de forma diferente. Por ser uma cidade comercial se fazia necessário que as pessoas e mercadorias tivessem facilidade de circulação interna na urbe e que também possuísse vias externas que facilitassem o contato com as outras cidades da região.

Quem hoje se depara com as largas ruas e avenidas que cortam a cidade, é induzido a pensar que sejam frutos diretos da introdução dos auto veículos em sua rotina diária, entretanto, pode-se verificar no relato da visita do Imperador D. Pedro II e D. Theresa Christina a essa cidade em 1859, que muito antes de se pensar na existência de veículos automotores, Feira de Santana já possuía essas vias retas com várias braças de largura (FIGUEIREDO FILHO, 2004). Isso não significa dizer, que a introdução dos auto veículos na cidade, e o crescimento de seu número, bem como a intensificação de seu uso, não tenha influenciado diretamente na conformação do espaço urbano.

As melhorias realizadas na cidade, no período entre 1907 e 1927, visaram apenas atender aos interesses da classe dominante como considera Cunha (2013). As intervenções eram feitas apenas aos locais que correspondiam a lugares frequentados pela classe dirigente ou onde ela possuía residências e estabelecimentos comerciais. Para o presente estudo, entretanto, não interessa o questionamento de a quem beneficiavam as obras realizadas no sentido de melhoramento do espaço interno da cidade e/ou da ligação desta com seus distritos e outras regiões. Interessa a relação das ações com a introdução dos veículos automotores e com o desenvolvimento da cidade.

Foto 8 - Trecho da Avenida Senhor dos Passos com calçamento de pedras em 1919



Fonte: GAMA (2009, p. 99)

Em 1919, a Avenida Senhor dos Passos, importante via de circulação da cidade de Feira de Santana e onde estavam situadas as residências das pessoas mais influentes e abastadas, possuía já nesta época, calçamento de pedras, como pode ser apreciado na Foto 8.

Em 1950, em 16 de maio, é construída pela Prefeitura de Feira de Santana, a estrada de rodagem Maria Quitéria a Tanquinho. A obra foi realizada na gestão de Aguinaldo Alves Boaventura, com a utilização de trator de propriedade do município.

Foto 9 - Estrada de Rodagem Maria Quitéria/Tanquinho



Fonte: GAMA (1994, p. 50) ²¹

A predominância do rodoviarismo não apenas no transporte de mercadorias, como também no de passageiros, nas regiões metropolitanas, cidades grandes e médias e até mesmo nas pequenas cidades do País, alcançou um estágio, que com base na visão de Pereira (2014, p. 274) é no mínimo perigoso. Na área de mercadorias, o transporte rodoviário que avançou por todo o país, contando com benefícios governamentais, mediante os diversos subsídios, e a atenção do setor privado, inviabilizou os transportes hidroviário e ferroviário. Relativo ao transporte de passageiros, os fatores de atração, ou mesmo de desconhecimento do setor, levaram a políticas diferenciadas quando analisadas sob a ótica da indústria automobilística e de seu símbolo máximo o automóvel.

No próximo tópico será apresentada uma visão geral da cadeia automotiva, visando o entendimento do setor e capacitando a análise da configuração da cadeia automotiva ou mais precisamente dos elos presentes em Feira de Santana.

²¹ Foto de Nogueira. Arquivo José Oympio Mascarenhas

4 CADEIA AUTOMOTIVA

Com a existência do veículo automotor coexistem o seu processo de fabricação e/ou montagem. Segundo Slack, Chambers e Johnston (2008, p. 170)²² “nenhuma operação produtiva, ou parte dela, existe isoladamente. Todas as operações fazem parte de uma rede maior, interconectada com outras operações”. Assim sendo, verifica-se que para a produção de um determinado bem, incluindo os automóveis, se faz necessário a conformação de toda uma cadeia, responsável por sua produção ou montagem, composta de várias etapas, com elos, a montante e a jusante, à etapa de fabricação propriamente dita.

A cadeia responsável pela produção ou montagem dos automóveis, como em qualquer outro bem, recebe diversas denominações: rede de operações, cadeia produtiva, cadeia da indústria, cadeia de suprimentos, cadeia de abastecimento e/ou cadeia de distribuição e representam uma evolução dos estudos das áreas de: Administração da Produção, - ou Gestão das Operações -, e de Logística.

A maneira pela qual as organizações produzem bens e serviços, é estudada pela administração da produção, assim sendo, como coloca Slack, Chambers, Johnston (2008, p. 170), “tudo que você veste, come, senta em cima, usa, lê ou lança na prática de esportes chega a você graças aos gerentes de operações que organizaram sua produção”. O presente trabalho não tem como escopo discutir a importância dos gerentes de operações, mas a afirmação dos autores ratifica o importante papel da administração da produção na fabricação de um bem qualquer.

A gestão de operações são as atividades que fazem o “gerenciamento estratégico dos recursos escassos (humanos, tecnológicos, informacionais entre outros)”, bem como “de sua integração e dos processos que produzem e entregam bens e serviços, visando atender às necessidades e/ou aos desejos de qualidade, tempo e custo de seus clientes”.

O uso do conceito de gestão de operações representa uma evolução do conceito de administração da produção, tendo em vista que o primeiro inclui, de forma mais enfática, as operações de serviços e não só as de manufatura. Assim, o termo produção atualmente, não está se referindo apenas às atividades dos setores das indústrias, mas também das de serviços em geral, inclusive as do comércio.

Ao contrário do que se pode pensar, a administração da produção não é uma área própria das grandes empresas. Não se pode afirmar, contudo, que uma vez que os

²² Primeira edição em 1997.

conhecimentos da administração da produção podem ser usados em empresas de pequeno e médio porte, esses devem ser considerados da mesma forma que nas de grande porte. Slack, Chambers e Johnston (2008, p. 33) consideram que:

Teoricamente, a administração de produção envolve o mesmo conjunto de atividades para qualquer tamanho de organização. Entretanto, na prática, administrar a produção em organizações de pequeno porte e médio porte possui seu próprio conjunto de problemas (SLACK, CHAMBERS, JOHNSTON (2008, p. 33)).

No que se refere à Logística, Novaes (2001), considera que, no início, o seu conceito estava associado especialmente às operações militares. Esta informação é ratificada por Pires (2009, p.17) quando afirma que “como área de atuação do conhecimento humano”, a logística “existe há muito tempo”, e reitera que as abordagens mais tradicionais associam sua origem à área militar, assim como ressaltam sua importância desde os tempos antigos. Segundo esse autor, diversas batalhas foram vencidas, e até mesmo impérios obtiveram sucesso ou fracassaram em decorrência da competência dos processos logísticos adotados.

Nem sempre a logística foi tratada com a devida importância, especialmente no Brasil onde era tida como área secundária nas indústrias, e muitas vezes como explica Pires (2009, p. 17) como “o setor responsável pela expedição de produtos ou o setor que contratava os serviços de transportadoras”. Uma série de eventos que ocorreram nas últimas décadas contribuiu para impulsionar diversas mudanças, que colaboraram para o entendimento da logística como algo mais amplo, devendo ser pensada desde o fornecedor da matéria prima original até a entrega do produto acabado ao consumidor final, constituindo-se assim uma cadeia.

Podendo ser referenciada como “rede logística”, a cadeia de suprimentos se constitui “por fornecedores, centros de produção, depósitos, centros de distribuição e varejistas, e ainda por matéria-prima, estoques de produtos em processo e produtos acabados que fluem entre as instalações”. Em uma cadeia típica de suprimentos, as matérias-primas são, portanto, adquiridas, e os itens produzidos em uma ou mais fábricas, transportados para depósitos onde são armazenados temporariamente e, então, despachados para os varejistas e clientes (SIMCHI-LEVI, KAMINSKY; SIMCHI-LEVI, 2003, p. 27).

Com preferência à denominação de cadeia de abastecimento, Moura (2005, p. 69) afirma que esta “inclui as organizações e processos para a aquisição, estocagem e venda de matérias-primas, produtos intermediários e produtos acabados”. Que o fluxo de produto “é ligado por fluxos físicos, monetários e de informações”, ou seja, além dos insumos e dos produtos, também circulam os recursos remuneratórios, assim como as informações necessárias para o seu bom funcionamento.

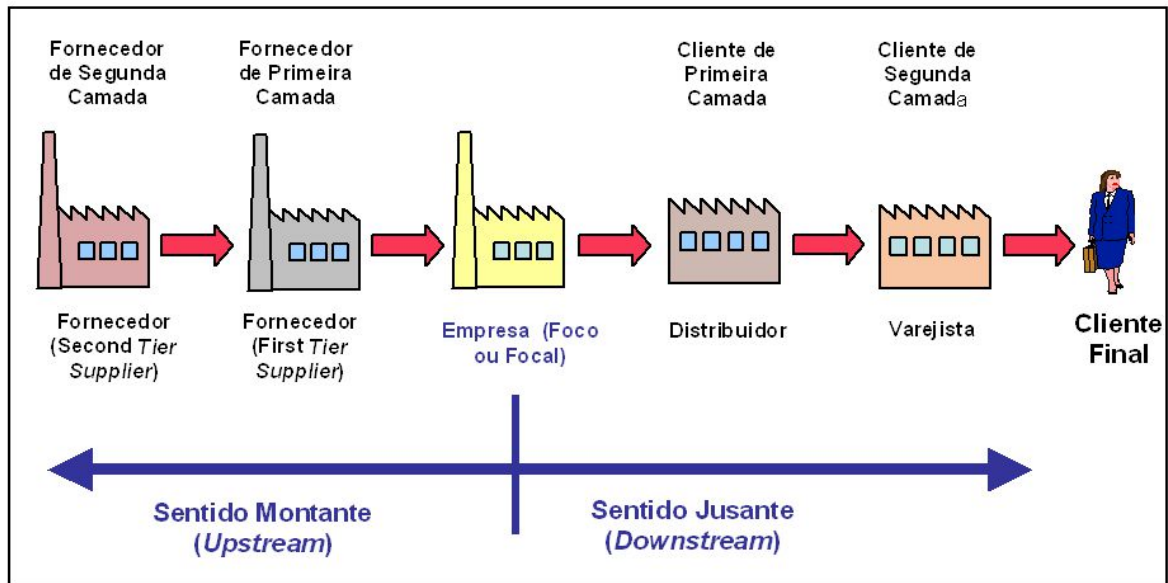
Considera, ainda, esse autor que ele denomina de “cadeia de abastecimento tradicional o que consiste de uma série de empresas individuais, cada uma empurrando (ou vendendo) produto para o próximo parceiro da cadeia de abastecimento”. A cada negociação realizada são acrescentados “custos substanciais”, tais como: “despesas de venda, despesa de compra, pedido de compra, processamento do pedido, montagem do pedido, expedição, recebimento, conferências, estocagem, faturamento, pagamento, reconciliação” e muitos outros. Dessas atividades, apenas poucas “adicionam valor ao produto final ou serviço” (MOURA, 2005, p. 78).

As noções de logística e cadeia de suprimentos são consideradas sinônimas e conceituadas por Ballou (2006) como sendo o conjunto de atividades funcionais, envolvendo setores como de transporte, controle de estoque, entre outros, que são repetidas por diversas vezes ao longo do canal, onde matérias primas são convertidas em produtos acabados e aos quais é agregado valor para os consumidores. Como as fontes de matérias-primas, as fábricas, e os pontos de venda dos produtos ficam em locais diferentes e como o canal representa uma sequência de etapas de produção, as atividades logísticas podem ser repetidas várias vezes até que o produto chegue ao mercado consumidor. Assim, ocorre a repetição das atividades logísticas à medida que os produtos usados são transformados a montante no canal logístico.

Diversos conceitos de cadeias de suprimentos ou *Supply Chain* (SC) são apresentados por Pires (2009, p. 30), que conclui que “praticamente todas” elas “são convergentes” e, assim sendo, opta por uma definição de um trabalho seu com outros, que considera “que uma SC é uma rede de companhias autônomas, ou semiautônomas, que são efetivamente responsáveis pela obtenção, produção e liberação de um determinado produto e/ou serviço ao cliente final” (PIRES, 2009, p. 30).

Um esboço da hierarquia de uma SC, Fluxograma 1, é apresentado por Pires (2009, p. 31). Neste uma empresa foco conta com um aglomerado de outras empresas que atuam diretamente, como seus fornecedores (*first tier suppliers*) e, outro grupo, que atua como seus clientes. Estes possuem fornecedores diretos sendo, portanto, fornecedores de segundo nível da empresa foco (*second tier suppliers*) e assim por diante. Pelo lado dos clientes, acontece a mesma coisa, até alcançar o cliente final. O fluxo, no sentido dos fornecedores, é denominado a montante, do inglês *upstream* e, o no sentido do cliente final, é denominado a jusante ou *downstream*.

Fluxograma 1 – Representação de uma cadeia de suprimentos ou Supply Chain – SC



Fonte: PIRES (2009, p. 31)

No que se refere à cadeia automotiva, além dos diversos estudos acadêmicos, existem alguns esclarecimentos, fornecidos por entidades participantes e/ou que representam os elos que a compõem, e que merecem ser abordados. Assim sendo, serão apresentadas as principais referências à conformação da cadeia, tanto acadêmicas, quanto das entidades envolvidas.

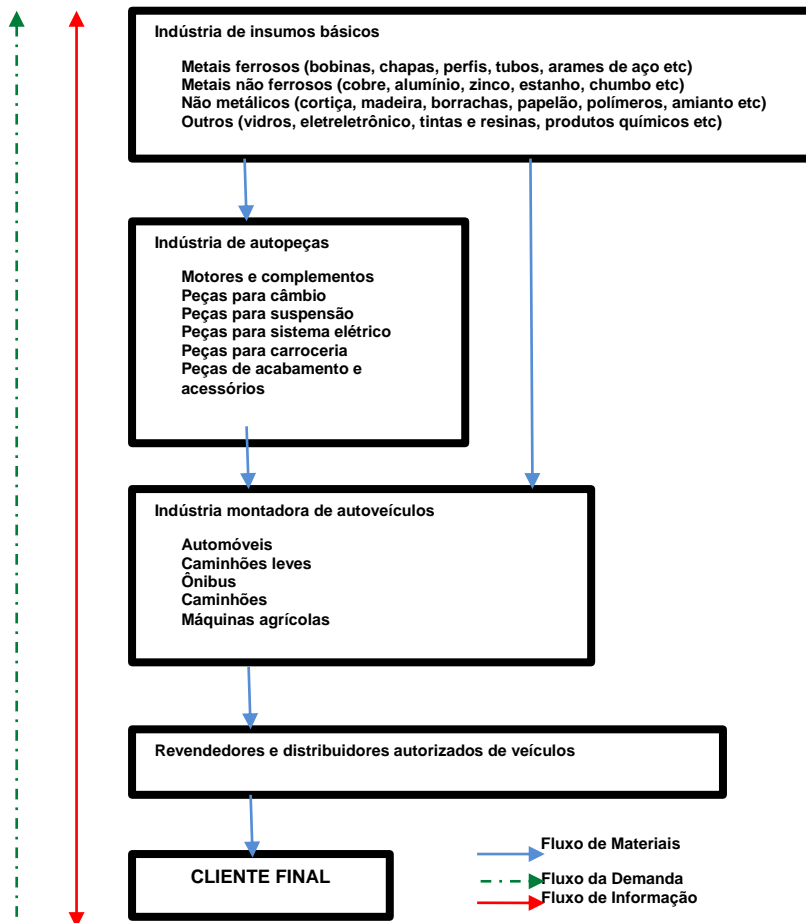
Abrangendo a indústria, o distribuidor, o varejista e a reparação de veículos, - a chamada comercialização em cascata -, implantada por Gustav Willi Borghoff, durante sua gestão de 1971 a 1980, quando presidente da Associação Nacional dos Distribuidores de Autopeças (ANDAP). É, atualmente, denominada cadeia produtiva ou cadeia de valor da reposição automotiva (SICAP/ANDAP, 2015).

Como “denominação genérica de indústria ou setor automobilístico”, Pinheiro e Fracasso (1998, p. 2-3) consideram as empresas do segmento de autopeças e as denominadas montadoras. Contudo, esses autores esclarecem que o conceito de cadeia automotiva é mais abrangente, mas afirmam que “nesta, como um todo, não se observa com a mesma intensidade o dinamismo verificado nos segmentos destacados”. Esta última afirmação dos autores, - apesar de ser uma constante no pensamento dos diversos autores pesquisados -, é fruto do desconhecimento mais completo da cadeia e da falta de dados de elos que, apesar de importantes, são, geralmente, negligenciados.

Dentre os trabalhos acadêmicos, que tratam da cadeia do automóvel, podem-se destacar os de Meiners (1999) e Scavarda; Hamacher (2001) que apresentam esquemas, - Fluxogramas

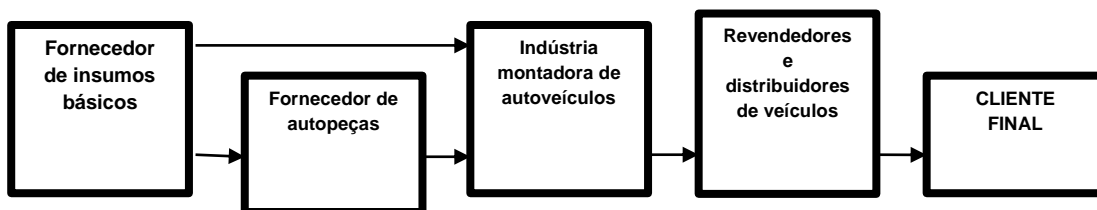
2 e 3 -, do que denominam cadeia produtiva da indústria automobilística e cadeia produtiva de suprimentos da indústria automobilística, respectivamente.

Fluxograma 2 - Estrutura da cadeia de suprimentos da indústria automobilística com os principais produtos e componentes de cada membro



Fonte: SCAVARDA, HAMACHER (2001, p. 205)

Fluxograma 3 – Cadeia de suprimentos da indústria automobilística



Fonte: SCAVARDA; HAMACHER (2001, p. 205)

Esses dois fluxogramas compreendem apenas o chamado canal oficial ou das montadoras, não sendo incluído o denominado canal independente de reposição. Como representação do setor, Meiners (1999) agrega um elo referente aos fornecedores de máquinas e equipamentos, o que não deixa de ser uma lembrança importante, uma vez que contribui para o resultado da cadeia produtiva, tanto no canal oficial, - ou das montadoras -, como no canal independente, atendendo mais especificamente os aplicadores/reparadores. Apesar de importante, seu estudo não será aprofundado.

O fornecedor de autopeças independente é acrescentado nas estruturas de cadeia de suprimento da indústria automobilística, apresentados por Bedê (1996) e Scavarda, Hamacher (2001) e demonstrado através de um esboço apresentado por Camargo (2016), - ao investigar se o fabricante de autopeças independentes ou *independente equipment manufacturer (IEM)* -, têm como propósito participar da cadeia de fornecimento da indústria automobilística e, caso deseje, como pretendem alcançar tal objetivo. Esse esboço será visto e discutido, mais profundamente, na parte referente ao canal independente.

Fluxograma 4 - Complexo automotivo brasileiro 2010



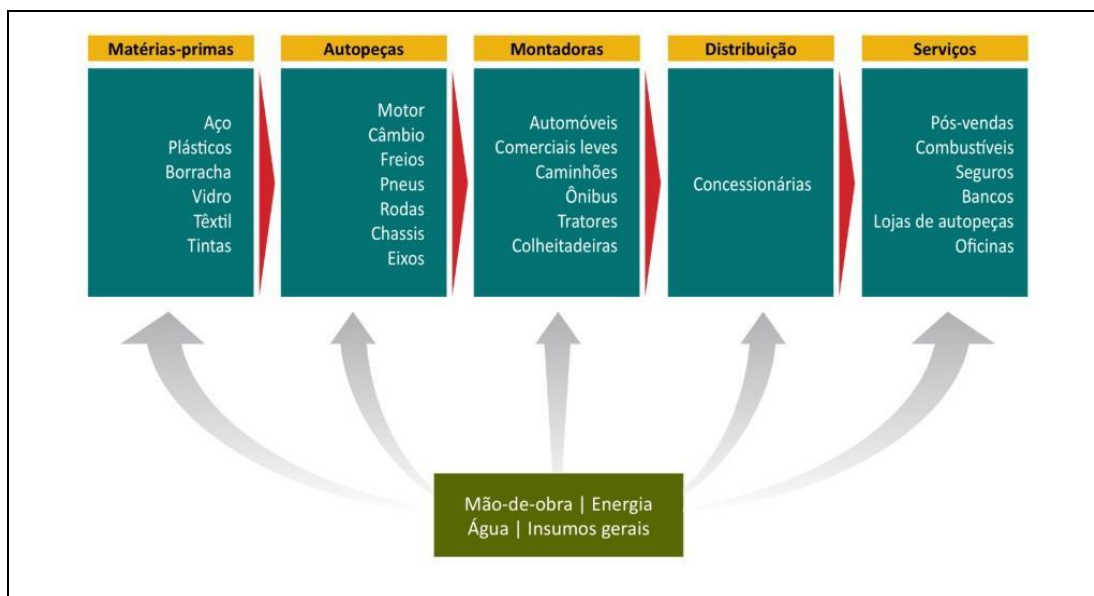
Fonte: CNI (2012, p. 14)

Uma representação, do denominado complexo automotivo brasileiro, é apresentada pela Confederação Nacional das Indústrias (CNI), conforme o Fluxograma 4. São expostos dados referentes à produção de auto veículos no País, numa tentativa de traduzir a dimensão do

setor, em relação a diversos indicadores, tais como: faturamento, geração de emprego, recolhimento de tributos, participação no PIB, valor das exportações, quantidade de fábricas e empresas atuantes, entre outros.

A denominada “cadeia econômica automotiva”, apresentada pela CNI, no Fluxograma 5, constam cinco blocos independentes: matérias-primas; autopeças; montadoras; distribuição e serviços. Todos esses blocos devem ser alimentados por mão de obra, energia, água e insumos gerais.

Fluxograma 5 – Cadeia econômica automotiva



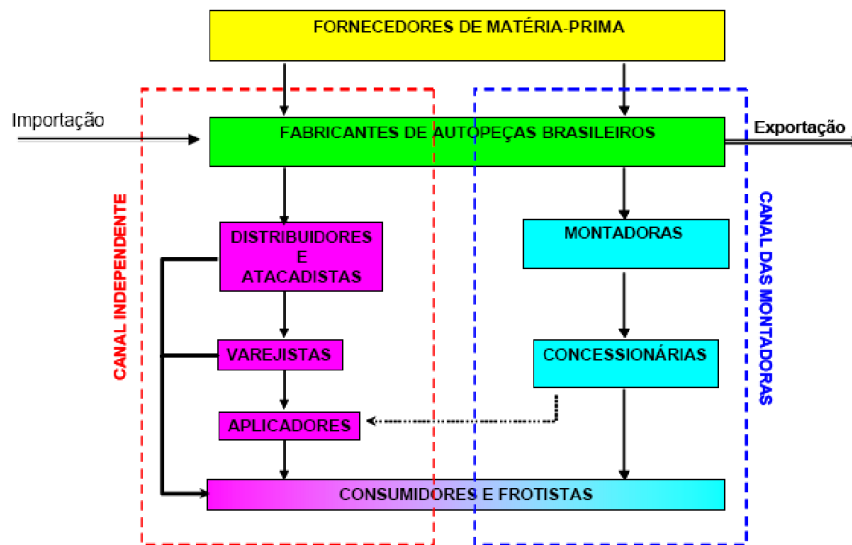
Fonte: CNI (2012, p. 14).

A conformação da cadeia apresentada pela CNI, também dá prioridade ao denominado canal oficial ou das montadoras. O chamado canal independente, de reposição estaria incluído no bloco de serviços, representado pelas lojas de autopeças e oficinas, em conjunto com outros serviços como, pós-venda, realizada pelas distribuidoras concessionárias do canal oficial, combustíveis, seguros e bancos. Se, por um lado, esse esquema acaba por minimizar a importância do canal independente de reposição, por outro, resgata a existência de importantes serviços, que estão inter-relacionados ao uso dos veículos automotores e que, muitas vezes, não são vistos com muita clareza, como os serviços de fornecimento de combustíveis, seguros e bancos.

Outro trabalho que contribuiu para o entendimento dessa cadeia é o de Lucht (2004, p. 24), que apresenta e descreve o que chama de “atual configuração da cadeia de suprimentos da indústria de autopeças”, Fluxograma 6. O fluxograma apresentado é mais abrangente e tem

como foco a fabricação de autopeças. Inclui dois canais de distribuição, o oficial, - ou das montadoras -, e o independente de reposição (*aftermarket*). Cada elo da cadeia é “representado por blocos independentes” (LUCHT, 2004, p. 100). O canal oficial ou das montadoras engloba as montadoras de veículos e as concessionárias autorizadas. O canal independente inclui os distribuidores e atacadistas, os varejistas e os aplicadores, reparadores. Os dois canais visam atender às demandas do consumidor e dos frotistas.

Fluxograma 6 – Cadeia de suprimentos da indústria de autopeças brasileiras



Fonte: LUCHT (2004, p. 100)

Essa representação, apesar de mais abrangente, ainda é incompleta. Existem outras atividades de importância econômica, social e ambiental relacionadas à cadeia, que podem e devem ser incluídas, entretanto, com os devidos ajustes e complementações necessários. Tanto o esquema proposto pelo autor, como o detalhamento de cada um dos estágios desta cadeia, faculta o desenvolvimento e o entendimento do que se acrescenta.

Além das etapas, - relacionadas à montagem para a entrega do veículo novo ao primeiro comprador, e as relacionadas à sua manutenção -, existem outras, alusivas à sua revenda após o primeiro uso, componentes inteiros ou de partes, que fazem surgir novos elos na cadeia. No próximo tópico será proposta uma cadeia automotiva, mais real e abrangente, de modo a incluir atividades não presentes nas cadeias tradicionais, que existem há algum tempo e que em Feira de Santana, são muito importantes para o seu desenvolvimento.

O que se observa, em todas as definições, seja de cadeia produtiva, cadeia das indústrias, cadeia de suprimentos, de abastecimento e/ou cadeia de distribuição é que o fluxo

do produto se dá no sentido à jusante ou *dowstream*, no sentido do cliente final, e se encerra quando o alcança. A denominação de cadeia automotiva neste trabalho, assim sendo, ultrapassa a noção ou conceito, de cadeia produtiva, cadeia de suprimentos, cadeia de abastecimento e/ou cadeia de distribuição, apresentada nos livros mais tradicionais. Com base nesses conceitos, não seria possível discutir o denominado canal de usados. Assim, deu-se preferência ao que hoje se chama cadeia ou ciclo de negócios e se adotou a denominação cadeia automotiva.

4.1 PROPOSTA MAIS REAL E ABRANGENTE

O termo canal de distribuição determina os meios através dos quais os produtos das fabricantes de autopeças alcançam o consumidor final. A cadeia, apresentada por Lucht (2004), como visto, possui dois canais, o oficial ou das montadoras e o independente de reposição, o *aftermarket*. Isto está de acordo com as definições tradicionais, de canais de distribuição existentes, entretanto, exclui da cadeia elos importantes, tanto no que se refere à participação econômica quanto a social e ambiental.

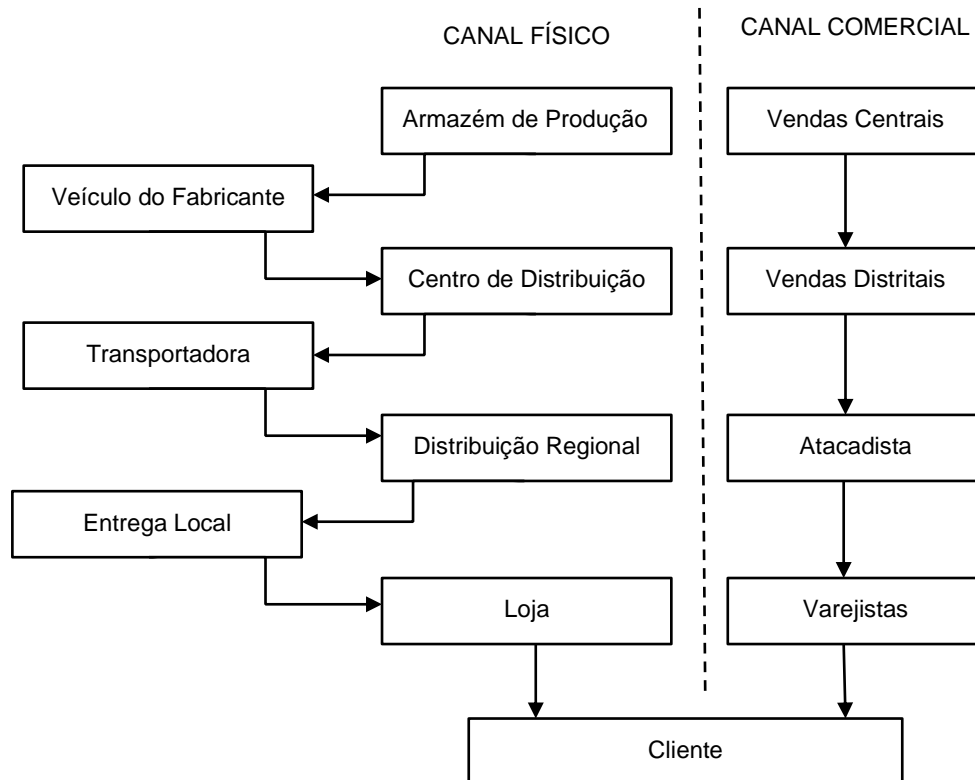
Diversos autores conceituam canal de distribuição, a exemplo de Fleury (1999), Lucht (2004), Ballou (2006) e Leite (2009). Afim de melhor entendimento da cadeia automotiva, e para que se justifique a inclusão de outros elos, tem-se uma breve revisão e apresentação da literatura que trata do termo, partindo-se das definições mais tradicionais até as mais modernas. Essas últimas contribuem, para uma melhor compreensão da possibilidade e importância, para a inclusão dos novos elos da cadeia.

O termo canal de distribuição física equivale ao “método e os meios pelos quais um produto ou um grupo de produtos é fisicamente transferido (distribuído) do ponto do produto ao ponto no qual fica disponível ao cliente final”. A opção do tipo de canal está condicionada à decisão do produtor de entregar, diretamente, o produto ao cliente ou fazê-lo por meio de intermediários (MOURA, 2005, p. 74). Um canal de distribuição pode ser representado pelo esquema mostrado no Fluxograma 7.

Oito tipos de canais de distribuição são apresentados por Moura (2005, p. 75), do fabricante diretamente à loja do varejo; do fabricante, através do seu armazém, à loja do varejo; do fabricante, através do armazém do varejista, à loja do varejo; dos fabricantes ao atacadista e à loja do varejo; do fabricante ao atacadista pague e leve à loja do varejo; do fabricante, através do serviço de distribuição, à loja do varejo; do fabricante, através de

transportadora de pequenas encomendas, à loja do varejo e; do fabricante, através do representante, à loja do varejo.

Fluxograma 7 – Canal de distribuição típico



Fonte: MOURA (2005, p. 75)

A apresentação desses oito tipos de canais de distribuição leva a uma compreensão de que o canal de distribuição parte sempre do fabricante do produto e ocorre no sentido à jusante da produção, tendo como finalidade alcançar a loja de varejo. Essa interpretação está defasada, porque exclui o canal para o caso dos veículos, das peças e dos acessórios usados.

O canal de distribuição é formado por diversos componentes que, segundo Fleury (1999), pode ser classificado em dois grupos distintos, os membros primários e os membros secundários ou especializados. Os membros primários são representados pelos fabricantes, atacadistas, distribuidores e varejistas e se caracterizam pela participação direta no processo, assumindo responsabilidade e risco pela posse dos produtos. Já os membros secundários ou especializados têm como representantes mais comuns às transportadoras, os depósitos de armazenamento, as processadoras de dados e os prestadores de serviços logísticos integrados e se caracterizam por não assumirem o risco pela posse do produto.

Um dos autores que contribui para a facultade do uso da expressão canal de distribuição, de acordo com o que está sendo exposto, é Ballou (2006, p. 29). Esse autor considera que, do ponto de vista da logística, “a vida de um produto” [...] “não se encerra com a entrega” de item “ao consumidor final” e que “para muitas empresas existe também um **canal logístico reverso**²³ que precisa ser igualmente administrado”. Ao tornarem-se “obsoletos, danificados ou inoperantes”, os produtos “são devolvidos aos seus pontos de origem para conserto ou descarte”. O autor cita o caso do material de embalagens que pode, - por imposição legal, ambiental ou por conveniência econômica -, ser devolvida à sua origem, a fim de dar um destino final e/ou ser reaproveitado.

A existência de canais de distribuição diretos e canais reversos de pós-consumo é admitido por Leite (2009, p. 77). Os canais de distribuição diretos configuram o denominado “fluxo logístico direto de mercadoria” e são constituídos pelas diversas formas dos produtos fabricados serem entregues ao consumidor final. Os canais reversos de pós-consumo são denominados pelo autor como “fluxos logísticos reversos” e representam os fluxos, através dos quais os diferentes produtos e materiais, após seu uso, retornam ao ciclo produtivo. Esses canais subdividem-se em canais de reuso e canais reversos de reciclagem.

Fluxograma 8 - Tipos de fluxo reverso



Fonte: SOUSA (2012, p. 2)

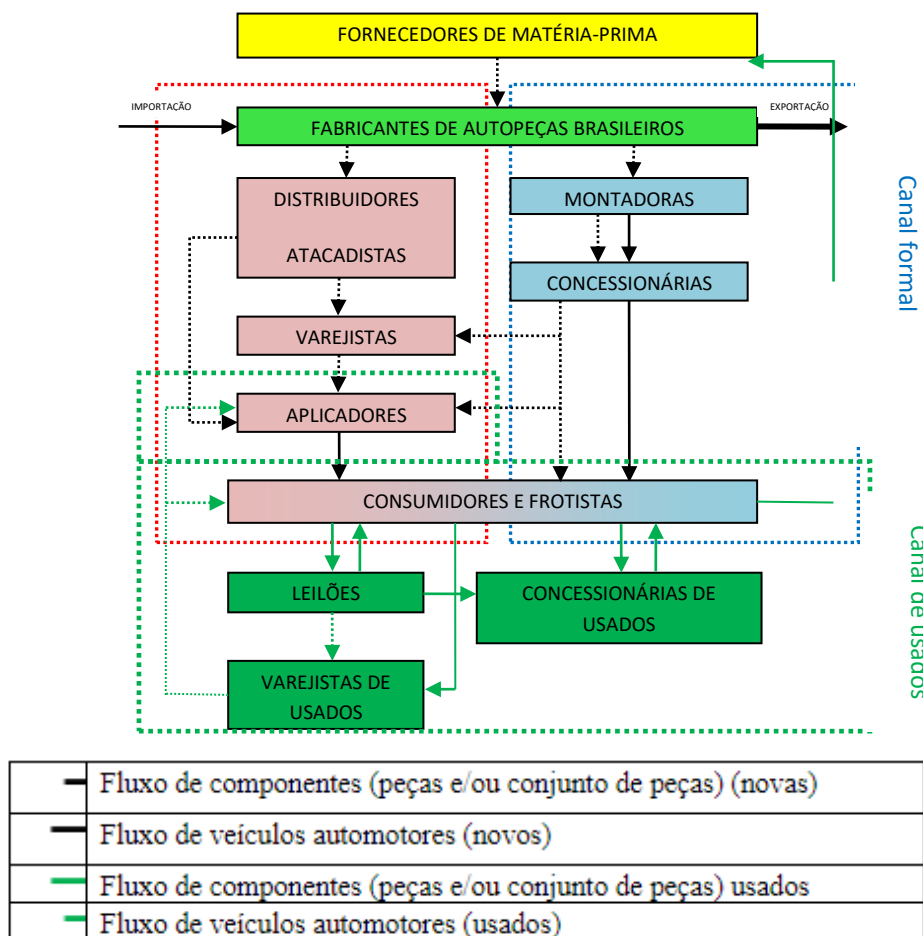
²³ Grifo nosso.

Através dos canais de reuso, os bens de pós-consumo, - ainda úteis para aqueles que desejam adquiri-los -, retornam ao ciclo produtivo. São os popularmente denominados bens de segunda mão. Já os produtos, que não apresentam condições de reutilização, seguem pelos canais reversos de reciclagem, para aproveitamento “de seus produtos ou de seus materiais constituintes” (LEITE, 2009, p. 77).

Um esboço do funcionamento dos canais reversos de pós-consumo, denominado “tipo de fluxos reversos”, é apresentado por Sousa (2012), com base nos conceitos de Leite (2009) e está representado no Fluxograma 8.

Sugere-se neste trabalho uma configuração mais ampliada, compreendendo a cadeia automotiva, representada no Fluxograma 9, como a cadeia produtiva e de negócios. Nesse novo esquema proposto, procurou-se, também, dar uma maior atenção à questão dos canais ou fluxos, como fez Lucht (2004), mas incluindo, além dos denominados canais da montadora e independente, o denominado canal de usados. Nesse canal estão incluídos os elos referentes aos revendedores de veículos usados e leilões e aos varejistas de peças e acessórios usados.

Fluxograma 9 - Cadeia automotiva em Feira de Santana



Fonte: LUCHT (2004), com adaptações de COUTO (2016).

O termo canal, no trabalho de Lucht (2004), é uma denominação resumida de “canal de distribuição”. Algumas definições de canal de distribuição trazem, em seu escopo, a terminologia fabricante e seu uso, no citado trabalho, não causa polêmica, uma vez que o autor estava tratando da cadeia de suprimentos da indústria de autopeças, ou seja, tinha como empresa nuclear os fabricantes de autopeças. Nas demais caracterizações da cadeia, o foco estava nas fabricantes/montadoras de veículos e, por isso mesmo, apresentavam uma visão ainda mais resumida.

Para facultar o entendimento dos fluxos é importante entender o que a Lei nº 6.729, de 28 de novembro de 1979, em seu Art. 2º, inciso V, considera como “componente”, ou seja, “a peça ou conjunto integrante do veículo automotor ou implemento de série” (BRASIL. Planalto, 1979)²⁴. Esses componentes podem ser novos, quando são produzidos pelos fabricantes de autopeças e usados, quando reaproveitados através da atividade de desmonte ou destruição de veículos. Cabe ratificar que, aqui, destacam-se os componentes relativos aos veículos automotores, não fazendo parte do escopo do estudo os relacionados aos implementos de série (BRASIL. Planalto, 1990a).

A legislação em vigor, que trata direta e/ou indiretamente, da atividade de desmanche justifica a introdução do canal de usados na cadeia automotiva. A Lei nº 12.977, de 20 de maio de 2014 (BRASIL. Planalto, 2014), passou a regular e a disciplinar a atividade de desmontagem de veículos automotores terrestres. Esse instrumento legal veio disciplinar a atividade, em todo território nacional, com prazo para entrar “em vigor depois de decorrido um ano da data de sua publicação oficial”. O objetivo principal dessa Lei é coibir o comércio ilegal de peças, visando reduzir o número de roubos e furtos de veículos.

Em consequência desta Lei, foi publicada a Resolução nº 530, de 14 de maio de 2015, regulamentando-a (BRASIL. DENATRAN/CONTRAN, 2015), mas foi revogada e substituída pela Resolução nº 611, de 24 de maio de 2016, com a mesma finalidade de regulamentá-la (BRASIL. DENATRAN/CONTRAN, 2016). O motivo dessa nova Resolução foi contemplar o denominado Seguro Auto Popular, tratado na Resolução nº 336, de 31 de março de 2016, da Superintendência de Seguros Privados (SUSEP), (BRASIL. SINCOR/CNSP, 2016). Essa Resolução:

Dispõe sobre as regras e os critérios para operação do seguro popular de automóvel com permissão de utilização de peças usadas oriundas de empresas de desmontagem, conforme lei específica, para a recuperação de veículos sinistrados com cobertura securitária, e dá outras providências. (BRASIL. SINCOR/CNSP, 2016).

²⁴ Redação dada pela Lei nº 8.132, de 1990 (BRASIL. Planalto, 1990).

Esses instrumentos legais, que serão mais discutidos nos tópicos relativos ao canal de usados, foram recebidos com entusiasmo, por diversos setores da sociedade e já se encontram em fase adiantada de implantação em alguns estados do Sul e Sudeste, entretanto, como será visto no decorrer do estudo, no estado da Bahia, e especificamente no município de Feira de Santana, não foi muito eficaz.

Propõe-se, então, uma cadeia automotiva, formada pelo elo denominado fabricantes de autopeças brasileiros e pelos canais, oficial ou das montadoras, constituído pelos elos das montadoras e distribuidores, concessionárias das montadoras; independente, formado pelos atacadistas, distribuidores de peças e acessórios independentes, varejistas de peças e acessórios independentes e aplicadores, reparadores independentes; e de usados, composto por distribuidores, concessionárias de veículos usados, e varejistas de peças e acessórios usados.

4.2 ASPECTOS DE LOCALIZAÇÃO

As condições do centro comercial de Feira de Santana foram analisadas por alguns autores, a exemplo de Santos (2012) que verificou que o local passava por um processo de desqualificação do espaço público. A presença de um grande número de barracas de camelôs, ambulantes e vendedores, dos mais diversos produtos, geravam uma desorganização aceita pela população, por já fazer parte da paisagem e do seu cotidiano. A situação enfrentada, em especial no centro comercial, era fruto de diversos problemas, dentre eles: má gestão pública, educação de baixo nível, empregos precários, marginalização e dificuldades de acesso a terra. O ambiente urbano encontrava-se, assim, degradado, devido, entre outras causas, a ocupação do solo crescente, que teve início na década de 1970, com a implantação do CIS, quando a população rural foi atraída, pela possibilidade de trabalho nas indústrias, que estavam surgindo.

A atividade informal se originou com a feira livre e segue crescendo continuamente, mantendo posição de destaque entre as econômicas. A importância desse tipo de empreendimento, na organização do espaço urbano em Feira de Santana, é reforçada por Araújo (2013), entretanto o autor traz uma informação que, aproximadamente, represente o contexto atual: no comércio de rua não existe limite entre o que é formal e o que é informal. Não representa o pequeno produtor ou a venda de artigos exóticos da região e sim uma

localização estratégica e privilegiada, garantida por agentes envolvidos na sua realização, para a venda de mercadorias, de escala global, para consumidores locais.

Passados cinco anos da publicação do trabalho de Santos (2012) e quatro do de Araújo (2013), o que se observa no centro comercial da cidade é o agravamento da situação, com a ocupação dos espaços públicos por barracas de camelôs, ambulantes e vendedores. O que pode ser identificado, também, é que a degradação dos espaços públicos não se dá apenas na área mais central, e nem são ocasionados apenas pelos agentes das atividades comerciais informais. Outro aspecto, que é apreendido por um breve levantamento histórico, é que o problema tem sua gênese em período muito anterior ao citado pelo autor.

O periódico *Santanópolis*, no ano de 1954, já chamava a atenção para os conflitos gerados no centro comercial da cidade, referente ao estacionamento de caminhões nas vias públicas de trânsito intenso, o que ocasionava o congestionamento constante do tráfego, mesmo que esses veículos não estivessem dissociados do contexto do centro comercial, tendo em vista que, faziam o transporte de mercadorias e/ou pessoas vinculadas a esta atividade. A nota intitulada “Com a Inspetoria de Transito”, o periódico também registrava essa preocupação, solicitando que a inspetoria tomasse as providências, quanto ao estacionamento de caminhões em vias muito movimentadas, como a Rua Direita, por causar congestionamentos constantes no tráfego (MELLO, 2010).

Outro periódico, *O Coruja*, no ano de 1955, apontava aos Vereadores, através da seção “Modos e Medidas”, - para o bem da coletividade e para o embelezamento da cidade -, um dos problemas de ordenamento urbano já existente naquela época: a insalubridade e poluição sonora causada pelas oficinas localizadas nos bairros residenciais (MELLO, 2010).

O relacionamento estreito, entre a atividade econômica com o espaço físico, que dá o suporte, criou, segundo Vargas (2001), o que se denomina de localização. Entre os fatores, que na atualidade, compõem o que se denomina localização, compreende o trabalho, o capital, a demanda, o transporte, os fluxos, a organização empresarial, a política, o contexto sociocultural, a tecnologia e o espaço físico.

As razões, que levam as empresas de qualquer atividade econômica, - especialmente da iniciativa privada -, a decidirem pela sua localização, são estudadas pelas teorias locacionais. Essas teorias são classificadas em neoclássica, behaviorista e estruturalista e são passíveis de serem analisadas por dois tipos de enfoques principais: a localização de estabelecimentos, como fábricas, armazéns, escritórios ou lojas e a definição do tipo de negócio a ser instalado em uma área determinada (VARGAS, 2001).

Em administração as questões relacionadas à localização são estudadas nas áreas de produção, operações e logística. O tema é tratado em um dos capítulos do livro de Slack, Chambers, Johnston (2008) que discute o processo de tomada de decisão, quanto à localização das atividades produtivas. Segundo esses autores, uma organização deve definir a configuração de sua rede de operações por decisões de integração vertical e, depois, então, escolher aonde cada operação vai se localizar. Entende-se por localização a posição geográfica de uma operação, em relação aos recursos de *input* [entrada], e a outras operações ou clientes com as quais atuam.

Nem sempre as empresas podem justificar logicamente sua localização. Algumas se instalam em determinadas áreas por razões históricas, mas mesmo as que estão em determinados locais, por essa razão, implicitamente estão tomando a decisão de não se mudar. Consideram que o custo e a ruptura envolvidos na mudança de endereço, não compensariam os benefícios potenciais de uma melhor localização (SLACK, CHAMBERS; JOHNSTON, 2008).

Um relato que ilustra bem a questão é o realizado por Iacocca e Novak (1985) numa visita à Mitsubishi Motors, no Japão, por volta de 1971, quando questiona Tomio Kubo presidente do conselho da montadora, em Kyoto, sobre o motivo da localização da fábrica de motores naquele lugar pacato e rural. A resposta demonstra que a localização de uma empresa nem sempre é determinada com base numa lógica tão acadêmica. Segundo o citado presidente, em seu início, era a maior fábrica de aviões do Japão, onde, durante a Segunda Guerra, construíam os bombardeiros. Kyoto foi escolhida porque, antes da Guerra, o presidente dos Estados Unidos e sua esposa estiveram, em férias, no Japão e ficaram encantados com a beleza do lugar. No período da Guerra, o presidente Roosevelt deu ordens para que a cidade não fosse bombardeada. O serviço militar japonês, com base nessa informação, decidiu que essa seria a localização ideal para a fábrica de aviões, tendo em vista que, a segurança já estava garantida.

Os efeitos da decisão de localização são arriscados e justamente porque chama constantemente a atenção do gestor. São decisões que devem sempre ser avaliadas com critérios e reavaliadas periodicamente (CORRÊA; CORRÊA, 2008)²⁵. A decisão de localização tem como objetivo global atingir um adequado equilíbrio, entre três objetivos específicos relacionados, custos espacialmente variáveis da operação, considerando que, espacialmente, variável significa algo que se altera com a localização geográfica; serviço

²⁵ Primeira edição em 2006

prestado pela operação a seus clientes e a receita potencial da operação (SLACK; CHAMBERS; JOHNSTON, 2008).

Em empresas, que têm fins lucrativos, como são o caso das estudadas neste trabalho, os objetivos de serviços, que a operação é capaz de prestar a seus clientes e receitas potenciais da operação, estão inter-relacionadas. Parte-se da hipótese de que, quanto melhor for o serviço da operação, prestado aos seus clientes, maior será o potencial para atrair clientes e, em consequência, gerar mais receita (SLACK; CHAMBERS; JOHNSTON, 2008).

A decisão de localização para qualquer atividade produtiva é influenciada, relativamente, por fatores do lado da oferta e do lado da demanda. Dentre os fatores do lado da oferta estão: custos de mão de obra; custos da terra; custos da energia; custos de transportes. Do lado da demanda são: habilidade da mão de obra; adequação do local em si; imagem do local; conveniência para os clientes. E é apresentada, normalmente, em três níveis: escolha da região ou país onde a operação será localizada; escolha da área do país ou da região e escolha do local específico nas áreas (SLACK; CHAMBERS; JOHNSTON, 2008).

A hierarquização das decisões de localização apresenta quatro níveis e estas partem do nível mais geral para o mais específico. Os níveis são compostos por região global, - referente à decisão da escolha da região do mundo ou país-; sub-região, - relacionada à escolha do país ou região de país -; comunidade, - escolha referente à cidade -, e local específico, correspondente à escolha do endereço. Cada nível possui fatores principais a serem observados. No que se referem aos três primeiros níveis superiores, as decisões são chamadas de macrolocalização e as do nível mais baixo, referente ao local específico, são denominadas de microlocalização (CORRÊA; CORRÊA, 2008).

Existem algumas técnicas, - sistemáticas e qualitativas -, que contribuem para a decisão de macrolocalização, como os métodos de pontuação ponderada e do centro de gravidade ou do “centróide”²⁶. No caso do método de pontuação ponderada, a ideia é determinar uma escala de pontuação arbitrária e ponderar, de acordo com a importância relativa, os critérios identificados como passíveis de serem usados para a avaliação das diversas localizações. O método do centro de gravidade ou “centróide” é o método que busca determinar a melhor localização de uma unidade produtiva, com base nas localizações das principais fontes de insumos e clientes, assim como do volume a serem transportados entre esses locais (SLACK; CHAMBERS; JOHNSTON, 2008; CORRÊA; CORRÊA, 2008).

²⁶ Centro geométrico.

Com relação aos elos da cadeia automotiva, que têm participação em Feira de Santana, não se faz necessário um estudo mais profundo, quanto às decisões de macrolocalização, que se referem à escolha da região global e sub-região, uma vez que não inclui as fabricantes/montadoras de veículos. No que tange às decisões de macrolocalização associada à comunidade, escolha da cidade, e da microlocalização, escolha do local específico ou o endereço, é importante compreender como estas se deram, tendo em vista, que elas influenciam na disposição urbana da cidade e na formação da sua rede.

Aglomeração é a especialização de determinado sítio, - que pode ser uma rua, um bairro, uma cidade, ou uma região de um estado -, em uma determinada atividade. Tende a se configurar como fator de atração de compradores e fornecedores para a região em que se instala. A concentração de maior número de fornecedores do produto facilita compras de valor significativo, assim, as empresas, que se localizam fora dos sítios especializados, podem perder visitas e clientes, determinados a comprar produtos em grande quantidade (PAIVA, 2002).

Mais do que questões relativas aos preços, existem também, as questões relacionadas à disponibilidade dos produtos. Nenhum revendedor sozinho pode garantir a disponibilidade de todos os produtos, de um ramo de atividade, que um consumidor pode desejar. A aglomeração de estabelecimentos, de um mesmo ramo de atividade contribui para aumentar a possibilidade de o consumidor encontrar um produto, uma vez que, ao buscar o sítio especializado, tem a opção de consultar os estoques de várias lojas de um mesmo ramo.

É habitual encontrar ruas que concentram aglomerações varejistas, de produtos específicos, nas grandes cidades e essa especialização satisfaz os consumidores (DONAIRE *et al.*, 2013). Em Feira de Santana se tem observado essa característica. Alguns elos dos participantes da cadeia automotiva tendem, ao que Correia (1989b) considera aglomeração ou adensamento, através do denominado processo de coesão, com formação de áreas especializadas.

Dos elos da cadeia automotiva formam aglomerações: os varejistas de peças e acessórios independentes, os aplicadores reparadores independentes e alguns atacadistas, distribuidores independentes, - localizados nas imediações da Rua São José -, os distribuidores concessionárias de veículos usados, - na Avenida Maria Quitéria -, e os varejistas de peças e acessórios usados, na Rua Desembargador Felinto Bastos. Os demais, apesar de, em alguns casos, estarem próximos, não se pode considerar que formem uma área de aglomeração ou adensamento.

Verificou-se pela análise das finalidades e competências das secretarias e órgãos que formam a estrutura organizacional atual da Prefeitura Municipal de Feira de Santana, que muitos estão relacionados ao planejamento territorial e desenvolvimento local. Cinco secretarias municipais se destacam com relação às demais, que são as de: Planejamento; Desenvolvimento Urbano; Meio Ambiente; Trabalho, Turismo e Desenvolvimento Econômico e; Transporte e Trânsito. É certo, contudo, que em muitos casos a relação existente pode não ser tão específica, mas, justamente por sua amplitude, não é menos importante. Esses são os casos das Secretarias de Governo, e de Gestão de Convênios.

No que se refere às competências do município, o Capítulo II da atual Constituição Federal trata da Política Urbana. Esse capítulo é composto por dois artigos, um deles, o Art. 182 é o que define o objetivo da política de desenvolvimento urbano, a ser executada pelo Poder Público municipal, como sendo o de “ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes” e determinou questões a respeito: do plano diretor; do cumprimento social da propriedade urbana; das desapropriações de imóveis urbanos e; da exigência, facultada ao Poder Público Municipal, para que o “proprietário do solo urbano não edificado, subutilizado ou não utilizado, que promova seu adequado aproveitamento” (BRASIL. Planalto, 1988).

Os Arts. 182 e 183, da atual Constituição Federal, foram regulamentados pela Lei nº 10.257, de 11 de julho de 2001, o denominado Estatuto da Cidade. Esse instrumento legal estabeleceu “normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental” (BRASIL. Planalto, 2001).

O Art. 2º, da supracitada Lei, lista as diretrizes gerais que devem ser seguidas para que a política urbana alcance seu objetivo de “ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana”. Algumas dentre estas diretrizes, por estar associadas ao trabalho, destacam-se das demais, tais como:

- IV – planejamento do desenvolvimento das cidades, da distribuição espacial da população e das atividades econômicas do Município e do território sob sua área de influência, de modo a evitar e corrigir as distorções do crescimento urbano e seus efeitos negativos sobre o meio ambiente;
- VI – ordenação e controle do uso do solo, de forma a evitar:
 - a) a utilização inadequada dos imóveis urbanos;
 - b) a proximidade de usos incompatíveis ou inconvenientes;
 - c) o parcelamento do solo, a edificação ou o uso excessivos ou inadequados em relação à infra-estrutura urbana;
 - d) a instalação de empreendimentos ou atividades que possam funcionar como polos geradores de tráfego, sem a previsão da infra-estrutura correspondente;
 - f) a deterioração das áreas urbanizadas;
 - g) a poluição e a degradação ambiental;

X – adequação dos instrumentos de política econômica, tributária e financeira e dos gastos públicos aos objetivos do desenvolvimento urbano, de modo a privilegiar os investimentos geradores de bem-estar geral e a fruição dos bens pelos diferentes segmentos sociais;

XIII – audiência do Poder Público municipal e da população interessada nos processos de implantação de empreendimentos ou atividades com efeitos potencialmente negativos sobre o meio ambiente natural ou construído, o conforto ou a segurança da população (BRASIL. Planalto, 2001, Art.2º).

As ações do poder local, da Administração Pública Municipal, segundo Rezende, Castor (2005, p. 5) devem ter como objetivo: “promover e fomentar a economia municipal, manter a rede viária, bem como atuar em cooperação com os demais níveis federativos, o Estado e a União no provimento de outros serviços e na garantia de direitos”. Consideraram, ainda, que o fato da cidade ser:

[...] um organismo dinâmico e complexo que se caracteriza por grandes diversidades, múltiplos contrastes, e interesses divergentes, gera inúmeras dificuldades aos gestores locais, aos munícipes e aos demais interessados na cidade (*stakeholders* ou atores sociais) (REZENDE, CASTOR, 2005, p. 27).

Dentre os instrumentos que os gestores municipais, que se preocupam com a qualidade de vida dos seus cidadãos, devem alinhar Rezende, Guagliardi (2006) consideraram: o Plano Plurianual Municipal; o Plano Diretor Municipal; o Planejamento Estratégico Municipal; as políticas municipais, incluindo o programa de governo; os projetos participativos municipais; o planejamento de recursos humanos; e o planejamento de informações e de tecnologias.

Tendo como exigência um caráter integral e integrado, o planejamento estratégico municipal, deve superar os limites do plano diretor municipal, onde são tratados, fundamentalmente problemas espaciais e econômicos relacionados com o uso do solo e a distribuição das atividades produtivas. Deve ser integral no sentido de abordar as questões econômicas, sociais, culturais e territoriais tanto na área urbana como na área rural. E todas as suas dimensões devem ser compatibilizadas entre si, portanto integrados, produzindo dessa forma uma abordagem equilibrada entre elas (REZENDE; CASTOR, 2005).

A participação dos cidadãos no planejamento e nas decisões públicas tem sido historicamente modesta, entretanto, nas últimas décadas tem se observado uma maior amplitude no termo cidadania. Mais do que apenas votar em seus governantes, a população tem buscado exercer sua participação na vida pública, não só cobrando de seus representantes eleitos, mas, também, exigindo que sua voz seja ouvida nas decisões a serem tomadas (REZENDE; CASTOR, 2005).

O estudo da ordem econômica e social do município está ligado e dependente do planejamento municipal. Um bom planejamento é imprescindível para o desenvolvimento do

município e o atendimento dos anseios de seus munícipes, bem como, para colaborar com o pleno desenvolvimento do Estado e do País (FARIA, 2011).

Além da importância do planejamento para o município de Feira de Santana, este se enquadra entre os que, obrigatoriamente, devem possuir um plano diretor, em decorrência da necessidade de atendimento a pelo menos três itens do Art. 41, do chamado Estatuto das Cidades. Feira de Santana se enquadra nos itens de: possuir mais de vinte mil habitantes; ser integrante de regiões metropolitanas e aglomerações urbanas; onde o Poder Público Municipal pretenda usar os instrumentos previstos no § 4º do Art. 182, da Constituição Federal (BRASIL. Planalto, 2001). Ademais, existe no município uma corrente em defesa ao chamado turismo comercial, o que, caso se aceite como verdadeiro, o enquadraria, também, no item IV, do citado artigo.

O § 2º, do mesmo Art. da Lei nº 10.257 de 2001, o Estatuto das Cidades determina, ainda, que as “cidades com mais de quinhentos mil habitantes”, deverão elaborar “um plano de transporte urbano integrado, compatível com o plano diretor ou nele inserido” (BRASIL. Planalto, 2001). Feira de Santana, com uma população estimada, em 2016, em 622.639, se enquadra, portanto, entre elas.

No ano de 2005, foi incluído, através da Lei nº 13.146, ao Art. 41, da Lei nº 10.257 de 2001 o § 3º, que é referente à acessibilidade, determinando que:

As cidades de que trata o *caput* deste artigo devem elaborar plano de rotas acessíveis, compatível com o plano diretor no qual está inserido, que disponha sobre os passeios públicos a serem implantados ou reformados pelo poder público, com vistas a garantir acessibilidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida a todas as rotas e vias existentes, inclusive as que concentrem os focos geradores de maior circulação de pedestres, como os órgãos públicos e os locais de prestação de serviços públicos e privados de saúde, educação, assistência social, esporte, cultura, correios e telégrafos, bancos, entre outros, sempre que possível de maneira integrada com os sistemas de transporte coletivo de passageiros. (BRASIL. Planalto, 2001, Art. 41º, §3º).

Em 3 de janeiro de 2012, foram instituídas as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, através da Lei nº 12.587. O objetivo dessa Política era “a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município”, servindo como instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam o inciso XX, do Art. 21, e o Art. 182 da Constituição Federal (BRASIL. Planalto, 2012).

Mobilidade urbana é definida por essa Lei como sendo a “condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano” e a acessibilidade com a “facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados,

respeitando-se a legislação em vigor” (BRASIL. Planalto, 2012, Art. 4º, inciso II - III). Essa preocupação dos legisladores com as questões de acessibilidade e mobilidade é um assunto relevante, mas como será abordado mais adiante, a localização e o funcionamento dos diversos elos da cadeia automotiva em Feira de Santana, têm ferido de forma fragorosa os princípios mais elementares relacionados a esses temas.

Como resultado da busca por referências bibliográficas que fornecem informações para conhecer o planejamento urbano na história de Feira de Santana, alguns trabalhos foram levantados e analisados, a exemplo do artigo de Santo (2003) que considerou que até o ano de 1968, quando se realizou o primeiro Plano de Desenvolvimento Local Integrado (PDLI), o crescimento e o uso e a ocupação do solo de Feira de Santana ocorreu de forma espontânea. Não tendo havido nenhum tipo de planejamento integrado para a cidade ou para sua região. Um início de ordenamento se deu com a implantação do CIS, contudo foram construídos, pelo próprio Estado, bairros residenciais ao lado das indústrias (SANTO, 2003).

É bem verdade que não houve um planejamento integrado, mas não significa dizer que não existiam instrumentos legais que disciplinavam as questões referentes aos espaços públicos e aos comportamentos das pessoas. Foram encontradas na literatura que trata da cidade em diversos aspectos, citações referentes a questões urbanísticas normatizadas pelo Código Municipal, de 1893, e aos Códigos de Posturas Municipais de 1937 e de 1967 (SANTOS, 2012; SILVA, M., 2012).

Discutindo as correntes urbanísticas implantadas na cidade e o processo de planejamento, Fernandes, Lima, Nascimento (2008, p. 6) consideraram que é possível destacar três planos, no que se refere ao processo de planejamento. Em ordem esses planos seriam, o: Plano de Desenvolvimento Local Integrado (PDLI), de 1968; Plano Diretor do Centro Industrial do Subaé (PDCIS), de 1985 e; Plano Diretor de Desenvolvimento Municipal (PDDM), de 2006. Este último, no momento de realização do trabalho das autoras, se encontrava em discussão. De acordo com esse trabalho, se reconhece no que se refere às correntes urbanísticas que influenciaram na conformação da cidade, a ideologia progressista. Que pode ser percebida pelas “ruas bem delimitadas e com vias principais em grandes proporções, formando um traçado em quadrículas além de um forte incentivo público, como estratégia política, ao setor industrial”.

Outro exemplo, - e que possui muita semelhança com o anterior, tendo inclusive a participação de uma das autoras -, a Rosali Braga Fernandes, mas é mais elaborado que aquele, é o realizado por Santo *et al.* (2011), que faz a comparação dos Planos Diretores: Local integrado (PDLI), de 1968 e o de Desenvolvimento Urbano (PDDU), de 2000. Segundo

esse trabalho, Feira de Santana possuiu, cronologicamente, os seguintes Planos Diretores: Plano de Desenvolvimento Local Integrado (PDLI), de 1968; a revisão do PDLI, em 1990; Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Feira de Santana (PDDU), de 2000; e Plano Diretor de Desenvolvimento Municipal de Feira de Santana (PDDM), de 2006, que era uma revisão do PDDU e estava em fase de instituição no período da realização do trabalho. Contudo, nem esse último plano e nem o ano 2000, foram instituídos.

Também contribuiu para conhecimento dos instrumentos legais aplicados no planejamento urbano da cidade o trabalho de Cerqueira (2012). Segundo esta autora, “no que diz respeito ao ordenamento legal para o seu crescimento e desenvolvimento urbano, Feira de Santana está, perigosamente, se transformando numa Torre de Babel” (CERQUEIRA, 2012, p. 400).

No dia 31 de agosto de 2015 a Prefeitura de Feira de Santana assinou o contrato, no valor de R\$ 1,9 milhões de reais, com a entidade vencedora da licitação para a atualização do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU) do município, a fundação da Universidade Federal da Bahia. Segundo informação prestada pelo diretor da Escola de Administração da Universidade, Carlos Teixeira, “o PDDU lida com a questão urbana, ambiental e as atividades produtivas, a fim de ordenar o crescimento da cidade” (ACORDA CIDADE, 31, ago. 2015).

O processo de licitação se deu após a prefeitura iniciar as obras do *Bus Rapid Transit* (BRT). A ordem de serviços autorizando a construção da obra, no valor de R\$ 87 milhões, e convênio com o Ministério das Cidades, foi assinada no dia 29 de junho de 2015 (BAHIA NOTÍCIA, 2015).

Vários protestos foram realizados e a Defensoria Pública do Estado entrou com uma ação pública contra o município para a suspensão das obras do BRT, no dia 15 de julho de 2015. A alegação era de que o município não dispunha de toda a documentação exigida para a implantação do mesmo, dentre as quais o fato do Plano Diretor de Desenvolvimento Municipal (PDDM) está desatualizado, ferindo o disposto no estatuto das cidades. Também não existia no município um plano de mobilidade para que uma obra na dimensão do que estava sendo proposta no BRT pudesse ser executada. Outras questões fizeram parte da alegação, como: a falta de participação popular; os impactos financeiros, que podem gerar um desequilíbrio financeiro das contas da prefeitura; e a retirada de árvores da Avenida Getúlio Vargas (ACORDA CIDADE, 17 jul. 2015).

No dia 10 de junho de 2015, através de reivindicação do movimento “Feira em Movimento: cidade para quem? ”, ocorreu audiência pública na Câmara Municipal, com a

presença dos vereadores, representantes da prefeitura e entidade de diversas áreas, para discutir o problema do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU) e a questão do Plano de Mobilidade Urbana, do município de Feira de Santana (ACORDA CIDADE, 10 jun. 2015).

Através do Decreto nº 9.619, de 11 de junho de 2015, que constituiu e nomeou os membros da Comissão Especial de Licitação para os Certames Licitatórios do Conselho Gestor do Programa Municipal de PPP; do Gerenciamento de Obras do Projeto de Mobilidade Urbana (BRT); da Elaboração do Plano de Mobilidade Urbana; da Zona Azul e do Plano Diretor de Desenvolvimento Municipal (PDDM). Ademais, encontrava-se em fase de licitação a contratação de empresa especializada em consultoria para elaboração do Plano de Mobilidade de Feira de Santana (CORREIO FEIRENSE, 10 jul. 2015).

Está em processo de elaboração o Plano de Mobilidade Urbana de Feira de Santana. Em audiência pública realizada no dia 14 de novembro de 2017, no auditório da Associação Comercial e empresarial de Feira de Santana (ACEFS), para a apresentação do Plano, foi feita uma apresentação com um diagnóstico da situação da mobilidade em Feira de Santana, com algumas propostas a serem analisadas pelo governo municipal (ACORDA CIDADE, 14 nov. 2017).

O contrato, no valor de R\$ 449.464,00, foi assinado no dia 30 de novembro de 2015, entre o Governo Municipal e a AGKF, Empresa vencedora da licitação (FOLHA DO ESTADO, 30 nov. 2015).

Os efeitos das propostas, decorrentes das questões levantadas para a elaboração dos planos que se encontram em andamento, somente serão observadas alguns anos após serem implantados, em Feira de Santana. A situação em que se apresentam as questões relacionadas ao ordenamento urbano, mobilidade e crescimento/desenvolvimento do município são decorrentes da legislação que se encontra em vigor. Atualmente, a legislação em vigor é a Lei Ordinária, nº 1615, de 1992 (FEIRA DE SANTANA. Prefeitura, 1992), que foi atualizada e ampliada pela Lei Complementar nº 86 de 2014, tendo como suporte a Código de Obras de edificações do Município (FEIRA DE SANTANA. Prefeitura, 5 abr. 2014), a Lei nº 3.473, de 24 de setembro de 2014, que revogou integralmente a anterior, a Lei nº 632 de 1969 (FEIRA DE SANTANA. Prefeitura, 24 set. 2014).

Junto à Secretaria de Desenvolvimento Urbano (SEDUR), em 21 de março de 2017, em contato realizado com um funcionário oficial de obras (SEDUR, 2017), foi possível estabelecer uma sequência das etapas para a implantação de uma empresa na área territorial do município. Após o processo de requerimento de abertura junto à SEFAZ, a pessoa

interessada, o requerente, receberá parecer sobre a atividade que irá executar e então será verificado se é permitido à implantação na zona informada. As que não irão realizar atividades complexas classificadas como de alto risco e de grandes aglomerações, recebem parecer permitindo ou não o funcionamento. Em caso de resposta positiva o contribuinte é orientado a dirigir-se à SEDUR para que seja informado sobre a documentação necessária para a regularização da licença de funcionamento. Convém ressaltar, que nesses casos, segundo informações da própria secretaria, não é realizada uma visita prévia ao local de funcionamento para a liberação do Alvará.

No caso de empresas que irão realizar atividades complexas classificadas como de alto risco e de grandes aglomerações, também recebem parecer, permitindo ou não o funcionamento, entretanto, existem dois casos de resposta positiva, uma em que não autoriza o registro do CNPJ no município e o contribuinte recebe a orientação para dirigir-se à SEDUR, portando uma série de documentos exigidos, para a regularização da licença de funcionamento; e outra, em que é autorizado o registro do CNPJ no município, o contribuinte recebe a orientação para dirigir-se à SEDUR, portando uma série de documentos exigidos para a regularização da licença de funcionamento, mas a empresa fica terminantemente proibida de exercer a atividade até que o alvará de funcionamento seja regularizado. Em ambos os casos, a regularização do alvará de funcionamento está condicionada a uma visita técnica prévia.

Segundo consulta realizada junto à SEDUR, nenhuma das atividades realizadas pelos componentes dos elos da cadeia automotiva, estudada neste trabalho, é considerada complexa, ou seja, de alto risco ou que cause grandes aglomerações, assim sendo, a liberação da licença de funcionamento, desde que a localização esteja em zonas permitidas, não carecem da realização de visita técnica prévia.

Essa desburocratização quanto à abertura de empresas no município de Feira de Santana, estava tendo sua ampliação discutida, no período da realização de entrevista na Secretaria do Trabalho, Turismo e Desenvolvimento Econômico (SETTDEC). Estava em andamento o Projeto de Lei, visando dar “tratamento jurídico diferenciado, simplificado e favorecido ao Microempreendedor Individual (MEI), às Microempresas (ME) e Empresas de Pequeno Porte (EPP)”. O citado projeto de lei tinha como base a Lei Complementar Federal nº 123, de 14 de dezembro de 2006 (BRASIL. Planalto, Casa Civil, 2006) atualizada pelas alterações propostas por outros instrumentos legais. Não se identificou nesta secretaria, bem como, em outras, como as de Planejamento e da Fazenda, nenhum projeto específico envolvendo os elos da cadeia automotiva.

Apesar do conhecimento da potencialidade desse canal da cadeia automotiva em Feira de Santana, quando foi questionado sobre se tinha conhecimento da legislação que trata: da atividade de desmonte de veículos automotores terrestres, Lei nº 12.977 de 2014; e da operação do seguro popular de automóvel, que permite a utilização de peças usadas de origem de empresas de desmontagem, para a recuperação de veículos sinistrados segurados – Resolução nº 611 de 2016, a resposta foi sempre negativa.

Um tema importante, no que se refere à administração pública, e que também se é necessário se destacar aqui, é o “abuso do poder”. Meirelles, ao comentar questões relativas ao “uso e abuso do poder”, considera que a Administração Pública, nos Estados de Direito, deve obediência à lei em todas as suas manifestações. Segundo o Autor:

O poder administrativo concedido à autoridade pública tem limites certos e forma legal de utilização. Não é carta branca para arbítrios, violências, perseguições ou favoritismos governamentais. Qualquer ato de autoridade, para ser irrepreensível, deve conformar-se com a lei, com a moral da instituição e com o interesse público. Sem esses requisitos o ato administrativo expõe-se a nulidade. (MEIRELLES, 2008, p. 111-112).

Apesar do “uso do poder” ser uma prerrogativa da autoridade administrativa, esse deve ser usado normalmente, sem abusos (MEIRELLES, 2008). Ocorre abuso de poder “quando a autoridade, embora competente para praticar o ato, ultrapassa os limites de suas atribuições ou se desvia das finalidades administrativas”. O abuso de poder pode se dar tanto de forma comissiva como omissiva, uma vez que as duas podem contrariar a lei e ferir o direito individual do administrado (TÁCITO, 1959, p. 2).

Os serviços prestados aos indivíduos constituem como a parte mais importante da obrigação jurídico-administrativa. No mundo moderno, a subsistência ou a felicidade de grande número de pessoas está diretamente correlacionada com a satisfação concreta de suas necessidades pela administração. O fato do poder público se abster de suas funções é uma das formas mais nocivas de violação da Lei, tendo em vista que o “direito ao funcionamento dos serviços públicos se inscreve, destacadamente, no elenco de direitos essenciais aos cidadãos” (TÁCITO, 1959, p.2).

É possível se dividir, o que se entende por abuso do poder administrativo, em três modalidades distintas:

- 1) violação de direitos individuais (liberdade de opinião, reunião, comércio, crença, locomoção), que devam ser respeitados pela Administração nas condições que a lei estabelecer (*obrigações negativas*);
- (2) violação de direitos econômicos e sociais (direito ao trabalho, saúde, educação, assistência, segurança social), consistindo na inexecução de serviços e deveres impostos por lei à Administração (*obrigações positivas*);

(3) violação aos fins de *interêsse público* (moralidade administrativa, isenção política, eficiência do serviço), cuja inobservância afeta, coletivamente, aos administrados (TÁCITO, 1959, p. 2).

Em suma, a administração pública, em todas as suas esferas, comete abuso de poder não somente quando atua ultrapassando suas competências e limitações legais, mas também quando se abstém de agir em assuntos de sua competência. No entanto, como será discutida em tópicos mais à frente, a administração pública em Feira de Santana, o que provavelmente não seja uma particularidade local, tem abdicado de atuar em diversas questões que lhe compete, preferindo “fingir” que os problemas não existem.

Não parece ser inaceitável acreditar que o Estado, o poder local, - representado pelo Executivo municipal -, deva participar, de forma transparente, induzindo e regulando a cadeia automotiva em Feira de Santana, de modo que ações realizadas tragam benefícios a toda sociedade. Essa participação deve englobar, desde questões relacionadas à localização das empresas dos elos da cadeia, bem como, ao fomento e ao seu desenvolvimento.

A gestão pública passa incessantemente por transformações, buscando na sua estrutura organizacional uma nova filosofia de trabalho e usando de novos conceitos na resolução de problemas (COSTA, COSTA JUNIOR, 2014). Essa é uma necessidade constante da gestão pública tendo vista que, a todo o momento, novos cenários se apresentam e urge que se busquem novas maneiras de encará-los.

4.3 CADEIA AUTOMOTIVA EM FEIRA DE SANTANA

Em Feira de Santana, como ocorreu nas demais cidades do País, não existia nenhuma representante da denominada neste trabalho de cadeia automotiva, antes da chegada dos primeiros veículos automotores. O processo de negociação dos veículos apresentava muitas limitações no seu início, quem desejasse ser o proprietário de um automóvel deveria se aproveitar de uma viagem sua ao estrangeiro, à Europa ou aos Estados Unidos, e/ou se deslocar exclusivamente para esse fim.

Com a chegada do veículo, o motorista ou *chauffeur*, se responsabilizava não só pela condução, mas por fazê-lo funcionar a contento – coisa não muito fácil, para à época. Algumas peças de reposição e o combustível, adquirido em latas, eram importados. As peças de reposição muitas vezes exigiam criatividade e coragem para realização de adaptações, devido à dificuldade de importação. Não existiam os postos de abastecimento como são

conhecidos atualmente. A primeira bomba de gasolina, da marca Standar, foi inaugurada, em 12 de outubro de 1927, na antiga Praça do Comércio, atual Praça da Bandeira. Na Foto 10, do arquivo de Hugo Navarro Silva, é possível visualizar, além da bomba de gasolina, estreita e alta, diversas pessoas, inclusive crianças, e três a quatro automóveis.

Foto 10 - Inauguração da bomba de gasolina Standar na Praça da Bandeira em 1927



Fonte: GAMA (1994, p. 95)

O reduzido número de veículos existente na Cidade não justificava a existência de pessoas físicas e/ou jurídicas dedicadas a tratar de sua negociação, venda de material de reposição e de reparo. Mesmo quando surgiram os primeiros estabelecimentos não existia uma cadeia automotiva configurada, como atualmente. Essa foi se conformando e se especializando na medida em que as demandas foram surgindo. Posteriormente, o processo de aquisição de veículos passou a ser intermediado por agentes representantes dos fabricantes.

Em Feira de Santana, uma vez que a demanda por automóveis era muito pequena, as negociações ocorriam através da Praça de Salvador, na Capital do Estado. Onde os importadores de outros produtos aproveitavam a oportunidade e passavam a trazer veículos também. Agenor Gordilho é tido como sendo o precursor dessa atividade na Bahia, especialmente na capital. Importava e revendia veículos da marca “Overland” (A TARDE, 30 nov. 1917). Antônio Navarro Lucas foi outro importante importador e vendedor de automóveis em Salvador e, conseqüentemente, de todo estado da Bahia.

Como os meios de comunicação eram deficitários, havendo a dificuldade na compra de produtos, principalmente os importados, o agente precisava deslocar-se ao país do fornecedor para realizar as negociações. O Jornal A Tarde inclusive divulga o regresso de Agenor Gordilho, no navio *Astúrias*, após “uma rápida excursão comercial pelos Estados Unidos e a Europa” (A TARDE, 15 out. 1912, p. 2).

Como acontecia em outras praças, no início, os veículos chegavam a Salvador através do porto, em caixotes, quase completamente montados. A partir de 1917, Antônio Navarro Lucas obteve autorização da Ford para montar os veículos da marca na Cidade. A partir daí instalou uma linha de montagem no bairro do Politeama, no Frontão, e passou a receber os veículos desmontados - CKD, em caixotes. Como não existem informações de que outros agentes adotaram esta iniciativa, acredita-se que os veículos de outras marcas continuaram chegando à Cidade montados e/ou parcialmente desmontados (HENRIQUE, 1988).

Como os veículos não eram adaptados às precárias vias de tráfegos existentes, quebravam constantemente, e peças de reposição iam sendo improvisadas, entretanto algumas, em especial as elétricas, como velas, condensadores e outras eram difíceis de serem adaptadas. A Praça da Capital, também atendia a demanda por essas peças em Feira de Santana. Desde o início da década de 1920, publicavam-se anúncios nos jornais ofertando tais itens. No anúncio nº 408, de 1920, do Jornal A Tarde, por exemplo, a Auto Geral informou que tinha recebido as velas Champion, especiais para veículos das marcas Overland, Buick e Chevrolet (A TARDE, 1920, 25, fev. p. 2).

Tudo faz crer que o próprio representante dos fabricantes de veículos fornecia, também, algumas peças de reposição. De acordo com o anúncio nº 295, do ano de 1921, no Jornal A Tarde, Agenor Gordilho comercializava, além de veículos novos, peças, pneumáticos e “capas impermeáveis para os automóveis Overland Modelo 90 e Ford” (A TARDE, 1921, 1, fev. p. 2).

O comércio de mercadorias como um todo, não possuía em Salvador, na década de 1920, ainda muita especialização. O estabelecimento denominado Casa Arlindo Pinto, por exemplo, em 1924, possuía duas lojas em Salvador e vendiam desde material elétrico, vasos para pós de arroz, drogas para fogueteiros, até peças e acessórios para os veículos, como tintas e vernizes para pintura de autos, itens diversos para automóveis, pneumáticos, óleos e outros. Uma verdadeira miscelânea (A TARDE, 1924, 15 jan.).

Com o aumento do interesse dos habitantes mais abastados da Cidade pelos veículos automotores, foram surgindo pessoas interessadas em ingressar no processo de sua comercialização. Assim, no início da década de 1930, surgiu o primeiro revendedor de veículos novos na cidade, que segundo o levantamento realizado, foi o Sr. Antônio Ferreira da Silva, concessionário da marca Ford.

A inexistência de uma publicação que apresentasse o universo das representantes da cadeia automotiva na cidade de Feira de Santana, em um ano específico da década de 1950, fez com que se optasse por adotar como recorte toda a década, numa tentativa de incluir o

maior número possível de estabelecimentos existentes, com base nos meios de levantamento possíveis – publicações e anúncios em periódicos da época. São usadas, ainda, para esse levantamento, as informações obtidas através dos contatos com informantes qualificados.

Adotou-se para alcançar este objetivo, duas publicações da época: a Revista Renascença, publicada em setembro de 1951, de Salvador; e a Revista Fiscal da Bahia, Ano VIII, nº 76/77, de maio/junho de 1952. Ambas as publicações estão disponíveis no CDROM, “Memórias”, do Núcleo de Preservação da Memória Feirense, da Fundação Senhor dos Passos.

A publicação de setembro de 1951, da Revista Renascença²⁷, informava que, o serviço de abastecimento e conservação de veículos, em Feira de Santana, era na época, o mais progressista do interior do Estado, possuindo 42 bombas de gasolina, dois Postos de Lubrificação e 35 oficinas de reparação de automóvel. Em outras partes desta publicação aparecem propagandas de empresas relacionadas à comercialização e reparação de automóveis.

A publicação de maio/junho de 1952 apresenta uma lista dos principais estabelecimentos comerciais e industriais, que, segundo o redator, muito contribuíam para o progresso de Feira de Santana. Dentre os tipos de empresas relacionadas estão as de automóveis, acessórios e postos de serviços e lubrificação. A lista apresenta 17 empresas, número inferior ao informado pela publicação do ano anterior, mas superior ao fornecido pela JUCEB, ou seja, inexistente, quando foi realizada a consulta já comentada acima.

Outro meio de levantamento utilizado para este período foi através da verificação dos anunciantes nos periódicos que circulavam na época e que foi compilado em publicações do Núcleo de Preservação da Memória Feirense, da Fundação Senhor dos Passos, organizada por Carlos Alberto Almeida Mello (2010). Neste catálogo encontram-se os números dos periódicos feirenses: Santanópolis (1954 a 1955) e O Coruja (1955 a 1957). Ainda para o levantamento das empresas existentes na citada década foram empregadas as informações obtidas através das entrevistas com informantes qualificados, pessoas que têm ligação com o passado da cidade, relacionados ao tema em questão, e assim foram levantados os nomes de outras pessoas que poderiam contribuir para a realização do feito.

Para a determinação dos integrantes dos elos da cadeia automotiva do ano de 1979, foi adotado o trabalho da Associação Comercial de Feira de Santana e colaboradores. Esse trabalho, denominado de PROCEM – Programa de Cadastramento de Empresas de Feira de

²⁷ Disponível em Fundação Senhor dos Passos, Memórias, 2012 (CDROM).

Santana cadastrou os estabelecimentos que estavam localizados no perímetro urbano, por meio de visitas *in locu*, considerando todas que funcionavam em instalações edificadas, independentemente de terem fornecido comprovação de registro ou não, ou seja, as formais e informais, entretanto não foram consideradas as do comércio ambulante em geral. Na organização do manual resultante do levantamento, foram citadas e divulgadas apenas as empresas que forneceram informações, mesmo que incompletas (ACEFS/UEFS 1979), assim sendo, compreende-se que algumas empresas, existentes à época, ficaram fora do levantamento, o que não inviabiliza o uso dos dados.

Na atualidade, a cadeia automotiva encontra-se plenamente formada podendo servir como base para sua análise o esquema proposto por Lucht (2004), desde que, com alguns ajustes e complementações, sugeridas no tópico anterior. Dentre os elos propostos, alguns estão presentes em Feira de Santana e apresentam grande importância econômica para o município, contribuindo para o seu crescimento e geração de emprego e renda, entretanto outros elos não se fazem presentes até mesmo, no Estado da Bahia. Por outro lado, existem elos, do denominado canal de usados, que são pouco considerados pela literatura em geral, mas que estão presentes na cidade, e que podem e devem ser relacionados à citada cadeia. O canal de usados, apesar de não receber a devida atenção, possui, também, grande importância para o município, especialmente as concessionárias de veículos usados e os varejistas de peças e acessórios usados.

Para determinar quais componentes participam de qual elo da cadeia, foi feita uma associação entre os elos com a CNAE do IBGE. O CNAE é o resultado do processo visando a obtenção de classificações de atividades econômicas de forma equilibrada em referência mundial. Este processo teve início nos anos setenta e foi liberado pelas Nações Unidas com a participação de organismos internacionais e intergovernamentais, e com representantes de diversos países com níveis de desenvolvimento econômico diferente (PARANÁ, 2006).

Foi adotada no trabalho a atual versão 2.2 da CNAE-Subclasses do IBGE, que entrou em vigor a partir de janeiro de 2015 e que foi alterada para refletir as necessidades da Administração Pública, sendo o instrumento de referência para a identificação padronizada das unidades de produção em cadastros e registros de pessoa jurídica nas esferas federal, estadual e municipal de governo. Esta CNAE possui estrutura subdividida em: seções, divisões, grupos, classes e subclasses e possibilita a identificação de diversas atividades que possuem relação com a cadeia automotiva (IBGE, 2015).

Das atividades da seção C, indústria de transformação, algumas não estão presentes em Feira de Santana, a exemplo da de fabricação/montagem de veículos automotores. Outras,

como a de fabricação de peças e acessórios, existem em pequeno número e voltada a atender o Complexo Ford instalado em Camaçari-BA. Outras são atuantes e importantes para a economia do município, como a de fabricação de pneumáticos e de câmaras de ar, código CNAE 2211-1/00, representada pela Pirelli e mais recentemente a Vipal.

Nesta seção tem especial importância o grupo 29.5, recondicionamento e recuperação de motores para veículos automotores. No caso desta atividade, inicialmente, se pensava que seria classificada como de serviço de reparação, verificando-se, depois, que corresponde a indústria. Apesar disso como são de micro e pequeno porte e estão localizadas próximas às do elo denominado aplicadores, reparadores independentes e realizam seus serviços decorrentes aos realizados por estes, foram nele incluídas.

Apesar de saber que existem empresas pertencentes ao universo estudado na zona rural e nos outros distritos, a área de delimitação da pesquisa de campo limitou-se, de maneira geral, à zona urbana do distrito sede do município de Feira de Santana. Esta delimitação se deu pelo fato de que aquelas localizadas fora desta área, salvo exceções, não interferem diretamente na ordenação urbana, no desenvolvimento e na centralidade do município. Como exceções foram consideradas as que apesar de localizadas fora da zona urbana do distrito sede, encontram-se nas importantes vias de acesso, como as BR-324 e BR-116 Sul e Norte por não terem buscado esta localização no intuito de atenderem a demanda apenas da população residente nos distritos onde se encontram, mas também e principalmente, à população residente no distrito sede, aos consumidores de outros municípios e às pessoas que se encontram em trânsito.

Para o levantamento dos participantes da cadeia automotiva no ano de 2017, buscou-se a relação dos cadastrados junto a SEFAZ, com base nos códigos da CNAE, das atividades de interesse, e através de sites que fornecem dados na rede de computadores. O levantamento também foi realizado por busca ativa, através da identificação da incidência através da circulação pelas vias da cidade e, também, por informações obtidas nas próprias empresas, na medida em que foram sendo visitadas.

Existem alguns *sites* especializados em busca de empresas na internet, dentre eles foram examinados: google.com.br, empresasdobrasil.com, mapaempresas.com.br, empresascnpj.com e buscacnpj.com.br. Muitas vezes, a busca realizada no Google é encaminhada automaticamente para um destes sites mais especializados. Cada site apresenta uma especificidade para a consulta, mas que é de fácil compreensão e adaptação.

Ao utilizar este método, possivelmente, as empresas de determinados elos, como o das distribuidoras, concessionárias de veículos da montadora e os distribuidores, atacadistas de

peças e acessórios independentes, por existir em pequeno número e por necessitarem de regularização para o seu funcionamento, foram levantadas e consideradas em sua totalidade.

Algumas empresas, por funcionar sem regularização junto aos órgãos de controle, podem ter ficado de fora do levantamento. Dentre estas, existem aquelas que tendem a se concentrar em determinadas áreas da Cidade e que, provavelmente, foram incluídas enquanto se buscava a determinação da localização de outras e, assim, foram levantadas com mais precisão, ficando poucas fora do estudo. Outras, por apresentar uma grande dispersão no território municipal, podem não ter sido levantadas com rigor.

Como o trabalho não se propõe a ser instrumento de consulta dos integrantes da cadeia automotiva existentes em Feira de Santana, o levantamento da maioria dos estabelecimentos existentes em cada elo proporciona uma ideia muito favorável da distribuição destas no território municipal. A aplicação de questionários em uma amostra representativa, por sua vez, faculta ter uma compreensão bastante aproximada do seu funcionamento.

A partir da listagem apresentada pela SEFAZ se realizou a verificação do universo apresentado e a confirmação da correspondência com a cadeia automotiva. Quando se confirmava que existia de fato e tinha relação com a cadeia, esta era classificada de acordo com o elo a que pertence e realizada a determinação dos pontos da localização, por meio de GPS (Sistema de Posicionamento Global).

Para determinar o posicionamento dos componentes da cadeia nos períodos estudados, bem como, levantar as existentes em Feira de Santana no ano de 2017 e que não se encontrava na listagem fornecida pela SEFAZ municipal e que foram complementadas pelos sites de buscas, fez-se uma visita presencial. Na oportunidade verificou-se a situação da localização e a maneira que realizam as suas atividades. Também, no caso da localização das mais antigas, observou-se que alguns prédios foram agrupados e conservaram apenas um dos números.

Ratifica-se, no entanto, que não foi intenção construir um cadastramento real e completo das empresas dos elos da cadeia estudada, tendo em vista a dimensão do empreendimento, o que demandaria uma estrutura muito grande e um longo tempo para sua realização e não contribuiriam muito para o alcance dos objetivos do trabalho.

Convém destacar, que muitas empresas da relação da SEFAZ apresentavam atividade alheia a cadeia automotiva. Pela razão de muitos empreendedores ao abrirem as firmas, - por incerteza sobre qual negócio irão realizar e/ou das oportunidades que irão aparecer -, colocarem entre as atividades econômicas secundárias funções muito diversas da que vão originalmente exercer. Assim, as que atuam em outros setores, possuem entre suas atividades secundárias, algumas pertencentes a elos da cadeia automotiva, mas jamais as realizam.

Outra observação importante é que na relação apresentada pela SEFAZ só fazem parte as firmas legalmente constituídas. Como alguns dos elos da cadeia automotiva, especialmente o de usados, possuem um número muito grande de negócios informais, a pesquisa realizada em campo e nos diversos sites de buscas, contribuiu para aproximar da realidade o total de estabelecimentos existentes.

Quanto às agressões às áreas urbanas, não são um privilégio de Feira de Santana, e a busca de ações para amenizar suas consequências tem merecido cada vez mais a atenção de todos que gerenciam, vivem e trabalham na urbe, como de: pesquisadores, profissionais de diversas áreas, agentes políticos e gestores públicos.

5 CANAL OFICIAL OU DAS MONTADORAS

Dentre os diferentes fluxos da cadeia automotiva que direcionam o destino das autopeças fabricadas pela indústria brasileira, o primeiro é o canal conhecido como canal oficial ou canal das montadoras. Formado pelas fabricantes dos veículos automotores e pelas responsáveis pela sua distribuição é um canal exaustivamente estudado, possuindo diversas fontes de informação. Sua história se confunde com a própria história dos veículos automotores (LUCHT, 2004).

A montadora é a líder da cadeia onde está centrada, e a que detém maior controle sobre as outras participantes. A montante das montadoras encontram-se as fornecedoras de componentes automotivos e antes dessas os fornecedores de matérias-primas. A jusante estão os distribuidores concessionárias e os demais elos que participam de mais de um canal: os aplicadores recuperadores e os consumidores finais (VIEIRA, 2001).

O elo da cadeia denominado fornecedores de matérias-primas é composto pelo conjunto de indústrias responsável pela produção dos insumos básicos para o setor de autopeças. Estão incluídos neste grupo os fabricantes que processam metais ferrosos e não ferrosos como os que produzem chapas, perfis, tubos, bobinas e outros (LUCHT, 2004). Convém ratificar, que neste elo da cadeia inclui as fornecedoras de matérias-primas: aço, plásticos, borracha, vidro, têxtil e tintas (CNI, 2012). Este registro é importante, uma vez que, alguns autores, a exemplo de Lucht (2004), incluem algumas produtoras de autopeças, como sendo fornecedoras de matéria-prima. Produtos como pneus, câmaras de ar e diversos outros artefatos de borracha e de plásticos como coifas, buchas, coxins, entre outros, devem ser considerados como componentes automotivos, ou seja, autopeças.

O elo da cadeia representado pelas indústrias fabricantes de componentes automotivos inclui todas as produtoras de motores, peças em geral como as usadas para câmbio, suspensão, freios e de acabamento, sistemas elétricos e hidráulicos, componentes de carroceria, e acessórios em geral (LUCHT, 2004). Dentre as indústrias fabricantes existem aquelas que fornecem peças destinadas à montagem dos veículos automotivos e que também atendem ao mercado de reposição, e aquelas que vendem apenas para os mercados de reposição através dos atacadistas e/ou diretamente aos varejistas.

As entidades que representam esse setor são o Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores (SINDIPEÇAS) e Associação Brasileira da Indústria de Autopeças (ABIPEÇAS). O SINDIPEÇAS possui, além da sede em São Paulo -

SP, representações regionais nos Estados em que existe produção de autopeças: Bahia, Minas Gerais, Paraná, Rio de Janeiro, Rio de Grande do Sul e Santa Catarina.

Alguns estudos, a maioria na verdade, consideram a cadeia automotiva, ou indústria automotiva como normalmente é denominada, como sendo formada apenas pelo canal oficial ou das montadoras. Um desses estudos é o de Vieira (2001) que considera que uma cadeia “totalmente integrada” é aquela que, diferentemente da cadeia “simples”, apresenta um grau elevado de integração dos seus componentes. Os diferentes elos da cadeia devem manter relacionamentos próximos, realizar trabalhos em conjunto e seguir critérios semelhantes de qualidade e produtividade. A montadora por ser o elo mais forte da cadeia, coordena todo o processo, que se dá tanto com relação aos elos a montante, como os sistemistas, quanto aos a jusante como o distribuidor, concessionária.

Este estudo propõe pensar a cadeia automotiva de forma mais abrangente, entretanto, existem ainda algumas configurações da denominada cadeia produtiva da indústria automobilista que sequer considera todos os elos do canal oficial. É entendida apenas como sendo as atividades e processos para a fabricação/montagem do veículo automotor. Um exemplo deste tipo de cadeia é a apresentada, por Dias, Galina, Silva (1999).

Convém salientar, que Camargo (2016) enfatiza uma carência de informações no que se refere aos fornecedores de autopeças independentes, que segundo ele, são aqueles que não pertencem à cadeia de suprimento da indústria automobilística, mas que fazem parte de um segmento importante da indústria automobilística brasileira.

A importância da indústria de autopeças, na cadeia produtiva automobilística foi destacada por Costa (2008) que considerou que esse setor é marcado por grande heterogeneidade, tendo em vista que participam do mesmo, empresas grandes, médias e pequenas. As grandes por dispõem, frequentemente, de tecnologia avançada de produção e, conseqüentemente, de produtos de melhor qualidade e possuem contratos de exclusividade com as montadoras.

De forma bastante clara o destino das peças fabricadas por este elo da cadeia automotiva é apresentado por Lucht (2004). Segundo ele o destino se dá através de três fluxos distintos: o primeiro fluxo, denominada canal oficial ou das montadoras, é aquele em que as peças são direcionadas para a montagem de veículos novos e as vendas são realizadas através de prazos e volume de encomendas estabelecidas em contratos, que em geral acompanham a vida útil de cada modelo; o segundo fluxo é aquele onde as peças são direcionadas para o mercado de reposição, *aftermarket*, o chamado canal de distribuição independente; e o terceiro e último fluxo é aquele orientado às exportações.

Com relação às fornecedoras de componentes para a montadora, Vieira (2001) considera que, no atual sistema de produção, existem: as sistemistas que participam desde a fase de projeto dos componentes, e entrega módulos completos e não apenas peças segundo as especificações recebidas da montadora; e os fornecedores de primeiro nível que produzem peças menos complexas e, mesmo sem contato direto com a montadora, respeitam normas impostas por esta.

Uma das questões em relação à indústria brasileira de autopeças que fica patente são sua amplitude e importância. O SINDIPEÇAS e a ABIPEÇAS, levantam e consolidam os dados oficiais do setor em um anuário denominado Desempenho do Setor de Autopeças. Segundo a publicação de 2016 as empresas associadas ao SINDIPEÇAS e a ABIPEÇAS registraram, em 2015, faturamento nominal de R\$ 66 bilhões, ou US\$ 19,8 bilhões, quando convertidos pela taxa média do câmbio. Da produção total, 58,0% vendida para as montadoras, que é o principal segmento de mercado; 21,0% para o mercado de reposição; 17,1% para exportações; 3,9% para indústrias do próprio setor, ou seja, para os negócios intrassetoriais, quando um fabricante de autopeças vende para outro. Apesar dos dados serem, ainda, preliminares, no referido ano, o setor empregou 171,5 mil trabalhadores (SINDIPEÇAS, 2016).

Ainda segundo essa publicação, somando-se as fábricas e escritórios, em 2015, existia 616 unidades empresariais associadas ao SINDIPEÇAS no país – Tabela 2, na lauda seguinte. Entretanto, apesar da comemorada dispersão da localização das empresas do setor, o Estado de São Paulo concentra ainda 67,7% do total e, a região Sudeste, sozinha, detém 80,7% (SINDIPEÇAS, 2016).

Para o município de Feira de Santana não se planejava, como não ocorreu, a implantação de uma montadora de veículos automotores. Por outro lado, por sua proximidade com a RMS, onde havia este planejamento, competia com os municípios vizinhos na atração da indústria de autopeças. O Centro Industrial do Subaé (CIS) chegou a reunir um “pool”, inicialmente com doze empresas locais, para formar alianças com as produtoras de autopeças brasileiras (SPINOLA; SPINOLA, 1998).

Das montadoras esperadas, até a presente data, apenas a Ford se instalou. Mas, apesar de estar a 103,4 Km do complexo Industrial Ford Nordeste, o município de Feira de Santana não conseguiu atrair muitos empreendimentos do segmento. Atualmente, segundo o SINDIPEÇAS, na Bahia existem dezesseis associados ao sindicato. Observa-se que todas as relacionadas, pertencem ao Complexo Industrial Ford Nordeste e, em sua maioria, funcionam em suas instalações ou, como informa a própria Ford, sob o mesmo teto (FORD, 2016).

Tabela 2 – Distribuição geográfica das 616 unidades empresariais, fábricas e escritórios, associadas ao SINDIPEÇAS, 2015

REGIÃO / ESTADO	EMPRESA²⁸	PARTICIPAÇÃO %
SUDESTE	497	80,7
São Paulo	417	67,7
Minas Gerais	69	11,2
Rio de Janeiro	11	1,8
SUL	86	14,0
Rio Grande do Sul	33	5,4
Paraná	28	4,5
Santa Catarina	25	4,1
NORDESTE	25	4,1
Bahia	17	2,8
Pernambuco	7	1,1
Ceará	1	0,2
NORTE	8	1,3
Amazonas	8	1,3
TOTAL	616	100,0

Fonte: SINDIPEÇAS, (2016, p. 15)

Até pouco tempo atrás, apenas uma fábrica estava instalada em Feira de Santana, a de chicotes elétricos: Yazaki Autoparts do Brasil Ltda., Mas apesar de todos os benefícios recebidos, que incluíam alíquota zero de ICMS, a disponibilidade de um prédio construído pelo governo do estado e avaliado em R\$ 50 milhões, e diversas vantagens de financiamento, optou pelo fechamento em 2014 (CORREIO 24 HORAS, 2014).

Uma fábrica de pneus está localizada em Feira de Santana, no CIS, entretanto, aí se encontra muito antes da instalação da Ford em Camaçari. A Cia de Pneus Tropical, que pertencia ao grupo Cearense J. Macedo foi inaugurado no ano de 1976. Em 1986 foi adquirida pela Pirelli Pneus Ltda., que atualmente produz pneus: convencionais para automóveis, ônibus, caminhões leves e pesados; e radiais para automóveis e utilitários esportivos.

O fato de o Complexo Ford estar instalado no município de Camaçari, apesar de que possa ter influenciado, não foi a principal determinante para a decisão da escolha do local

²⁸ Foram desconsideradas as unidades empresariais com menos de 15 empregados

para a ampliação de sua capacidade produtiva no Brasil, ter sido em Feira de Santana. O local se justificaria, segundo a própria Pirelli Pneus Ltda., pelo fato do Município ser o segundo polo comercial da Bahia e ter uma localização geográfica estratégica, possibilitando o atendimento, com agilidade, de diversos mercados de reposição. Teriam sido importantes, também, o fato de já possuir uma antiga relação com o município, onde já tinha uma unidade com desempenho e culturas industriais elevadas, bem como, a proximidade do porto de Salvador, facilitando a logística das exportações; e, por último, proximidade do Polo Industrial de Camaçari, onde já possuía um de seus centros de montagem.

No dia 12 de setembro de 2003, foi inaugurada uma nova fábrica, construída ao lado da anterior, dotada de controles de processo automatizado e maquinários de última geração. Essa nova Unidade, com capacidade de produção diária, inicial, de 2.500 pneus radiais de alto desempenho com 32.000 m² de área construída, representou um investimento inicial em torno de US\$120 milhões. A pretensão da implantação dessa nova unidade foi atender aos mercados interno e latino-americano, bem como, norte-americano e europeu.

Em um artigo da Pirelli, publicado em 2009, em comemoração aos “80 anos de atuação industrial e um século de história no Brasil”, consta que a fábrica de Feira de Santana se especializou na fabricação dos mais modernos pneus para veículos de alta performance que são exportados para o mercado norte americano, como os modelos Ford Mustang e o Chevrolet Camaro. Essa especialização ratifica a constatação de que a Ford, de Camaçari, não teve e não tem uma importância tão grande da ampliação da atividade da Pirelli no município feirense. Apenas um dos veículos citados é da marca Ford, mas mesmo assim nenhum dos modelos é produzido pelo Complexo de Camaçari (PIRELLI, 2017).

A importância dessas indústrias para a cadeia automotiva de Feira de Santana, como do Estado e mesmo do País é inquestionável. Além de serem fornecedores de produtos que contribuem para os canais da montadora, atendem também, e principalmente, o canal independente, especialmente o elo, aqui denominado, de aplicadores reparadores independentes. Também não se pode desconsiderar a importância como arrecadadores de tributos de todas as esferas públicas. A Pirelli é, inclusive, a maior arrecadadora do imposto municipal sobre serviços, o ISSQN em Feira de Santana.

A Vipal Borrachas - Borrachas Vipal Nordeste S.A.- é outra grande indústria, instalada no CIS, em Feira de Santana, no ano de 2008, que tem relação com a cadeia automotiva. Porém, os produtos fornecidos, não visam atender a montadoras, mas a empresas pertencentes a outros elos da cadeia automotiva, as que trabalham com pneus usados, tantos os reformadores, como os borracheiros.

Na cidade de Feira de Santana existe uma indústria informal de peças para veículos automotores, especialmente no que se refere a peças de borracha como: calços, buchas, etc. Esta atividade apresenta aspectos favoráveis e desfavoráveis no que se refere à questão ambiental. São empregados como matéria prima principalmente pneus usados, que são reutilizados para a confecção das peças, dando um destino para esses produtos extremamente prejudiciais ao meio ambiente. Entretanto, a confecção das peças deixa resíduos que precisam de cuidado especial em seu descarte, o que não parece acontecer. A matéria prima fica depositada a céu aberto, muitas vezes sobre as calçadas, dificultando a mobilidade de pedestres e servindo como criadouro e esconderijo para pragas urbanas, como baratas, escorpiões, mosquitos e outros. As vias públicas, em frente a essas “indústrias”, são utilizadas para a troca das peças confeccionadas, dificultando também a circulação de veículos.

O fato dos veículos serem bens duráveis cuja compra geralmente representa um investimento expressivo para o consumidor, as oscilações que ocorram na taxa de juros, no nível de emprego ou na taxa de crescimento da economia, por menores que sejam, na visão de Araújo Junior (2006), causam impactos imediatos nos resultados do desempenho das montadoras. Na verdade, essa afirmação pode ser generalizada para os demais elos que compõem o denominado canal oficial ou das montadoras, pois o relacionamento entre eles é bastante próximo.

Devido a essa característica do canal oficial ou das montadoras, bem como o poder de barganha que os componentes dos seus elos possuem junto ao Governo Federal, tendo em vista o alto faturamento e a conseqüente arrecadação de tributos derivada, recebe a maior atenção possível e suas demandas são na maioria das vezes atendidas.

No levantamento dos dados do elo do canal oficial ou das montadoras percebeu-se uma nova justificativa para a existência de grande número de trabalhos realizados para esse canal. O conceito de cadeia automotiva era considerado por Pinheiro, Fracasso (1998) mais abrangente, entretanto consideravam como denominação genérica de indústria ou setor automobilístico, o segmento de autopeças e as denominadas montadoras. Segundo os autores, nesses segmentos se verifica um dinamismo que não é observado com a mesma intensidade na cadeia automotiva como um todo. Esta afirmação, que, infelizmente, é uma constante no pensamento dos diversos autores pesquisados, é fruto do desconhecimento mais completo da cadeia e da falta de dados de outros elos importantes.

Após concluir o levantamento para o presente estudo, pode-se incluir à questão da falta de dados de outros elos importantes, a facilidade em levantar dados nas empresas dos elos do canal oficial e das montadoras e a dificuldade de realizar o mesmo procedimento nos

componentes dos demais canais. Os integrantes do canal oficial ou das montadoras necessitam de um nível tal de organização e controle, que exige a formalidade dos procedimentos e a qualificação das pessoas envolvidas, o que torna as informações geradas mais coerentes e confiáveis, facilitando os estudos.

5.1 MONTADORAS

O advento das montadoras ou linhas de montagem no país está relacionado à necessidade das grandes indústrias de veículos estrangeiros de exportarem seus produtos, visando principalmente reduzir os custos com fretes e minorar a demanda das, frequentemente, escassas divisas. Assim sendo, transportavam seus produtos desmontados, no tipo CKD, e, nos países de destino, realizavam a reunião e manipulação das peças - a montagem, a pintura e os ensaios necessários nos veículos. A montagem do veículo em solo nacional possibilitava a aquisição e utilização do que fosse possível, reduzindo as taxas aduaneiras e as divisas. (LATINI, 2007)

Pode ser natural certo estranhamento, quando se anuncia no estudo da cadeia automotiva, tendo Feira de Santana como limite espacial, em se tratar das montadoras dos veículos. É notório, ainda, o peso dos estados do sudeste e sul do país quando se trata de assuntos ligados à indústria em geral e, muito mais, dos relativos à indústria automobilística, especialmente no que se refere às montadoras. Entretanto, se faz necessário compreender que este elo é de extrema importância para a cadeia como um todo.

Esse setor é o responsável pelo “nascimento” dos veículos automotores e, pode-se dizer pela existência dos demais elos, mesmo dos que não fazem parte do chamado canal oficial, ou das montadoras. Nesse sentido, Vieira (2001), colaborando com este pensamento, afirma que toda cadeia possui uma empresa nuclear que é a que comanda e coordena o processo e que na indústria automotiva é a montadora. Por ser o elo mais forte da cadeia e possuir maior poder de negociação, a montadora detém o poder de decidir o que produzir e quanto produzir.

A montadora é definida pela Lei que dispõe sobre a concessão comercial entre produtores e distribuidores de veículos automotores de via terrestre, a Lei nº 6.729, de 28 de novembro de 1979, em seu Art. 2º, inciso I, como produtor: “a empresa industrial que realiza a fabricação ou montagem de veículos automotores” (BRASIL. Planalto, 1979). No início as multinacionais fabricantes de automóveis, tendo a Ford como pioneira, em 1919, instalaram

sucursais no país somente para a montagem dos *kits* importados. Estas sucursais, com exceção da de Antônio Navarro Lucas em Salvador, funcionavam de maneira artesanal.

As indústrias que importavam os *kits* no sistema *Completely Knocked Down* – CKD, tendo em vista que, apenas montavam os veículos com as peças e componentes que chegavam embaladas passaram a ser denominadas montadoras (SCAVARDA, HAMACHER, 2001). Neste trabalho será mantida a mesma denominação para os produtores de veículos automotores.

Uma vez que o trabalho trata da cadeia automotiva com o enfoque nos automóveis, nesta parte serão prioritariamente citadas às informações das montadoras relacionadas a esses veículos automotores. Foram citados eventos referentes às montadoras de outros tipos de veículos automotores, tendo em vista que os denominados caminhões no início não passavam de estruturas montadas sobre o chassi de automóveis e o comentário de sua fabricação contribui com o entendimento geral.

O Estado de São Paulo foi escolhido como o local de implantação das primeiras unidades fabris no Brasil, devido ao amplo desenvolvimento econômico e financeiro acumulado nos tempos áureos do café. Naquele período o Estado, já possuía certa infraestrutura instalada de estradas e ferrovias, a disponibilidade de mão de obra qualificada, como também, uma classe de consumidores com recursos financeiros, obtidos com a lavoura cafeeira (SEBRAE, 2004).

Foto 11 – Serve de comparativo entre um automóvel e um caminhão



Fonte: Acervo pessoal de Luiz Kleber Moraes Freire

A primeira montadora de automóvel no Brasil, pertencente a uma fabricante, a *Ford Motor Company*, iniciou as atividades em 1919 na cidade de São Paulo marcando uma nova

fase na história dos veículos automotores no país. As operações começaram com um capital de 25 mil dólares da filial Argentina, aumentado, por sugestão do próprio Henry Ford, para 30 mil dólares. Possuía 12 funcionários e montava os automóveis Modelo T e os caminhões Ford TT. No primeiro ano vendeu 2.447 automóveis e 4.000 no seguinte. Com o sucesso obtido várias fábricas foram montadas posteriormente no Brasil: no bairro do Bom Retiro, em São Paulo, em 1921, onde funcionou a primeira linha de montagem do País, seguiram-se outras em Recife em 1925, em Porto Alegre em 1926, no bairro do Ipiranga em 1953, considerada a mais moderna do mundo à época e na Bahia em 2001 (GONÇALVES, 1966; FORD, 2016).

A GM se instalou no Brasil em 1925. A importação brasileira de automóveis naquele ano foi de 43.714 unidades, representando um aumento de 80,9% em relação ao ano anterior (VIEIRA, 2008, p. 597). A companhia Geral de Motores S.A., depois denominada General Motors do Brasil S.A. - GMB foi registrada no II Tabelionato de São Paulo, com capital inicial de 270 mil dólares, em 26 de janeiro de 1925, com sede na Avenida Presidente Wilson, 2.935, bairro do Ipiranga, naquela cidade. A sua linha de montagem foi instalada um mês depois e, após oito meses, em setembro, o país conheceu o primeiro Chevrolet montado no local. Neste ano, a produção diária era de 25 unidades (LATINI, 2007; GM, 2017).

Com instalações para montar caminhões, foi fundada no Brasil a Internacional Harvester Máquinas S.A. em 26 de maio de 1926 (GATTÁS, 1981; NEGRO, 1997; LATINI, 2007). Neste ano, com a melhoria nas estradas, os automóveis invadiram o campo abrindo novas fronteiras de comunicação e lazer. Ocorreu, no entanto, uma redução de 24,6% no total de automóveis importados, o que correspondia a 32.954 unidades (VIEIRA, 2008). A linha de montagem da Fiat foi implantada em 1928 (GONÇALVES, 1966).

A indústria automotiva brasileira teria experimentado a primeira tentativa de integração horizontal segundo Latini (2007), em 1929, quando a firma dos irmãos Grassi, - que em 1924 havia produzido os primeiros ônibus com carrocerias fechadas e bancos paralelos ao chassi do veículo, em substituição às antigas “jardineiras” -, começou a produção de carrocerias de ônibus e caminhões para a Ford e a GM.

A Distribuidora de Automóveis Studebaker, que se transformou mais tarde na Veimag Veículos e Máquinas Agrícolas S.A., foi fundada em 1945, com o intuito de montagem, complementação e distribuição de veículos da marca Studebaker. Pouco tempo depois, adicionou a sua linha os caminhões e ônibus da Scania Vabis (LATINI, 2007; SANDLER, 2006; GONÇALVES, 1966).

A Brasmotor que comercializava e produzia vários produtos, especialmente bens duráveis, iniciou suas atividades, em São Paulo, Capital em 1946. Primeiramente importou

automóveis da marca Chrysler que chegavam prontos. Em um segundo momento, passou a montar os veículos, a partir das peças importadas. Ao mesmo tempo, configurava sua rede de venda e distribuição, que nesse primeiro ano, era constituída por 67 agentes Chrysler, e 64 agentes Philco. Nesse ano, também começam a chegar ao Brasil, os veículos da norte-americana Studebaker, importados pela Distribuidora de Automóveis Studebaker, criada no ano de 1945 e com fábrica instalada no Brasil em 1947 (JABOUR, 2006).

O primeiro automóvel brasileiro, o PINAR, foi exposto no pátio da Exposição Industrial da Água Branca/SP, em 1950. Construído a mão, no Rio de Janeiro, por Domingos Otolini. Teve como base um projeto do capitão do serviço de motorização do Exército, Edvaldo dos Santos. O nome PINAR era uma sigla formada pelo nome da fabricante: “Pioneira da Indústria Nacional de Automóveis Reunida”. O veículo veio do Rio até São Paulo, rodando pela antiga estrada, que apresentava condições desfavoráveis, demorando-se em cada cidade, para que a curiosidade pública fosse atendida (GATTÁS, 1981).

Quando Getúlio Vargas tornou-se presidente da República, em 31 de janeiro de 1951, o País encontrava-se com sérias dificuldades econômicas, financeiras e as reservas cambiais esgotadas, em decorrência da Guerra da Coréia, que ampliou as importações. O governo anterior havia estabelecido o Regime de Licença Prévia, em 23 de fevereiro de 1948, no intento de controlar as importações, porém não conseguiu corrigir o desequilíbrio da balança comercial e do balanço de pagamentos, - devido ao aumento do volume de contrabandos e descaminhos, e demais ações que burlavam as transações de importação -, o que levou o governo a decretar o congelamento das importações (GATTÁS, 1981).

Diante desse quadro, o governo estabeleceu um plano de desenvolvimento industrial, visando enfrentar os problemas econômicos e criou a Comissão de Desenvolvimento Industrial (CDI), em 23 de julho de 1951 e, em 31 de março de 1952, foi instalada a Subcomissão para a Fabricação de Jipes, Tratores, Caminhões e Automóveis. Essa subcomissão possuía como missões: levantar as providências necessárias para promover novas assessorias à indústria automobilística; e sugerir deliberações e estímulos tendo como objetivo a instalação desse ramo da indústria. Com base nos resultados levantados, elaborou-se o Plano Nacional de Estímulos à Produção de Automóveis e a Implantação Gradativa da Indústria Automotiva. O despacho do presidente Vargas nesse documento é considerado como sendo a certidão de nascimento da indústria automobilística no Brasil (LATINI, 2007).

Assim sendo, avolumou-se o parque automotivo existente, que era ainda dependente da importação de veículos que aqui chegavam: parcialmente desmontados, tipo SKD (*semi-*

knocked down) ou; completamente montados, CKD. Necessitavam, portanto, somente de uma montagem final para serem comercializados (NEGRO, 1997).

Ainda, fruto da política industrializante do governo, em 26 de abril de 1952, foi à vez da Willys Overland do Brasil (WOB), com capital inicial de 50 milhões de cruzeiros, ser fundada. Pouco tempo depois, foi iniciada sua linha de montagem para jipes, no município de São Bernardo do Campo. (GONÇALVES, 1966; NEGRO, 1997). Nesse mesmo ano a primeira medida de incentivo à fabricação de veículos automotores no Brasil foi publicada no dia 19 de agosto, o Aviso nº 288, da Comercial Exportadora e Importadora Ltda (CEXIM). Esse instrumento que tinha como base as recomendações da Subcomissão de Jipes, Tratores, Caminhões e Automóveis, liberou a importação de peças e acessórios, à exceção dos constantes em uma lista de 104 grupos de itens que já eram produzidos no país.

Se comparada com os seus principais concorrentes, Ford e GM, a alemã VW chegou mais tardiamente no Brasil, apesar do país ter sido considerado como o que melhor reunia condições, dentre os visitados na América do Sul, em 1949, por Schultz-Wenk, delegado da empresa no país de origem. Apenas em 23 de março de 1953, a montadora se instalou em um galpão alugado em São Paulo, no bairro do Ipiranga (VIEIRA, 2008, p. 840; VW, 2017). O Início da montagem de automóveis dessa marca, no País, se deu ainda durante a parceria entre a fabricante e a Brasmotor (JABOUR, 2006).

Outra empresa alemã, que se instalou no país em 1953 foi a Daimler Benz, - Mercedes Benz do Brasil, em 7 de outubro. A Mercedes se dedicava a importar os veículos, produzidos pela matriz e apenas comercializa-los. (GONÇALVES, 1966; GATTÁS, 1981; NEGRO, 1997). Com o impedimento da importação de veículos a motor, completos e montados, pelo Aviso nº 311 da Carteira de Exportação e Importação, CEXIM, do Banco do Brasil, um estímulo para os montadores de veículos automotores e seus futuros fabricantes, a Daimler-Benz passou a importar veículos incompletos, a serem completados com peças nacionais e montados no Brasil (GONÇALVES, 1966).

Os usuários brasileiros de veículos automotores conviviam exclusivamente com marcas e diversos modelos estrangeiros até a década de 1950, mais especificamente o ano de 1956. A participação de componentes fornecidos pelas indústrias nacionais nos veículos montados, não chegavam a 30% e, em sua maioria, eram peças que não exigiam sofisticação tecnológica, como acessórios, velas de ignição, baterias, entre outros. Mesmo com todas as dificuldades, o governo brasileiro, resolveu instituir um plano pioneiro, para instalação da indústria automotiva nacional. O projeto contemplava o fornecimento de incentivos financeiros, mas restringia as importações e obrigava num prazo de cinco anos que os autos tivessem a

participação de 90 a 95% de peças nacionais. As montadoras transnacionais foram forçadas a se adaptarem às novas regras ou abandonar o lucrativo mercado do Brasil (SHAPIRO, 1997).

A implantação da indústria automobilística nacional não se deu, entretanto, de maneira improvisada e precipitada, com base no voluntarismo irresponsável ou na geração de condições artificiais, visando acelerar o andamento do processo de industrialização. De acordo com Latini (2007)²⁹ o período, entre 1956 e 1961, - conhecimento historicamente como o de implantação da indústria automobilística no País -, foi fruto de um processo iniciado, durante a Segunda Guerra Mundial, nos anos 1940, em decorrência da dificuldade de importação de peças de reposição. A incipiente indústria nacional de autopeças, que era formada por pequenas e médias empresas, envidou esforços no sentido de manter o mercado abastecido de peças para reposição, facultando a circulação da frota de veículos existentes à época e abrindo uma perspectiva para o desenvolvimento da indústria.

O marco de consolidação do setor automobilístico no Brasil é o ano de 1956. Neste ano é empreendida a política industrial e ocorreram diversos eventos importantes relacionados ao setor, entre eles a fundação da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA), em 15 de maio que reuniu as fabricantes de auto veículos - automóveis, comerciais leves, caminhões e ônibus -, máquinas agrícolas e rodoviárias autopropulsadas - tratores de rodas e de esteiras, colheitadeiras e retroescavadeiras -, com instalações industriais e produção no País (METAL LEVE, 2000; ANFAVEA, 2017b).

O Presidente da República assinou, em 16 de junho de 1956, o Decreto nº 39.412, que estabeleceu normas para a criação da indústria automobilística nacional e instituiu o Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA) foi criado a partir do plano de metas. O grupo era responsável pela coordenação dos Planos Nacionais Automobilísticos, que correspondia à meta nº 27, do Plano de Metas do Governo Juscelino Kubitschek, entre 1956 e 1961.

Esse Decreto lança as bases definitivas para a fabricação de veículos automotores no País, através de estímulos cambiais, fiscais, creditícios e comerciais (GONÇALVES, 1966; LATINI, 2007). A assinatura do Decreto nessa data, de início de seu governo, demonstra o interesse do Presidente em acelerar a implantação da indústria automobilística no Brasil (COUTO, 2011).

A proposta apresentada, pelo GEIA, para a execução da Meta 27, a Implantação da Indústria Automobilística, segundo Latini (2007), consistia em:

²⁹ Esse autor foi um dos principais participantes do processo de implantação da indústria automobilística no Brasil.

- a) Alcançar, como objetivo final e baseado nos planos específicos, uma fabricação no país de 90% a 95% do peso dos veículos e, posteriormente, através de atitudes e ações, os demais 5% a 10%;
- b) Delegar ao setor privado a tarefa da produção dos veículos;
- c) Para atingir esse objetivo, facultar a formação de empresas de capitais brasileiros, estrangeiros ou mistos. A única exceção foi o caso da Fábrica Nacional de Motores (FNM);
- d) Manter o Estado, no período de implantação da nova indústria, entre 1956 e 1960, apenas como promotor e coordenador do processo. A ação promotora deveria englobar os subsetores das montadoras e dos fabricantes de autopeças;
- e) Dar prioridade, através das ações promotoras estatais, à fabricação nacional de veículos de maior repercussão econômica, os caminhões, ao invés dos veículos de transporte individual, os automóveis.

Através do Decreto nº 53.898, de 29 de abril de 1964, foi criado o Ministério da Indústria e do Comércio e a nova CDI. Essa comissão tinha como finalidade promover e orientar a expansão do parque industrial brasileiro, lhe incumbido de “formular os critérios gerais que deverão presidir à concessão de estímulos governamentais”, bem como, “promover a aplicação coordenada desses estímulos, objetivando acelerar o processo de integração do parque industrial do país”. Os Grupos Executivos existentes ficaram subordinados à nova Comissão de Desenvolvimento Industrial (CDI) de 1964 (GATTÁS, 1981, p. 387).

Os grupos executivos eram o da Indústria Automobilística (GEIA); o da Indústria de Máquinas Agrícolas (GEIMAR); da Indústria Mecânica Pesada (GEIMAPE), absorvida pelo Grupo Executivo das Indústrias Mecânicas (GEIMEC), criado em 19 de junho de 1964, pelo Decreto nº 53.975. Toda a legislação pertinente ao GEIA, desde sua instituição, foi substituída após esse Decreto (GATTÁS, 1981).

Ocorreram diversas fusões e/ou a incorporação de empresas, fruto da introdução da terceira parte do plano da política econômica adotada, voltada para os novos padrões de crescimento. Em 1966, a Volkswagen incorporou a Vemag, a Chrysler a Simca e a Ford a Willys. Em 16 de janeiro de 1967, foi noticiada a venda da FNM à Alfa Romeo, posteriormente denominada Fiat, com a afirmação de que não se justificava mais a participação do Estado na indústria automotiva. Em 4 de abril de 1967, a fabricante de caminhões International Harvester, transferiu suas instalações para a Chrysler, encerrando

suas atividades. No dia 7 de abril, foi a vez da Simca do Brasil, conforme já anunciado no ano anterior, transferir suas ações para a Chrysler (GATTÁS, 1981).

Durante a década de 1970, as montadoras passaram a esboçar movimentos iniciais de procura de outras regiões fora do ABCD. Atraídas por incentivos municipais, a Ford e a VW, direcionaram a expansão de suas atividades para Taubaté, acompanhando a GM que se encontrava em São José dos Campos, com uma fábrica de motores. Não era ainda interessante abandonar o estado de São Paulo, distanciando-se do grande mercado consumidor que era a região sudeste, especialmente do eixo formado por Rio de Janeiro e São Paulo. Contudo, a Fiat se instalou no estado de Minas Gerais e a Volvo montou sua fábrica de caminhões e ônibus no estado do Paraná, mais ainda se mantendo localizadas próximas aos fornecedores de autopeças que se encontravam em São Paulo (SANTOS; PINHÃO, 1999).

Na tentativa de promover a descentralização industrial, na década de 1970 foi implantado no Brasil os distritos industriais e instituída as políticas econômicas de financiamento. A política deu alguns resultados, mas os distritos industriais acabaram não ocupados em sua maioria. Após o final da década de 1980, foi desencadeada uma verdadeira ‘guerra fiscal’, em que estados e municípios competiam em vantagens fiscais e outros subsídios oferecidos visando atrair empresas modernas e investimentos (CORREIA, 2008).

A imponência física e econômica da indústria automotiva gera um mito de difícil tradução no país. Segundo Correia (2008) sua presença pode representar um adicional significativo para a economia dos municípios brasileiros, gerando disputas na tentativa de atraí-las. A localização das unidades industriais das montadoras de veículos automotores, no território nacional, é determinada, frequentemente, pela disposição de estados e municípios em oferecer incentivos e benefícios para atraí-las à suas regiões. Essas benesses vão desde a doação de terrenos, implantação de infraestrutura básica e viária, bem como, isenção tributos.

Ao analisar questões referentes à “guerra fiscal”, travada entre os estados da Federação, no intento de atrair as montadoras de automóveis, Bonelli (2001), destaca:

- a) Os estados que possuem maior poder financeiro, naturalmente, vencem as batalhas da “guerra fiscal”, uma vez que, os estados com menor poder financeiro, ao realizar a renúncia fiscal, perdem a capacidade de fornecer os serviços e a infraestrutura necessários para a produção e o escoamento da produção;
- b) As multinacionais montadoras de automóveis são os maiores ganhadores com a guerra fiscal. É possível supor, que instalem suas fábricas no país, independentemente, da existência de incentivos fiscais estaduais. A guerra fiscal

proporciona o estabelecimento das fábricas, sucursais, frequentemente com um custo mais abaixo do que teriam normalmente;

- c) Inexistem estudos que avaliem a relação entre os custos dos estados com perda de receita tributária, infraestrutura, energia elétrica, água e saneamento básico, doação de terrenos, entre outros, para a atração das fábricas para determinadas regiões e os benefícios decorrentes da instalação das mesmas, o aumento do índice de atividade, ou seja, a geração de emprego e renda. O que pode significar até, que os estados acabem sendo os grandes perdedores no processo.

Após duas décadas de desenvolvimento, nos anos 1980, a indústria automobilística brasileira estagnou. Com o desenvolvimento autônomo da produção nacional, ocorreu o fechamento do mercado para a importação, criando, no País, uma situação especial. As quatro grandes produtoras: a GM e a Ford americanas, a VW alemã, e a Fiat italiana, passaram a dominar o mercado pela proteção que lhes era fornecida, afastando a concorrência. Tendo o mercado protegido, as montadoras “nacionais” oligopolizavam o mercado, praticavam preços abusivos, e reduziram ao máximo o investimento em tecnologia. Essa situação só sofreu mudanças em 1991, com a abertura do mercado implantada durante o governo Collor.

Com os choques do petróleo em 1973 e 1979, o II Plano Nacional de Desenvolvimento (PND) e o aumento da inflação o setor automobilístico que, de meados dos anos 1950 a meados dos anos 1970 vinham se apresentando como um dos principais segmentos responsáveis pela expansão da economia nacional entra em conflito com o governo federal. O diálogo, entre o governo e o setor automotivo, só foi retomado em dezembro de 1991, através da Câmara Setorial da Indústria Automobilística. Os empresários do setor por não disporem de alternativas outras para superar a crise, aceitaram apoiar a instalação de câmaras setoriais tripartites, resultando em benefícios ao setor através de contínuas medidas de promoção setorial - *industrial targeting* (BEDÊ, 1997; LATINI, 2007).

Com a abertura do mercado, os primeiros veículos a chegar ao Brasil foram da marca Lada, da montadora estatal russa Avtovaz. Problemas com a defasagem tecnológica e o *design*, pouco atrativo dos modelos fabricados, concorreram para que a marca não tivesse boa aceitação no País e no restante do mundo (CASTRO; BARROS; VAZ, 2014).

O início da adoção do toyotismo, na reestruturação da indústria automobilística brasileira, os anos 1990 provocou significativas alterações no setor. A mudança do paradigma organizacional, associado ao uso das novas tecnologias na produção, ocasionou a dispensa de grande parte da força de trabalho e a região do ABC paulista mergulhou em uma crise séria.

Na segunda metade dos anos 1990, com a realização de investimentos de novas plantas industriais, fora do Estado de São Paulo, a situação se tornou ainda mais problemática. Além das novas montadoras terem procurado novas áreas, as antigas também transferiram seus projetos de ampliação e novos investimentos para fora do ABC. O novo arranjo espacial da indústria automotiva produziu uma nova territorialização, com repercussões variadas nas regiões onde as montadoras se instalaram (SILVA, 2003).

As mudanças ocorridas na indústria automobilística, nos anos de 1990, na visão de Almeida *et al.* (2006) foram devidas ao aumento da concorrência e saturação dos mercados dos países desenvolvidos, resultando na elevação da capacidade ociosa e na diminuição da rentabilidade do setor, gerando uma reestruturação produtiva, que teve como características: intensa globalização, com aumento dos fluxos de investimentos diretos externos (IDE); incremento da concentração produtiva, especialmente via fusões e aquisições (F&A); e esforços em termos de desenvolvimento de produto, com o objetivo de dinamizar a demanda.

Em 1991, nasce o chamado “carro popular”, através da decisão do então presidente da república Itamar Franco, de reduzir o Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), incidentes sobre a fabricação de automóveis com motor de até 1.000 cilindradas de 8% para 0,1%. Incluía-se nesta medida, também, o Fusca 1600 e a Kombi. A medida repercutiu nas vendas globais da indústria automotiva, elevando de 724 mil unidades, no ano anterior, para um milhão de unidades, no ano em epígrafe (VIEIRA, 2010).

A retomada dos investimentos e a dinamização da demanda do setor automotivo ocorreram, na segunda metade da década de 1990 em decorrência de políticas setoriais como a do Regime Automotivo Brasileiro (RAB), que esteve em vigor de dezembro de 1995 até final de 1999, bem como da integração comercial com a vizinha Argentina. Através das tarifas especiais de importação estabelecidas pelo RAB, foi possível para as montadoras, já instaladas, aprofundar na estratégia de associar a produção local com importações intrafirma, no intento de aumentar as economias de escala (ALMEIDA *et al.*, 2006).

O Regime Automotivo Brasileiro segundo Latini (2007) tinha como bases a MP nº 1.235 e o Decreto nº 1.761, de dezembro de 1996, que determinavam como principal incentivo para as montadoras: a diminuição do Imposto de Importação (II) até o mês de dezembro de 1999. Para veículos importados pelas montadoras instaladas, a redução foi de 50%; instituía ainda 90 % para as importações de bens de capital; e foi estabelecido um cronograma com diminuição de: 85% para o ano de 1996, 70% para 1997; 55% para 1998; e 40 para 1999, em itens como peças, componentes e outras matérias-primas.

As regiões Nordeste, Norte e Centro-Oeste somente foram beneficiadas, em dezembro de 1996, com a expedida a MP nº 1.532, criando incentivos especiais para as que ali se instalassem. Em março de 1997, a MP foi transformada na Lei 9.449 e as medidas passaram a ser conhecidas como regime automotivo regional ou especial. A falta de continuidade administrativa dos governos que se sucederam após a implantação da indústria automobilística brasileira e a falta de uma política industrial clara levaram os governos estaduais a uma disputa exacerbada pela instalação de novas indústrias e criaram uma verdadeira “guerra fiscal”. Assim os estados passaram a oferecer incentivos além dos previstos no regime automotivo. Um dos efeitos mais evidentes dessa política foi o crescimento de novos projetos, bem como, a localização fora de São Paulo (LATINI, 2007).

Montadoras que atuavam apenas como importadoras iniciaram, assim, a partir do final da década de 1990 a produção em território nacional: a Honda em 1997, a Toyota em 1998, a Renault em 1999, a Mercedes-Benz em 1999 e a PSA em 2001. Esse fato aumentou o processo de desconcentração e a concorrência no mercado brasileiro (COSTA, 2008).

Na Bahia, o Governo do Estado tinha como objetivo estimular a fixação de um polo automotivo. A tentativa foi através da instalação da multinacional Coreana Ásia Motors, que chegou a fazer o lançamento da pedra fundamental, em Camaçari, com a presença do então presidente Fernando Henrique Cardoso, no dia 8 de agosto de 1997. Já nesse período, entretanto, existia uma grande possibilidade de fracasso do empreendimento, o que realmente aconteceu. O grupo coreano Kia, do qual a Ásia é a subsidiária brasileira, havia entrado em concordata, no ano anterior, e possuía dívidas de R\$ 10,4 bilhões (GAZIR, 1997).

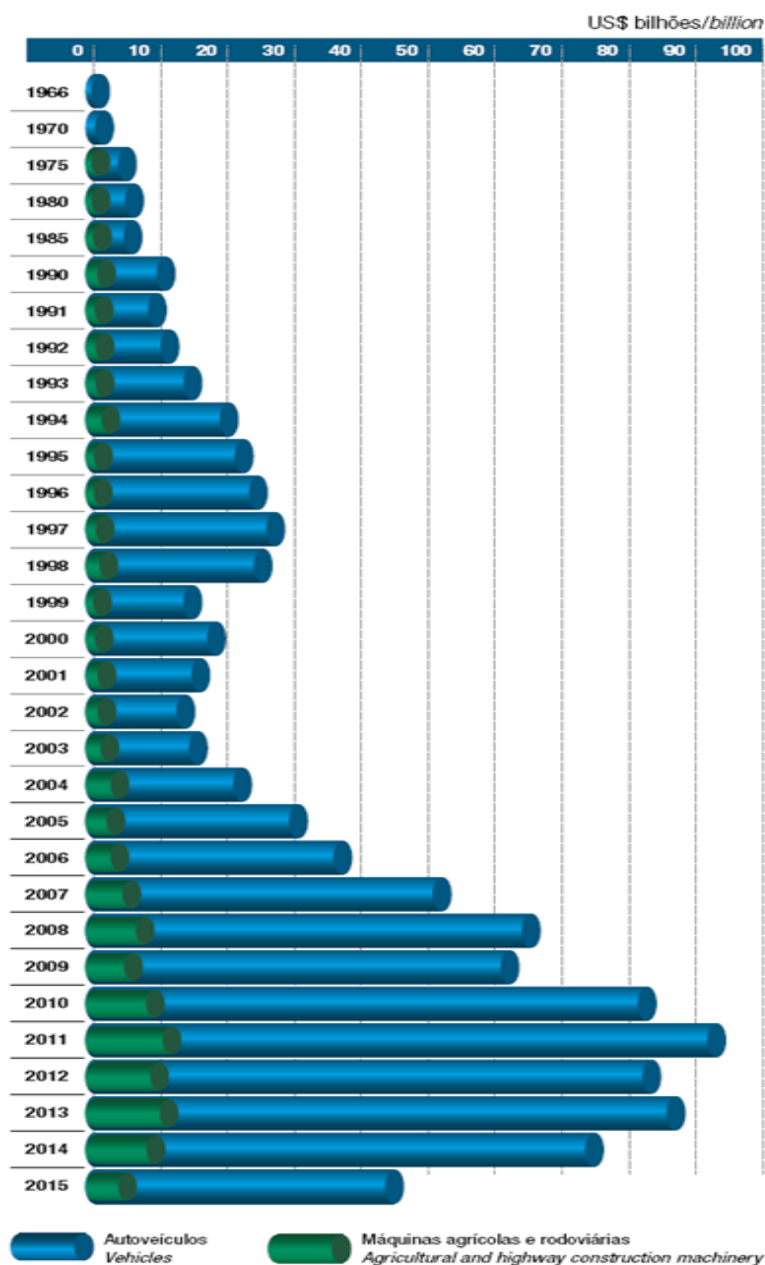
A superação da frustração da Bahia foi amplamente superada, segundo Latini (2007), no mês de outubro de 2001, quando foi inaugurado o Complexo Industrial Ford Nordeste. O empreendimento, com capacidade de produção de 250 mil veículos/ano, foi concebido no conceito de montagem modular, compartilhada com os fornecedores. Os investimentos de US\$ 1,9 bilhão foram partilhados entre a Ford, US\$ 1,2 bilhão e US\$ 700 milhões das 29 empresas parceiras. Localizado no município de Camaçari, - a 50 km de Salvador, a 3 km do polo Petroquímico de Camaçari e a 35 km do Aeroporto Luís Eduardo Magalhães -, produz os modelos Ka, nas versões *sedan* e *hatch*, e o Ecosport (FORD, 2016).

No período atual esse elo da cadeia continua sendo representado e tem seus interesses defendidos pela ANFAVEA, entidade que reúne um total de 29 instalações industriais e produção no Brasil, sendo: 20 fabricantes de auto veículos, - automóveis comerciais leves caminhões e ônibus -, seis de máquinas agrícolas e rodoviárias autopropulsadas, tratores de

rodas e de esteiras, colheitadeiras e retroscavadeiras e três que participam dos dois segmentos (ANFAVEA, 2016).

O Gráfico 2 apresenta o faturamento do setor, do ano 1966 a 2015, no Brasil. Observa-se que de 1966 até 1997, apesar de recuos em alguns momentos, o faturamento teve uma tendência de crescimento. A partir daí mesmo em alguns anos tendo apresentado alguma recuperação, a redução foi acentuada, retomando o crescimento, a partir de 2003. Em 2011 o faturamento do setor atingiu seu ápice e, depois, apresentou oscilações e decréscimo a partir de 2014, finalizado com uma grande redução, em 2015.

Gráfico 2 – Faturamento da indústria automobilística no Brasil, 1966 a 2015



Fonte: ANFAVEA (2017b, p. 40)

A produção acumulada de veículos, desde o ano da fundação da ANFAVEA até o ano de 2016, como pode ser verificado na Tabela 3, alcançou o montante de 75.816.861, destes 79,8% corresponde a automóveis e 13,3% a comerciais leves, o que representa 93,1% do total.

É importante destacar, que as montadoras possuíam, também, seus próprios Centros de Distribuição de Peças (CDP), direcionados ao atendimento do mercado de reposição. Ressalte-se ainda, que com o aumento da demanda do mercado de reposição e do atendimento pós-venda, as grandes montadoras decidiram pelo aumento dos investimentos em projetos de execução desses centros distribuidores (LUCHT, 2004).

Tabela 3 – Produção acumulada de veículos, 1957 a 2016

Tipo	Quantidade	%	% Acumulada
Automóveis	60.502.326	79,8	79,8
Comerciais leves	10.093.675	13,3	93,1
Caminhões	4.275.337	5,6	98,7
Ônibus	945.523	1,3	100,0
Total	75.816.861	100,0	-

Fonte: ANFAVEA (2017a). Adaptado por COUTO, 2017.

Esses CDP são responsáveis pelo recebimento dos componentes das montadoras: embalagem, estocagem, separação e despacho; para atender aos demais elos da cadeia, distribuidoras concessionárias, outros distribuidores, e oficinas autorizadas, como também, atender aos países que importam veículos da montadora.

Os fabricantes de autopeças e montadoras realizam também, exportações diretamente através de subsidiárias, representantes e distribuidores autorizados. Com exceção do MERCOSUL, a distribuição de peças para o mercado externo é efetivada através de transporte marítimo, especialmente pelos portos de Santos - SP, Tubarão - ES e Rio Grande do Sul - RS (LUCHT, 2004).

Tendo em vista à grandeza da indústria de fabricação de automóveis e aos seus vínculos intersetoriais, as decisões de investimento geralmente geram impactos no índice de emprego, nas condições de crescimento macroeconômico, no balanço de pagamentos e no ritmo de desenvolvimento técnico do país. Devido à pujança dos seus indicadores, os fabricantes de

automóvel, conseguem poder político e mantem os privilégios governamentais por longos períodos de tempo (ARAÚJO JUNIOR, 2006).

Segundo a ANFAVEA, em 2015, como pode ser conferido na Tabela 4, as 31 associadas reuniam 65 unidades industriais, sediadas em 11 estados, estando presentes em cinco regiões, - Sul, Sudeste, Centro-Oeste, Norte e Nordeste -, e em 51 municípios. Observa-se, entretanto que, do total, 35 encontram-se na Região Sudeste e 23 na Região Sul, concentrando as duas regiões 58 unidades, o que corresponde a 89,23% do total. O Estado de São Paulo, sozinho, detém 27 unidades, totalizando 41,54%.

Tabela 4 – Unidades industriais das associadas à ANFAVEA. Distribuição geográfica – 2015

REGIÃO / ESTADO	NÚMERO DE UNIDADES	%
NORTE	1	1,54
Amazonas	1	1,54
NORDESTE	3	4,62
Bahia	1	1,54
Ceará	1	1,54
Pernambuco	1	1,54
CENTRO-OESTE	3	4,62
Goiás	3	4,62
SUDESTE	35	53,85
Minas Gerais	4	6,15
Rio de Janeiro	4	6,15
São Paulo	27	41,54
SUL	23	35,38
Paraná	10	15,38
Rio Grande do Sul	11	16,92
Santa Catarina	2	3,08
TOTAL	65	100,00

Fonte: ANFAVEA (2016, p. 30). Adaptado por COUTO 2016

Referente à ocorrência de concentração das unidades fabris nas regiões Sul e Sudeste, em especial no Estado de São Paulo, as informações de Gattás (1981) e de Latini (2007) podem ser esclarecedoras. Segundo os autores, não pareceu pertinente nem oportuno ao GEIA fazer exigências no que se referia à localização nos projetos das indústrias que passaram por sua submissão, considerando que seria um fator de atraso, além de um ônus a mais, em uma etapa que exigia um relacionamento mais estreito entre as montadoras e as fabricantes de autopeças. Assim, não houve nenhuma interferência do GEIA quanto ao critério de escolha da localização adotado pelas indústrias, tendo, portanto, plena liberdade de decisão.

Todas, com exceção apenas da FNM, que estava situada no Rio de Janeiro, já estavam localizadas na Grande São Paulo, onde as linhas de montagem operavam desde o início. Algumas fizeram a opção, pela ampliação de suas instalações ou buscaram se localizar, posteriormente, no eixo Rio-São Paulo, por questões técnicas, econômicas e, principalmente de abastecimento, tendo em vista que, mais de 90% das indústrias de autopeças que existiam no País estavam localizadas na Grande São Paulo (GATTÁS, 1981).

Quadro 1 – Unidades industriais ou em processo de edificação

Empresa	Município/UF	Produtos	Inauguração prevista para
Shacman	Tatuí-SP	Caminhões	ND / NA
Honda	Itirapina-SP	Automóveis	ND / NA
Mercedes-Benz	Iracemópolis-SP	Automóveis	2016
Toyota	Porto Feliz-SP	Motores	2016

Fonte: ANFAVEA (2016, p. 31)

Além destas unidades, existem outras quatro que foram anunciadas e/ou encontra-se em fase de construção de suas instalações - Quadro 1. Observa-se que todas estão previstas para o Estado de São Paulo, o que vai ampliar sua supremacia em relação aos demais da União, no que se refere ao número de unidades de produção de veículos automotores.

5.1.1 Distribuidores, concessionárias das montadoras ou de veículos novos

Tomando como base as atividades da Seção G, Divisão 45, Grupo 45.1, Classe 45.11-1 e Subclasse: 4511-1/01, da CNAE, participaram deste elo, as atividades apontadas no Quadro 2.

Quadro 2 - Distribuidores ou concessionárias das montadoras ou de veículos novos

G	Comércio, reparação de veículos automotores e motocicletas
45	Comércio e reparação de veículos automotores e motocicletas
451	Comércio de veículos automotores
4511-1	Comércio a varejo e por atacado de veículos automotores
4511-1/01	Comércio a varejo de automóveis, camionetas e utilitários novos

Fonte: IBGE, 2015

Os distribuidores de veículos formam outro segmento importante, da cadeia do setor automobilístico existindo de acordo com Costa (2008) três diferentes tipos: os que operam com exclusividade para uma montadora concessionária específica; os que trabalham com mais de uma marca, ou fabricante de veículos, e vendem frequentemente veículos importados; e aqueles que operam no mercado de revenda de carros usados. Esta divisão não é de todo observada no mercado de Feira de Santana onde não atuam concessionárias que trabalham com mais de uma marca. As revendedoras especializadas na venda de veículos novos e as de usados serão abordadas em tópicos diferentes por apresentarem características divergentes.

No esquema da configuração da cadeia de suprimentos da indústria de autopeças, proposto por Lucht (2004, p. 104), o elo da cadeia -, denominado distribuidores concessionárias, conhecidas popularmente como “autorizadas” -, é formado pelas empresas, que têm autorização formal, concedida pelas montadoras a efetuar a distribuição dos veículos automotores de suas marcas. As representantes desse elo da cadeia, também, comercializam peças e acessórios “originais”, para os consumidores e frotistas e para os varejistas, não abordados pelo autor acima, e os aplicadores do canal independente.

O primeiro concessionário de automóveis do mundo teria sido Le Cordier. Sua iniciação na atividade teria acontecido quando, se aproveitando da fama do veículo criado por Amédée Bollée, o “Mancelle”, levou-o para a Áustria e para a Alemanha, despertando o interesse de todos, inclusive do Imperador da Áustria, Francisco José. O empreendimento gerou a encomenda de um grande ônibus a vapor à Bollée e, a partir daí todos os veículos que ele produziu, passaram a ser vendidos por Le Cordier, tanto na França, como na Áustria e na Alemanha (PIETSCH JUNIOR; CAVALCANTE, 1962).

Um fato curioso com relação à venda de veículos automotores, ainda em sua fase inicial de produção, aconteceu em 1909 quando Charle Herman Metz, presidente da *Waltham Manufacturing Company*, que funcionava na cidade de Waltham, no Estado de Massachusetts,

nos Estados Unidos, ofereceu a opção da compra do automóvel em partes, o denominado “plano Metz”. Por meio desse plano, o consumidor poderia adquirir o automóvel em partes, durante 14 meses, e ir, ele mesmo, montando-o. Através deste plano, a companhia conseguiu manter sua solvência durante três anos e vender mais de 40 mil veículos até seu fechamento, 13 anos depois. Trata-se de um plano *sui generis*, em que o pagamento e a entrega do bem são divididos (VIEIRA, 2009).

Os primeiros veículos automotores que ingressaram no Brasil foram adquiridos em países da Europa, pelos próprios compradores, quando em viagem. Como aconteceu com o pai da aviação, Alberto Santos Dumont, e sua Peugeot e com o aguerrido jornalista defensor dos escravos, José do Patrocínio, e seu Serpollet. Entretanto, à medida que os veículos se tornaram objeto de desejo de parte da sociedade, principalmente, da classe mais abastada, cresceu sua importação e surgiu a figura do importador. Denominados “agentes”, tratava-se de pessoas influentes da sociedade local, que aproveitavam seu prestígio pessoal, para intermediar o negócio das pessoas interessadas em adquirir os veículos. Em geral, tanto os compradores como os “agentes” se concentravam no eixo Rio-São Paulo, que era a região economicamente mais desenvolvida (FENABRAVE 50 ANOS, 2016).

Desde este período já se podia notar que a tendência era os “agentes” tornarem-se donos de centros automotivos, acumulando as funções de vendas de veículos, acessórios e peças de reposição, bem como, de prestação de serviços de assistência técnica. Não havia, no entanto, um conceito de formação de Rede como se atualmente, uma vez que, estes agiam de forma independente. Existia, também, uma grande carência de mão de obra qualificada e de maior profissionalização do setor. As grandes cidades apresentavam ainda um aspecto bucólico. As ruas de São Paulo e do Rio de Janeiro, em 1910, quando surgiram os primeiros agentes importadores de veículos, segundo a ANFAVEA (2006), eram dominadas por charretes, cavalos e bondes puxados por animal. Mas, já estava se formando, na época, o embrião da rede nacional de distribuição de veículos.

Para se vender automóvel no Brasil nos anos entre 1912/1913, se precisavam, além de sorte, muita imaginação. Um dos vendedores de automóveis na época era Willy Borghoff, que importava os da marca Opel, da Alemanha. Os veículos eram enviados para o Rio de Janeiro, montados, prontos para uso, já abastecidos de óleo, necessitando apenas de combustível e água para rodar. Como o mercado do Rio não era suficiente para absorver a quantidade de carros que o importador desejava vender, este fazia uso de um engenhoso artifício: realizava pedidos de alguns carros na Alemanha, tendo como destino as cidades de Salvador, São Paulo ou Porto Alegre. No período previsto para a chegada dos veículos, o importador colocava

anúncios nos principais jornais das cidades com informativos como o seguinte: “Por volta dos 10 a 15 visitará esta cidade o vendedor do famoso carro alemão Opel. Êle fará demonstração pública de suas qualidades e estará à disposição dos interessados em adquiri-lo” (PIETSCH JUNIOR; CAVALCANTE, 1962, p. 156).

No período aprazado, de acordo com o autor, Borghoff se fazia presente nas referidas capitais, retirava o veículo da alfândega, o abastecia e circulava dirigindo-o pela cidade. Algumas vezes parava em um café ou em uma “Brasserie”, onde havia reunião das pessoas do local e em breve apareciam curiosos e interessados, e o negócio era assim realizado. Nessa época a venda era feita por contato direto e, à exceção dos motoristas de praças do Rio de Janeiro, o pagamento era feito à vista, em dinheiro, e imediato. O produto comercializado era direcionado a pessoas que tinha posses e, portanto, podiam realizar o desembolso de imediato. Para retirar os automóveis na alfândega era necessário o pagamento de, pelo menos, dois terços do valor do imposto em ouro. O restante poderia ser pago em espécie, na moeda da época.

Os automóveis da marca Ford eram importados para o Brasil por William T. Wright (FORD, 2016). Neste período, não só no que se refere a Ford, mas à indústria automobilística em geral, apenas o cliente final participava da cadeia no Brasil. A contribuição dos fornecedores de insumos era bastante indireta e os agentes importadores ainda não desempenhavam o papel de distribuidores como ocorre atualmente. As demais atividades da cadeia eram elaboradas no exterior (SCAVARDA; HAMACHER, 2001; SEBRAE, 2004).

A distribuição de automóveis antes de 1920 tinha como base, principalmente, as distribuidoras-atacadistas. Estas, por sua vez, realizavam contratos com os revendedores em sua área de jurisdição. Com o passar dos anos a função de atacadista foi assumida pelos fabricantes, no intento de aprimorá-la, enquanto a de varejo foi mantida pelos revendedores. O uso do veículo usado, pelos compradores, como parte do pagamento do veículo novo, transformou a comercialização de automóveis em uma negociação mais complexa do que uma simples venda. Os fabricantes percebendo a dificuldade em organizar e supervisionar as instituições mercantis envolvidas, por sua grande quantidade e complexidade, decidiu adotar uma nova forma de distribuição. Dessa forma, o comércio varejista de automóveis teve seu crescimento através da organização dos revendedores franqueados (SLOAN JÚNIOR, 2001).

Durante o período de 1923 a 1929 o nivelamento da demanda por carros novos resultou, por conseguinte, numa mudança de ênfase na indústria, desde a produção até a distribuição. Os vendedores passaram a ter maior dificuldade para vender e começaram a surgir, para os revendedores, problemas de uma natureza inteiramente inédita. Esses problemas da

distribuição de automóveis, segundo Sloan Júnior (2001) foi minimizado por algumas pessoas. A conduta em voga da indústria automotiva, à época, era de que o fabricante deveria encarregar-se dos produtos, dos preços, da propaganda e da promoção e deixar o restante dos elementos de distribuição para o revendedor atuar.

A ideia predominante era que os revendedores não precisavam ter uma organização estável, já que o cliente quando se descolava para comprar um veículo já estava praticamente convencido. A complexidade dos problemas internos da organização de um revendedor e do mercado bem como a solidez de sua posição não era vistos como problemas do fabricante. Como CEO da GM na época, Sloan Júnior (2001), discordava desta ideia e se dedicou intensamente à relação com os revendedores, tornando-se um especialista. Segundo ele na indústria automobilística uma organização estável de revendedores era condição imprescindível para o progresso e estabilidade de uma fabricante de veículos.

A primeira agência de revendedor autorizado Ford foi inaugurada no Brasil, em 1921. Com sede na Rua Sólón, no bairro Bom Retiro em São Paulo, a instalação industrial tinha um edifício construído especialmente para funcionar a nova linha de montagem. Em 1925, seis meses depois da chegada da GM ao país, foi fundada por Felício Vigorito, em Capivari, município de São Paulo, a Concessionária Vigorito. Esta seria, segundo o portal da empresa, a primeira concessionária Chevrolet do Brasil e possuía, em 2016, ainda seis unidades em funcionamento no estado de São Paulo (GONÇALVES, 1966; VIGORITO, [2016]).

Os revendedores já estavam espalhados pelas grandes cidades e ofereciam veículos de todos os tipos, tamanhos e preços, no ano de 1926. A partir de 1929, tendo em vista a construção de estradas, o mercado de automóveis cresceu a passos largos. O número de revendedores também crescia a cada ano. Ocorreu, igualmente, uma diversificação da frota de automóveis e caminhões que circulava pelo país, havia quase todas as marcas: Overland, Berliet, Buick, Bens, Chevrolet, Peugeot, Cadillac, Ford, Alfa Romeu, Isotta-Franschini, Hispano-Suiza, Rolls-Royce, Packard, Citroën, Opel, Pontiac, Oldsmobile, FIAT e mais uma dezena de outras (LATINI, 2007).

As montadoras como a Ford e a GM, na década de 1920, davam prioridade às empresas e profissionais que tinham relação com a prestação de serviços, nas nomeações de seus concessionários. Neste período, a assistência técnica era um pilar importante para o negócio. Muitos distribuidores autorizados foram nomeados dentre os agentes importadores (ANFAVEA, 2006).

A busca por mercados promissores fez com que as fábricas apostassem, a partir de 1930, na montagem de um sistema produtivo no Brasil. O modelo inicialmente montado foi o

CKD, que significa completamente desmontado, e era constituído apenas de componentes importados (FENABRAVE, 2016). O sistema provou ser eficiente para a época e facultou o aumento da oferta de veículos de passeio e de pequenos caminhões no mercado nacional. Este modelo também influenciou o lado comercial, uma vez que, houve a necessidade de ampliar os canais de vendas para escoamento da produção, e assim as fábricas criaram baseadas no modelo norte-americano, suas redes de distribuição que deram novo impulso à combinação entre venda e prestação de serviços.

Quando ocorreu a produção efetiva de veículos, a partir dos anos 1950, ocorreu, também, a expansão do setor de distribuição. Em meados dos anos 1960, os distribuidores de veículos no País tomaram consciência de que não poderiam ser a parte mais fraca na relação e começaram a se unir. A primeira entidade com abrangência nacional visando atender aos interesses dos empresários do setor foi a Associação Brasileira dos Revendedores Autorizados de Veículos – ABRAVE (ANFAVEA, 2006; FENABRAVE 50 ANOS, 2016).

A concessão comercial entre os produtores foi disciplinada pela Lei nº 6.729, de 28 de novembro de 1979, conhecida como Lei Renato Ferrari, ou seja, regulamentava a distribuição de veículos automotores terrestres pelas montadoras e revendedores. Segundo definição dessa Lei: o distribuidor é a empresa comercial, que além de realizar a comercialização de veículos automotores, implementos e componentes novos, fornece também a assistência técnica a esses produtos, bem como, exerce outras funções pertinentes à atividade (BRASIL. Planalto, 1979).

Apesar desta Lei não ter evitado todas as divergências, ocorreram avanços e atualmente é tida como uma das principais conquistas da rede de distribuidores no decorrer de sua história. Antes a reclamação principal era que os contratos de concessão comercial, firmados em 1920 e reformulados após trinta anos, controlavam os distribuidores administrativa e comercialmente. Após sua publicação, ocorreu a diminuição da burocracia existente na relação e as associações de marca passaram a ter mais acesso à indústria (ANFAVEA, 2006).

A concessão tinha como objeto: a comercialização de veículos automotores, de implementos e componentes produzidos fabricados ou fornecidos pelo fabricante; a prestação de serviços de assistência técnica a esses produtos, incluindo o seu atendimento ou revisão; e o uso gratuito da marca do fabricante, como identificação. Os contratos da concessão comercial, escritos e padronizados para cada marca, especificavam os produtos, a área de atuação, a distância mínima e a quota de veículos, bem como as demais questões financeiras, organizacionais, de capacidade técnica, de instalações, de equipamentos e da mão-de-obra especializada dos distribuidores – concessionário (BRASIL. Planalto, 1979).

Essa Lei recebeu alterações, no ano de 1990, através da Lei 8.132 de 26 de dezembro. Dentre as principais alterações estavam: no artigo 5º, a permissão do consumidor adquirir os bens e serviços em qualquer concessionário de sua preferência; no artigo 6º, a retirada do direito de preferência da concessionária já estabelecida em uma área demarcada em caso de uma nova nomeação; e no Art. 13 a retirada da fixação de preços de vendas, pela concedente, fabricante, das mercadorias objeto da concessão (BRASIL. Planalto, 1990).

As montadoras de veículos, em 2004, mantinham a mesma relação do início de sua operação no Brasil, nos anos 1920, com sua rede de concessionárias. Montada com base no modelo convencional americano, as montadoras buscavam atender a demanda do varejo através de representantes, negociantes locais, previamente selecionados que faziam a venda e a assistência técnica nos veículos por elas fabricados. Os empresários locais através da celebração de contratos de concessão com as montadoras obtinham a exclusividade da representação da marca num território pré-estabelecido, realizavam a venda e a assistência técnica dos veículos novos da marca, prestavam os serviços de assistência técnica, inclusive garantias, e comercializavam peças originais de fábrica (POPADIUK, MEINERT, 2007).

A relação entre os representantes e as montadoras está longe de ser simples. Os interesses e necessidades estão em negociação constante, devido à concorrência e turbulências do mercado, cenário agravado na década de 1990, com a entrada de novas marcas no país. Apesar de parecer paradoxal, no início da década de 2010, devido à crise enfrentada no período de 1995 a 2000, existia menos concessionária no país do que no período anterior ao da entrada de marcas novas, como Citroën, Honda, Mitsubishi, Peugeot, Renault. Com a diminuição da margem de lucro na venda de veículos novos, a evolução tecnológica dos veículos e a ampliação do prazo de garantia advieram o encerramento dos concessionários mais tradicionais e a mudança de propriedade das revendas, levando ao aumento da concentração da atividade na mão de grupos. A entrada de novos fabricantes, com os novos modelos adotados, acirrou a competitividade, levando às montadoras instaladas, - Ford, General Motor, VW e Fiat -, a repensarem e revisarem suas gigantescas estruturas, a relação com a rede de revendedores e com os clientes (ANFAVEA, 2006).

A disposição de lojas de revenda de veículos novos e, especialmente, usados formando aglomerações em *auto shoppings* ou em algumas vias urbanas, segundo Zacarelli *et al.* (2008), é uma tendência. Em Feira de Santana, conforme será discutido mais adiante em outro capítulo, tem ocorrido à aglomeração em algumas vias da cidade, em especial no caso da venda de veículos usados, não existindo, entretanto, *auto shoppings*.

Os distribuidores, concessionárias, de veículos nacionais e importados são representados e têm seus interesses políticos, econômicos e legais defendidos pela FENABRAVE. Essa entidade reunia aproximadamente 7,9 mil empresas do setor, contando com 380 mil colaboradores diretos, que geraram uma receita anual de R\$ 287,9 bilhões, em 2014, correspondendo a 5,2% do Produto Interno Bruto – PIB nacional. Condensava 51 Associações de Marcas de automóveis, veículos comerciais leves, caminhões, ônibus, implementos rodoviários, tratores, máquinas agrícolas e motocicletas (FENABRAVE, 2016). Destas associações de marcas 23 são de automóveis e veículos comerciais leves. Como neste trabalho serão estudados apenas: os automóveis, nacionais e importados e os veículos comerciais leves, interessa também, apenas, as associações de marca vinculadas a estes veículos automotores.

Em Feira de Santana a aquisição de veículos novos, no início, apesar de não existir registros escritos, provavelmente como acontecia em outros rincões do país, era feita diretamente pelo próprio comprador. Assim é que o “Mercedes roncador”, do Cel. Agostinho Froes da Mota, deve ter sido adquirido por ele próprio, em uma de suas viagens à Europa. Com o passar dos anos, com o aumento da produção de automóveis e o aumento de pessoas interessadas em comprá-los, surgiram comerciantes que adquiriam os veículos no exterior e colocavam a venda no mercado local. Tempos depois apareceram os representantes das fábricas que se encarregavam de buscar interessados pelo produto e realizavam a intermediação da venda e o transporte.

Com base nos estudos realizados foi possível se estabelecer uma ordem do surgimento das denominadas concessionárias na cidade de Feira de Santana, relacionando-as às montadoras. Quase que unanimemente, as pessoas contatadas afirmaram que a primeira concessionária de veículos na Cidade foi a Ford, de Luiz Azevedo. Entretanto, duas informações se complementam e colaboram para um entendimento diferente. A primeira delas é o trecho do livro escrito por João Falcão, que trata da história da vida de seu pai, João Marinho Falcão, importante comerciante e político de Feira de Santana, onde descreve o acidente automobilístico ocorrido com o mesmo, no ano de 1930:

Finalmente, encerrou o ano comprando um carro da marca **Ford**. Um inesperado acidente, entretanto, quase estragou um ano tão promissor e de tantas realizações para aquele homem de origem tão modesta. Depois de ligeiras instruções dadas pelo **concessionário da companhia**³⁰, e vendedor do carro, seu amigo Antônio Ferreira da Silva, resolveu temerariamente dirigir o automóvel para experimentá-lo. Resultado: capotou, ferindo ligeiramente o amigo, sofrendo uma fratura no nariz que o deformou e deixou uma cicatriz para o resto da vida (FALCÃO, 1993, p. 66).

³⁰ Grifo nosso.

A segunda informação foi a obtida com Willy Azevedo de Souza, de que seu pai, Luiz Azevedo, em suas idas a Feira de Santana para comprar produtos para a loja que possuía em Amélia Rodrigues, observou que existia um galpão com o nome Ford. Procurou saber de quem era e identificou o proprietário, que vinha tentando colocar uma revenda de veículos desta Marca na cidade, mas acreditava que não tinha comprador. Luiz se questionava: mas não tem gente que tem automóvel na Cidade? E acabou por compreender que o senhor não tinha “queda” pelo negócio. O senhor propôs a Luiz a venda do empreendimento, sendo fechada a transação (SOUZA, 2017).

Ao comparar as duas informações, se deduz que Antônio Ferreira da Silva era o senhor, proprietário do galpão com o letreiro com nome Ford e teria sido o proprietário da primeira concessionária de automóveis em Feira de Santana. Mario Sérgio Pinto Ferreira, neto de Antônio Ferreira da Silva, informou que o avô era representante de uma exportadora de fumo, se responsabilizando pela compra e envio do produto e que havia iniciado um negócio de importação de veículos (FERREIRA, 2017).

O negócio de Antônio Ferreira da Silva teve curta duração, entretanto Luiz Azevedo se tornaria um verdadeiro revendedor da marca Ford. Em duplicata de nº 202, datada de 13 de agosto de 1947, constante na Ação Executiva do Processo Cível, movida pela empresa, é possível levantar alguns dados. Consta que era uma “Agência Ford”, que comercializava automóveis, caminhões, tratores, além de óleos, lubrificantes, gasolina, pneus, câmaras de ar, estopa e acessórios em geral. Oferecia também os serviços de oficina mecânica. No citado documento, o responsável é denominado “Concessionário” (CEDOC, 1948).

Luiz Azevedo assumiu o controle do empreendimento no ano de 1934 ou 1935 (SOUZA, 2017). Apesar desta referência cronológica se basear na memória de seu filho, é possível verificar no processo, datado de 1943, movido por Delfino Lopes dos Santos, ex-funcionário das oficinas mecânicas de reparos e reformas de automóveis e caminhões, cujo proprietário era Luiz Azevedo, que o requerente prestava serviços desde janeiro do ano de 1938, o que faz crer que a concessionária existia desde antes este período (CEDOC, 1943).

A história do empreendimento se confunde com a do seu proprietário. Natural de Bom Jardim, atual Teodoro Sampaio, Luiz Azevedo foi convidado a ajudar sua madrinha a conduzir o negócio, do falecido esposo, na cidade de Amélia Rodrigues. Constituíram então, em 1930, a sociedade de secos e molhados: Derlinda & Azevedo. Como nessa área já existia um movimento de automóveis e caminhões e as estradas eram muito precárias, o que provocava muitas quebras, vislumbrou a necessidade de vender na loja óleo, peças e gasolina. Sempre teve interesse por automóveis, o nome que foi dado ao seu primogênito, Willy, foi

decorrente do contato com Willy Borghoff, que era um dos sócios da Borghoff, Santos & Cia. (SOUZA, 2017). Essa firma foi constituída em 1912, com o objetivo de importar e comercializar automóveis e peças, da marca alemã Opel e fornecer assistência técnica (PIETSCH JUNIOR; CAVALCANTE, 1962).

Tinha interesse de negociar com veículos, mas Amélia Rodrigues não comportava um empreendimento desse tipo, não era ponto de passagem como hoje. Mantinha contato constante com a cidade de Feira de Santana, onde adquiria produtos para sua loja. Uns seis meses após o nascimento do filho Willy, em 1933, a loja pegou fogo. Vendia querosene e gasolina que recebia em embalagens maiores e fracionava em latas de dezoito litros, fechadas com solda. No fechamento de uma das latas uma fagulha provocou o incêndio que se alastrou pela loja e a consumiu por inteiro. Foi neste período que entrou em contato com o proprietário do galpão em Feira de Santana, com o nome Ford (SOUZA, 2017).

Naquela época Navarro Lucas já tinha praticamente uma linha de montagem de veículos em Salvador para automóveis e caminhões, - que eram de pouca tonelagem, quase que o mesmo automóvel com as carrocerias-, e prestígio nacional por importar dos Estados Unidos em caixões, os veículos desmontados e montá-los no Brasil. Foi o primeiro revendedor brasileiro com essa categoria de importar veículos desmontados e operar com trilho, em uma linha de montagem similar a existente na fábrica da Ford, nos Estados Unidos, obedecendo à sistemática de Henry Ford. Luiz Azevedo foi a Salvador conhecer a linha de montagem e constatou que não tinha condições de fazer algo semelhante, mas poderia montar os carros se não viessem tão desmontados, e como havia assumido o galpão, imaginou que poderia receber os veículos em caixões (SOUZA, 2017).

Os veículos vinham de navio até Salvador e depois eram transportados por caminhões até Feira de Santana. Em um caixão comprido e pesado vinham dois caminhões desmontados - os chassis, como os motores encaixados e os diferenciais, prontos e o restante tudo desmontado-. No outro caixão, que era alto, mas não tão pesado, vinham as duas cabines. O transporte desse material se tornou um sério problema por anos. Quando chegavam ao porto, tinham que ser retirados em caminhões e levados até Feira de Santana. Nas docas o guindaste colocava o caixão na carroceria do caminhão, o que apavorava o motorista, pois logo no momento em que a carga era solta no fundo, a frente do caminhão levantava, mas depois voltava para o chão, uma vez que o caixão mais longo passava da carroceria (SOUZA, 2017).

Seguiam por 144 km de estrada de barro e levava um dia inteiro para chegar ao destino, onde surgia um problema maior, retirar os caixões do caminhão. No porto havia o guindaste para movimentar a carga, mas no galpão não. Após avaliar as opções, criaram uns rolos de

ferro que eram colocados embaixo das caixas com o auxílio de um macaco que suspendiam a parte do caixão que sobrava da carroceria. Depois o motorista puxava o caminhão de vez e o caixão caía. Para amortecer a queda eram colocados pneus. Tinha o risco de dano, mas essa prática foi a que perdurou por muito tempo (SOUZA, 2017).

No caso dos automóveis era transportada uma unidade por caixão. Portanto vinha praticamente todo montado. Para caminhões era complicado trazê-los dos Estados Unidos montados, pois o custo era muito alto e os riscos muito grandes. Os veículos vinham bem acondicionados, mas não havia critérios nos navios para o armazenamento sendo normal o automóvel chegar avariado, com portas machucadas e outros danos graves (SOUZA, 2017).

Era sempre uma improvisação e um risco muito grande. No caso da Ford, da Chevrolet e da Chrysler a relação era mais organizada, procuravam dar suporte ao revendedor e havia uma logística desde a saída dos EUA o que dava segurança na aquisição dos veículos das marcas. Com outras como a Citroën, vindo da França, por exemplo, não se sabia da existência de peça para substituição, onde comprar a peça e o que fazer se o carro quebrasse, além disso, os mecânicos locais não conheciam a máquina. Em decorrência da situação das estradas, havia muitos problemas principalmente com quebra, por que os carros, desde aquela época adaptados para asfalto enfrentavam muitas adversidades (SOUZA, 2017).

Por volta de 1949, os caminhões e automóveis eram trazidos de São Paulo e como vinham rodando não existiam veículos zero quilômetro, considerando ainda que as estradas não eram asfaltadas, o que aumentavam os desgastes. O comprador de Feira de Santana e Salvador recebia o veículo com dois mil quilômetros rodados e os de Recife com quase quatro mil quilômetros. Levava de São Paulo a Feira de Santana, de automóvel, três dias e de caminhão, cinco dias. Atolar era uma coisa muito normal, os condutores perguntavam no caminho onde tinha atoleiro e as pessoas informavam os locais a serem evitados, especialmente no trecho em Minas Gerais onde chovia muito (SOUZA, 2017).

Os filhos de Luiz Azevedo, Willy Azevedo de Souza e Luiz Azevedo de Souza Filho, participam ativamente nos negócios do pai. Desde muito jovens já dirigiam os veículos da origem até a Cidade e, por fim, assumiram os negócios. Por esse motivo é que Boaventura (2006, p. 115), no seu texto do ano de 1960, em que defende a criação de um “museu da estrada, do motorista”, faz o comentário onde considera que o povo da cidade é ingrato, tendo em vista que: “[...] só se fala no jovem Willy da Ford [...]”.

A segunda concessionária instalada em Feira de Santana foi a de Gerson Rocha, que comercializava veículos da marca Chevrolet e se localizava na Praça do Comércio, nº 16, no centro da cidade, próxima da concessionária Ford. Havia, também, algumas pessoas que

importaram veículos para revenda. Segundo Antônio Moreira Ferreira, o Antônio do Lajedinho, seu cunhado, Modesto Cerqueira, foi um dos primeiros importadores de veículos da cidade. Ele próprio era o responsável por fazer a negociação com uma pessoa da cidade de Detroit, nos Estados Unidos, um baiano de prenome Carlos. Os veículos eram transportados desmontados e armazenados em caixas de madeira, e chegavam até o porto de Salvador em navios e depois eram encaminhados para a cidade de Feira de Santana (LAJEDINHO, 2017).

Junto com os veículos também eram transportadas algumas peças de reposição, especialmente as pequenas e caras e de difícil adaptação, como condensadores, platinados e outros. A residência de Modesto Cerqueira, ficava na Rua Visconde do Rio Branco, nº 361, esquina com a Rua Carlos Gomes, conforme Revista Renascença³¹, onde hoje funciona a loja Esquina Embalagens. A montagem dos veículos acontecia em uma área nos fundos da residência, com acesso pela Rua Carlos Gomes, nº 7, onde abriu uma empresa para este fim e para a venda de peças, a Cerqueira & Borges.

Outro comerciante de veículos novos e usados foi Juca Dias. Inicialmente funcionava na Rua Barão de Cotegipe, nº 1106, no Centro, onde hoje está localizado um supermercado G. Barbosa. Depois de algum tempo, se transferiu para a Avenida Presidente Dutra, nº 111, próximo à Praça Jackson do Amaury, no Centro - onde funciona hoje a Rodobens Pneus. Foi adquirida, posteriormente, pelo Grupo Marinho & Santos, que a administrou por um curto período de tempo (DIAS, 2017).

No endereço onde havia funcionado inicialmente a empresa de Juca Dias, na Rua Barão de Cotegipe, em 1963. Passa a funcionar como concessionária da Simca do Brasil e no da Praça Jacson do Amaury, continua a funcionar como concessionária Willys Overland, só que em ambos os casos sob a batuta da S/A João Marinho Falcão, tendo Newton da Costa Falcão como presidente e José da Costa Falcão como vice-presidente (FALCÃO, 2008)

No mesmo trecho do texto, do ano de 1960, em que registra a participação de Willy como concessionário Ford, Boaventura (2006, p. 115) também faz registro da participação de Juca Dias neste ramo de negócios: “Hoje sé (*sic*) se fala em Juca Dias despejando o alto luxo dos Aero-Willis na cidade [...]”. Juca Dias, assim como Willy Azevedo representavam, na visão desse autor, o novo, o moderno, tendo em vista que outros, antes deles, já haviam exercido o mister da venda de automóveis novos na cidade.

Willy Vasconcelos de Azevedo Souza, o primogênito de Luiz Azevedo, e seu irmão, Luiz Azevedo de Souza Filho, depois de algum tempo e algumas dificuldades em dar

³¹ Disponível em: Fundação Senhor dos Passos, Memórias, 2012 (CDROM)

continuidade à comercialização de veículos da marca Ford, fundaram a Feira Motor, que era concessionária VW. Segundo Souza (2017) a Ford nos anos 1960 passou a dar prioridade à produção e comercialização de caminhões o que comprometeu a continuidade dos negócios. Essa mesma razão foi dada por Antônio Navarro Lucas para ter passado a trabalhar com veículos da Willys (HENRIQUE, 1988).

A Feira Motor se localizava na Avenida Presidente Dutra, nº 411, na esquina com a Rua Castro Alves, no Centro, onde hoje funciona a Feira Mult. Tinham participação na sociedade, além de Luiz Azevedo e seus filhos Willy Azevedo de Souza e Luiz Azevedo de Souza Filho; Edmundo Esquivel. Após algum tempo entrou no negócio João Torres Dantas Filho, que acabou assumindo a direção. De acordo com a análise das informações obtidas nos comprovantes de inscrição e situação cadastral, os cartões de CNPJ, é a firma deste ramo de negócio, que iniciou suas atividades há mais tempo. Encontra-se com situação ativa junto à Receita Federal, com outro endereço, apesar de não realizar mais nenhuma negociação.

A participação desse citado empreendimento foi registrada por José Ferreira Pinto, conhecido como Zé Pinto, quando narrou que, no ano de 1962, em sociedade com seu irmão Júlio Ferreira Pinto e seu primo Romeu de Alcântara Pinto, solicitou do prefeito da Cidade na época, Arnold Ferreira da Silva, a concessão para a exploração do serviço de transporte coletivo. O projeto de Lei foi encaminhado à Câmara de Vereadores e aprovado, permitindo aos sócios a compra de 13 veículos do modelo Kombi, da VW, na Feira Motor Ltda., revendedora da marca na cidade, de propriedade de “Willie Azevedo, Raimundo Esquivel e Luiz Azevedo Filho” (PINTO, 2015, p. 122).

Jaime Cerqueira da Cunha havia inaugurado no ano de 1961 sua loja de automóveis denominada Star Veículos, que se localizava na Avenida Senhor dos Passos, nº 1094, Centro, onde hoje funciona uma agência do Banco Brasileiro de Descontos - Bradesco e onde negociava automóveis novos de todas as marcas. Apesar de não ser uma concessionária, pois, como informado, negociava diversas marcas de veículos, também não poderia ser classificada no elo de distribuidoras, concessionárias, de veículos usados, uma vez que comercializava carros novos. Esta teria sido a primeira “agência” de automóveis da cidade (CUNHA, 2017).

Tendo vista que o sonho de todo “picareta”, como era denominado os comerciantes de veículos à época, eram se tornar um concessionário, Jaime Cunha fundou, no mês de maio de 1965, a Comercial de Automóveis, que foi a quarta concessionária, na sequência de surgimento na cidade. Localizava-se na Avenida Presidente Dutra, nº 340 e, inicialmente, era uma concessionária da Simca do Brasil, comercializando veículos dos modelos: Chambord (1959) Jangada (1962) e Tufão (1964).

A Simca, em 1966, lançou a série Emi-Sul. Os primeiros veículos da série que foram produzidos, devido à grande potência, apresentaram quebra das árvores de comando de válvulas, virabrequim e mancais. A fabricante reconheceu o problema, promoveu o primeiro *recall* de que se tem notícia no País, cobrindo todos os gastos da recuperação dos veículos através da garantia (SANDLER, 2011). A Comercial de Automóveis vendeu 16 destes veículos e todos “bateram o motor”, o que comprometeu a confiabilidade da marca. Assim, neste mesmo ano, passou a ser uma concessionária Vemag, negociando veículos dos modelos: Belcar, Vemaguete e Fissore. A vinculação a essa marca não durou muito tempo. Por volta de 1968 a 1969 passou a ser uma concessionária VW (CUNHA, 2017).

Uma Concessionária da marca Ford que funcionou em Feira de Santana depois da de Luiz Azevedo e antes da Norauto Automóveis, foi a Baveima Veículos, que também era representante da Ford. Teria funcionado na Avenida Presidente Dutra, nº 849, na esquina com a Rua Vasco Filho, onde hoje funciona a Telescap Escapamentos (OLIVEIRA, 2017).

De acordo com as informações levantadas essa concessionária não funcionou por muito tempo na Cidade. Foram localizados alguns documentos, que fazem alusão à sua presença na *urbe*. Um desses documentos é um anúncio de um convite de José Brandão para a festa “A NOITE DA IDADE DA PEDRA”, que foi realizada no dia 20 de junho de 1968, no Bar Caverna, com o patrocínio da Baveima (FREITAS, 2013, p. 231). O outro documento é um processo de cobrança que tem como autor a Baveima – Bahiana Veículos e Máquinas S/A, onde é possível confirmar que a sua filial, na cidade de Feira de Santana, estava localizada na Av. Presidente Dutra, nº 849 (CEDOC, 1976).

A Subáe Veículos era uma concessionária da marca Chrysler, de propriedade de Licio Silva, Juquinha e Carlinhos. Foi inaugurada em torno de 1972, na Avenida Presidente Dutra, nº 1361, onde funciona atualmente a Motopel e depois se mudou para um prédio próprio e mais amplo, no nº 2667, na mesma avenida. Funcionou como concessionária Chrysler até o ano de 1981, quando a marca foi adquirida pela VW que parou a fabricação de seus automóveis. Tentou manter o empreendimento funcionando por mais dois anos trabalhando com a marca Fiat e depois com a Gurgel, mas finalmente encerrou as atividades. (SILVA, 2017). A VW já havia adquirido 67% da Chrysler desde janeiro de 1979 e vinha, desde esta época, desencorajando a fabricação dos automóveis da citada marca (VIEIRA, 2010).

A Norauto Automóveis outra concessionária da marca Ford, que funciona até a atualidade, surgiu em 1972, da sociedade formada por: Modasil Cerqueira; seu pai, Modesto Cerqueira; seu irmão, Noide Cerqueira; e José Santanna Oliveira. Posteriormente, em 1976, Modesto Cerqueira e seus três filhos: Noide, Modasil e Felisberto fundaram a Jacuípe

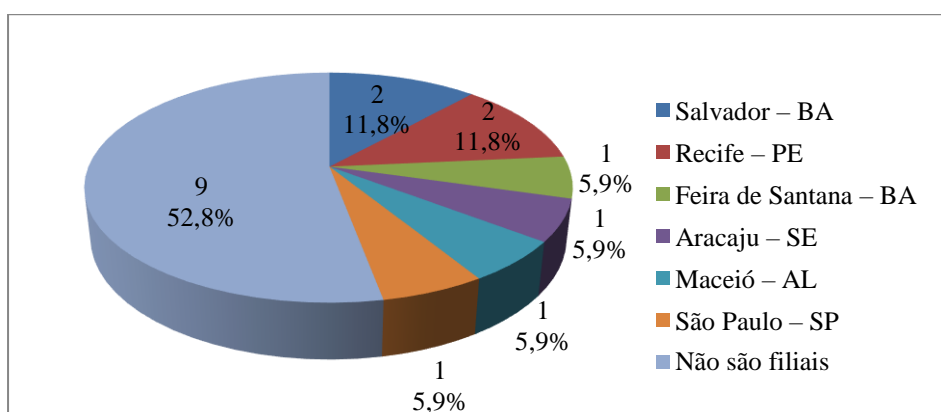
Veículos, da marca Fiat. O empreendimento iniciou as atividades no local onde funciona ainda hoje a matriz, na Avenida Presidente Dutra, nº 1180 - Centro. (OLIVEIRA, 2017).

A Paraguassu Veículos, concessionária da GM ou Chevrolet em Feira de Santana, iniciou suas atividades no ano de 1974, da parceria entre a agência de veículos Eudil, que tinha como sócios Euvaldo Andrade de pseudônimo Vadinho e Dilton Barros, e a Frutosdias, que já atuava no setor na Capital do Estado. A Paraguassu Veículos iniciou seu funcionamento no mesmo endereço da Eudil, na Rua J. J. Seabra, nº 401 e depois se mudou para o endereço onde funciona atualmente, na Avenida Presidente Dutra, nº 2568, Capuchinhos (BARROS, 2017).

Os veículos novos eram estocados e comercializados em lojas concessionárias de uma única marca. Não se observava a comercialização por uma mesma loja de veículos novos de marcas diferentes, ou seja, inexístiam as chamadas lojas multimarcas, o que inclusive era uma limitação legal. Por outro lado, como muitas vezes receberem os veículos usados dos clientes em forma de pagamento do veículo novo, é comum que as lojas concessionárias possuíssem estoque e comercializassem veículos usados de várias marcas.

A verificação se os empreendimentos deste elo eram filiais e se fossem onde estavam localizadas as matrizes, permitiram a constatação de que a maioria era formada de empresas que não são filiais, ou seja, que a matriz está localizada no município, conforme os dados apresentados no Gráfico 3.

Gráfico 3 - Município de localização da matriz



Fonte: COUTO, 2017. Pesquisa de campo

Foi possível determinar quais as que possuíam outras filiais e onde estavam localizadas, conforme pode ser visto na Tabela 5:

Tabela 5 – Relação das distribuidoras concessionárias e localização de suas filiais e matrizes

CONCESSIONÁRIAS	QUANTIDADE
Fiori - Jeep	9
Recife – PE – Matriz	2
Salvador – BA	2
Feira de Santana – BA	1
Lauro de Freitas – BA	1
Boa Vista - RR	1
Campina Grande - PE	1
Manaus - AM	1
Bremen - Volkswagen	8
Recife – PE - Matriz	3
Salvador – BA	2
São Luiz – MA	2
Feira de Santana – BA	1
Paraguassu - Chevrolet	5
Feira de Santana – BA - Matriz	2
Alagoinhas – BA	1
Serrinha – BA	1
Santo Antônio de Jesus – BA	1
Caoa - Hyundai	2
São Paulo – SP - Matriz	1
Feira de Santana – BA	1
Jacuípe - Fiat	2
Feira de Santana – BA - Matriz	2
Imperial - Honda	6
Salvador – BA	4
Feira de Santana – BA	1
Petrolina – PE	1
Pateo - Hyundai	7
Recife – PE - Matriz	1
Salvador – BA	1
Feira de Santana – BA	1
Olinda – PE	1
João Pessoa - PB	1
São Luiz – MA	1
Manaus – AM	1
C.V.L. - Citroen	3
Aracaju – SE - Matriz	2
Feira de Santana – BA	1
Norauto - Ford	2
Feira de Santana – BA - Matriz	1

Continua

CONCESSIONÁRIAS	QUANTIDADE
Salvador – BA	1
Jubiabá - Renault	2
Feira de Santana – BA - Matriz	1
Salvador – BA	1
Topázio - Toyota	4
Feira de Santana – BA - Matriz	1
Itabuna – BA	1
Teixeira de Freitas – BA	1
Jequié – BA	1
Torii - Mitsubishi	2
Feira de Santana – BA - Matriz	1
Lauro de Freitas – BA	1
Francar - Kia	3
Salvador – BA - Matriz	1
Feira de Santana – BA	1
Vitória da Conquista – BA	1
Kaizen - Suzuki	1
Feira de Santana – BA - Matriz	1
Saphir - Peugeot	1
Feira de Santana – BA - Matriz	1
Sania - Nissan	3
Feira de Santana – BA - Matriz	1
Vitória da Conquista – BA	1
Itabuna – BA	1
TOTAL	60

Fonte: COUTO, 2017. Pesquisa de campo.

Como 100% das representantes deste elo eram legalizadas e em pequena quantidade, foi possível identificar o número do CNPJ, bem como, consultar e imprimir uma cópia do comprovante de inscrição e situação cadastral. Isso facultou a obtenção de demais dados como: razão e denominação social, endereço completo, data de abertura, e outros. O acesso e a obtenção de outras informações, também, foram possibilitados, até mesmo os referentes aos respectivos faturamentos.

No caso deste elo não se buscou informações sobre o nível de especialização, pois notoriamente, é altamente especializado. Cada distribuidora comercializa veículos novos e realiza manutenção e reparação de veículos apenas da marca que é concessionária, a exceção dos veículos usados que são recebidos como parte do pagamento dos novos. Questões estas

estabelecidas por lei e expressas em regras contratuais firmadas entre as concessionárias e as fabricantes, montadoras, da marca.

5.2 CANAL INDEPENDENTE

A assistência pós-venda ou mercado de reposição refere-se às atividades associadas de peças de reposição e de serviços de reparação, após venda inicial de um bem. No mercado de reposição da indústria automobilística existe a reparação original, enquanto o bem estiver no período de garantia, ou *Original Equipment Service* (OES) e aquela quando o bem estiver fora do período de garantia ou *Independent Aftermarket* (IAM) (SUBRAMONIAM; HUISINGH; CHINNAM, 2009). Em outras palavras, o veículo após ser vendido pelo distribuidor, concessionária, da montadora passa a ser usado pelo seu adquirente. Durante o período de garantia o proprietário do veículo deve realizar as revisões obrigatórias, em uma das concessionárias da marca, onde são aplicadas as peças e acessórios originais. Passado esse período o proprietário está livre para adquirir as peças e acessórios e realizar a manutenção de seu veículo em outros estabelecimentos que não estão vinculadas às montadoras.

As empresas que comercializam peças e acessórios e realizam a reparação de veículos automotores que não possuem vínculo com as montadoras, formam o denominado canal independente. Este canal é formado pelos elos dos: atacadistas, distribuidores; varejistas; e aplicadores, reparadores. Visa atender as demandas dos consumidores individuais e frotistas. Quando todos os elos estão presentes e participam do canal é chamado canal tradicional.

Existe uma vasta literatura sobre a indústria automobilística, contudo, pouca ou quase nada sobre o mercado de reposição (CAMARGO, 2016). Esse fato foi constatado na prática. O mercado de reposição, especialmente em se tratando do canal independente, é pouco estudado. E quando o é, as informações são superficiais e pautadas em dados que, na maioria das vezes, não se sustentam após uma verificação mais aprofundada.

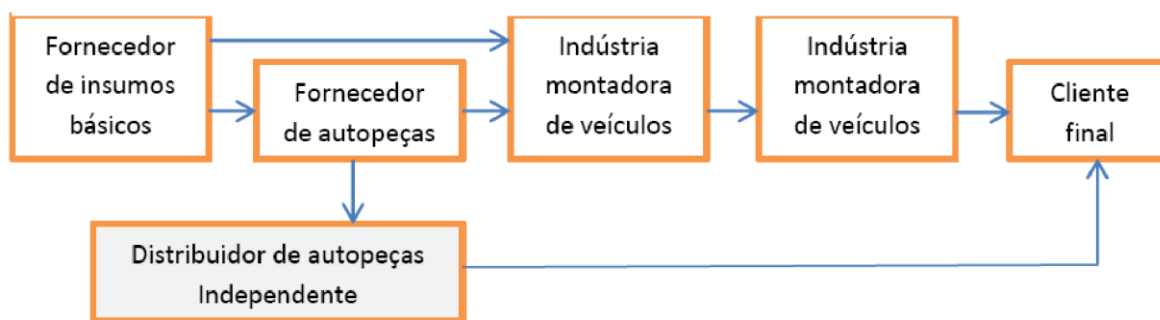
No capítulo terceiro de seu trabalho, Camargo (2016) aborda a complexidade da cadeia de suprimentos da indústria automobilística e apresenta uma revisão da literatura existente sobre a indústria brasileira de autopeças, suas características e o mercado de reposição. O autor conclui o parágrafo considerando que, no citado capítulo, é introduzido o conceito de autopeças independente e faz a diferenciação entre independente e pirata.

Tem sido comum a associação dos termos “pirata” e “falsificação” aos fabricantes independentes de autopeças. Contudo, o setor é composto por firmas regulares, que geram

empregos formais e exercem suas atividades, não raramente, seguindo processos certificados no padrão ISO. Não induzem o consumidor a erro, simplesmente oferecem um produto similar, genérico. Uma vez que os consumidores estejam devidamente informados de que se trata de uma peça genérica, está descaracterizada qualquer alusão à prática de “pirataria” ou “falsificação” (OLIVEIRA; PRADO; SCAZUFCA, 2009).

Assim sendo, Camargo (2016) apresenta o Fluxograma 10, sobre a cadeia de suprimentos, adaptado de Scavarda e Hamacher (2001), onde são representados os elos do canal oficial ou das montadoras, com a inclusão do elo: distribuidor de autopeças independente. O citado fluxograma além de apresentar o equívoco de repetir o elo indústria montadora de veículos, onde deveria aparecer o elo distribuidor, concessionária, de veículos, peca por omissão e simplificação.

Fluxograma 10 - Cadeia de suprimentos



Fonte: CAMARGO, 2016, p. 41.

Apesar da “inovação” com a introdução da figura do distribuidor de autopeças independente, o fluxograma omite os demais elos da cadeia independente, os: varejistas e aplicadores, reparadores. Pelo esquema, o distribuidor atenderia diretamente o cliente, o que não acontece quando a cadeia está em harmonia. Esse fenômeno acontece quando há a “quebra” da cadeia e é considerado um de seus problemas.

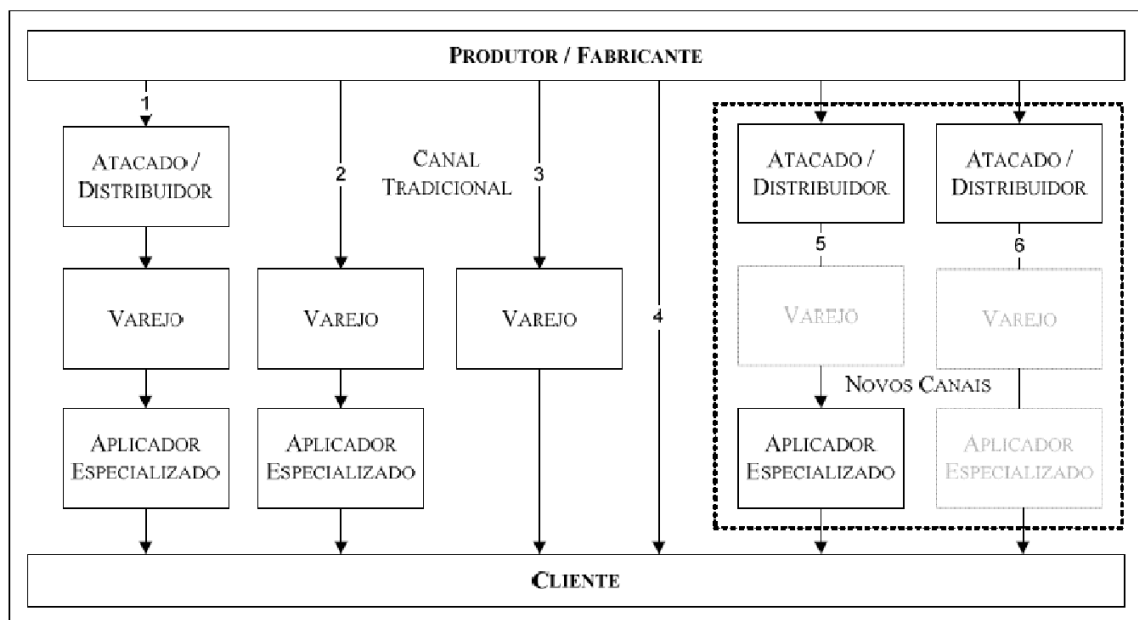
Outra adaptação do canal de distribuição do segmento de autopeças apresentado por Scavarda e Hamacher (2001), foi feita por Chagas *et al.* (2010) no qual demonstraram as possíveis modificações que esse canal pode sofrer, conforme pode ser visto no Fluxograma 11, uma simplificação do que acontece na realidade, no citado canal.

O canal independente compete e colabora com o canal oficial ou das montadoras. Os participantes deste canal adquirem peças originais das distribuidoras do canal oficial, geralmente representadas pelos distribuidores, concessionárias, e também fornecem, mesmo que em pequenas quantidades, peças para estes distribuidores. Representantes dos

distribuidores oficiais, realizam visitas aos varejistas do canal independente e emitem pedidos dos itens que possuem viabilidade comercial para estes varejistas.

Segundo o diretor executivo da Associação Nacional dos Fabricantes de Autopeças (ANFAPE), Roberto Monteiro, um estudo sobre o custo da propriedade do automóvel, tendo como base um motorista que faz uso do carro com certa frequência para se deslocar para o trabalho, a passeio, para fazer compras, entre outros, o valor médio de gasto por mês é determinado com base em despesas com: combustível, peças de reposição, serviços de manutenção, impostos de circulação de veículos automotivos (IPVA) e seguros (JORNAL BRASIL PEÇAS, 2016).

Fluxograma 11 - Canais tradicionais e novos do segmento de reposição de autopeças



Fonte: CHAGAS *et al.*, 2010, p. 7.

Na composição do gasto total, observou-se que os valores em ordem decrescente foram representados por: combustíveis, serviços de manutenção; peças de reposição, o seguro; e por último, os tributos, como IPVA e taxa de licenciamento. O valor das peças de reposição compõe, também, o custo do seguro, sendo o que torna o valor das apólices mais caras, aumentando ainda mais sua importância na composição do gasto total. (JORNAL BRASIL PEÇAS, 2016).

O resultado da pesquisa demonstrou a necessidade da validação do uso de peças similares para a reparação dos automóveis, inclusive facultando o seu uso pelas seguradoras. Esta atitude representaria uma diferença significativa nos preços praticados. As peças

similares, ou seja, as peças fornecidas pelo mercado independente são produzidas por indústrias idôneas, com marca própria e a preços acessíveis para os consumidores (JORNAL BRASIL PEÇAS, 2016).

Observa-se que esse canal da cadeia é muito importante quando se pensa na redução dos custos de manutenção e reparação dos veículos. Se o fornecimento de peças e acessórios e a realização dos serviços fossem deixados apenas ao encargo dos elos do canal oficial ou das montadoras, certamente, ocorreria uma elevação muito grande nos custos decorrentes da reposição das peças e serviços realizados. Esse fato justifica o estudo desse canal, o que será feito nos subtópicos subsequentes desta parte do presente trabalho.

5.2.1 Atacadistas, distribuidores de peças e acessórios independentes

Responsáveis pela compra de mercadorias de fabricantes e posterior revenda a varejistas, unidades industriais ou empresas em geral, o setor atacadista é o elo de interligação entre os fabricantes de componentes automotivos com os varejistas de autopeças, conhecidos como lojistas e aqui denominados varejistas de peças e acessórios independentes. Atualmente é comum que as participantes desse elo atendam também aos aplicadores, reparadores, independentes, e, em alguns casos, até mesmo ao consumidor final.

Estão incluídas neste elo da cadeia as firmas que atuam em atividades da CNAE da Seção G, Divisão 45, Grupo 45.3, Classe 45.30-7, Subclasses: 4530-7/01; e 4530-7/02, conforme Quadro 3.

Quadro 3 – Atacadistas, distribuidores de peças e acessórios independentes

G	Comércio, reparação de veículos automotores e motocicletas
45	Comércio e reparação de veículos automotores e motocicletas
453	Comércio de peças e acessórios para veículos automotores
4530-7	Comércio de peças e acessórios para veículos automotores
4530-7/01	Comércio por atacado de peças e acessórios novos para veículos automotores
4530-7/02	Comércio por atacado de pneumáticos e câmaras-de-ar

Fonte: IBGE, 2015.

A conformação territorial do Brasil, com dimensão continental, faz com que cresça a importância do papel da distribuição de autopeças tornando possível garantir o abastecimento das diversas lojas varejistas, localizadas nos mais diversos rincões do país. Essa importância cresce mais ainda, quando se considera, a concentração da localização das indústrias fabricantes, nas regiões sudeste e sul.

A entidade que representa este setor, reunindo, orientando e regulando suas ações, é a Associação Nacional dos Distribuidores de Autopeças (ANDAP). Teve início na década de 70, em São Paulo, no bairro do Brás, sendo denominada inicialmente ANCAP. Seu objetivo principal era fazer a proteção do mercado contra a comercialização de produtos com preços mais baixos que os custos e contra a ameaça vinda da Europa, representada pela entrada e dominação das fabricantes dos veículos automotores neste mercado (SICAP/ANDAP, 2015).

Gustav Willi Borghoff, segundo informações da própria ANDAP, foi visionário a implementar a chamada comercialização em cascata, atualmente cadeia produtiva ou cadeia de valor da reposição automotiva. Esse pioneirismo o levou à presidência da entidade, onde esteve à frente, junto com uma equipe de empreendedores interessados no progresso e defensores do fortalecimento do setor do comércio de autopeças. .

Atualmente, esta entidade tem, como principais serviços prestados aos seus associados: a assessoria jurídica, fiscal e tributária; o Sistema de Informações Comerciais (SERASA); o aperfeiçoamento e orientação do setor de autopeças através da Comissão de Ética e Comitês Setoriais; e a atuação institucional junto a autoridades governamentais.

Este setor no Brasil é muito forte, competitivo e, principalmente, atrativo. Um total de mais de 260 firmas, de diversos portes: pequeno, médio e grande, atua nesse mercado. Cada uma delas possui sua própria estratégia de consolidação e crescimento. Para obter sucesso como distribuidor deve-se possuir diferenciais e alguns segredos para atender bem e garantir um bom relacionamento com os varejistas (NUNES; MARTINS, 2013).

Com base nos dados da ANDAP, Lucht (2004) afirmou em seu trabalho que: cerca de 200 distribuidores atacadistas de peças e componentes atuavam no País, atendendo 35 mil pontos-de-venda. Entretanto, a informação dessa associação em relação ao número de atuantes no ramo, restringe-se aos de seus associados e aos que tem acesso junto a outros sítios na WEB, conforme informação da própria ANDAP após consulta realizada por correio eletrônico. Ainda segundo este autor, os distribuidores de peças encontravam-se concentrados nas regiões Sudeste e Sul do país, que são as que concentram a frota nacional de veículos.

A relação dos associados da ANDAP é subdividida em: fabricantes e distribuidores. Existindo 40 fabricantes e 42 distribuidores (SICAP/ANDAP, 2015). Nesta relação, além da

identificação das associadas, são informados os endereços e os telefones. Das 40 associadas, denominadas fabricantes, apenas três não são do Estado de São Paulo. Das 42 denominadas distribuidoras, em 16 o endereço informado não é do Estado São Paulo, Tabela 6.

Tabela 6 – Atacadistas fabricantes e atacadistas distribuidores de peças automotivas associadas à ANDAP

ATACADISTAS - FABRICANTES					
QUANT.	%	REGIÃO	QUANT.	%	ESTADO
37	92,50	Sudeste	37	92,50	São Paulo
2	5,00	Sul	1	2,50	Paraná
			1	2,50	Rio Grande do Sul
1	2,50	Nordeste	1	2,50	Ceará
40	100,00		40	100,00	

ATACADISTAS - DISTRIBUIDORES					
QUANT.	%	REGIÃO	QUANT.	%	ESTADO
	71,43		26	61,90	São Paulo
30		Sudeste	3	7,14	Minas Gerais
			1	2,38	Rio de Janeiro
			2	4,76	Paraná
5	11,90	Sul	2	4,76	Rio Grande do Sul
			1	2,38	Santa Catarina
4	9,52	Centro-oeste	2	4,76	Goiás
			1	2,38	Distrito Federal
			1	2,38	Mato Grosso do Sul
2	4,76	Norte	2	4,76	Amazonas
1	2,38	Nordeste	1	2,38	Pernambuco
42	100,00		42	100,00	

Fonte: SICAP/ANDAP,2015. Adaptada por COUTO, 2016.

Das firmas listadas como associados Distribuidores vale ressaltar que o endereço informado, corresponde ao das suas matrizes. Muitas destas possuem filiais em outros estados, algumas inclusive no Estado da Bahia, e são responsáveis pelo abastecimento do setor varejista de Feira de Santana, conforme será visto em tópico mais à frente.

Também, convém salientar que um dos associados Distribuidores da ANDAP, a Rede Âncora, corresponde a um modelo diferente dos demais, uma vez que se trata de uma rede interorganizacional de colaboração. Este distribuidor é composto por 750 associados e 15 centros de distribuição, espalhados por 14 estados do País e o Distrito Federal. Atua no segmento de peças para a linha leve, pesada e mista (REDE ÂNCORA, 2016).

Em São Paulo, o setor atacadista é representado ainda pelo Sindicato do Comércio Atacadista, Importador, Exportador e Distribuidor de Peças Rolamentos, Acessórios e Componentes para Indústria e para Veículos no Estado de São Paulo (SICAP), fundado em 1999. Pessoa jurídica com fins não econômicos tem por finalidade estudar, coordenar, proteger e representar a categoria, de acordo com as disposições legais e constitucionais. Tem por objetivo, contribuir com os poderes públicos e outras associações de classe no intento da solidariedade social e sua obediência aos interesses do País (SICAP, 2016).

A Região Sul possui, desde 19 de julho de 2002, uma representação própria, a Associação Sul Brasileira de Distribuidores de Autopeças (ASDAP), com 29 empresas associadas. Essa associação foi criada visando fortalecer as representantes do setor de distribuição e reposição independente (ASDAP, 2016).

Uma análise que Renato Giannini, presidente do SICAP/ANAP, fez das dificuldades enfrentadas pelo setor, foi descrita por Godoy (2013). Segundo ele o sistema tributário era danoso para o setor atacadista de autopeças. A legislação era complexa e a carga tributária elevada, o que levava os Estados a legislarem em causa própria, provocando deturpação dos preços e desorganização no mercado. Os distribuidores se viam obrigados a abrirem filiais em diversos Estados, mesmo possuindo poucos clientes e tendo que competir, uma vez, que muitos se transformaram em novos distribuidores.

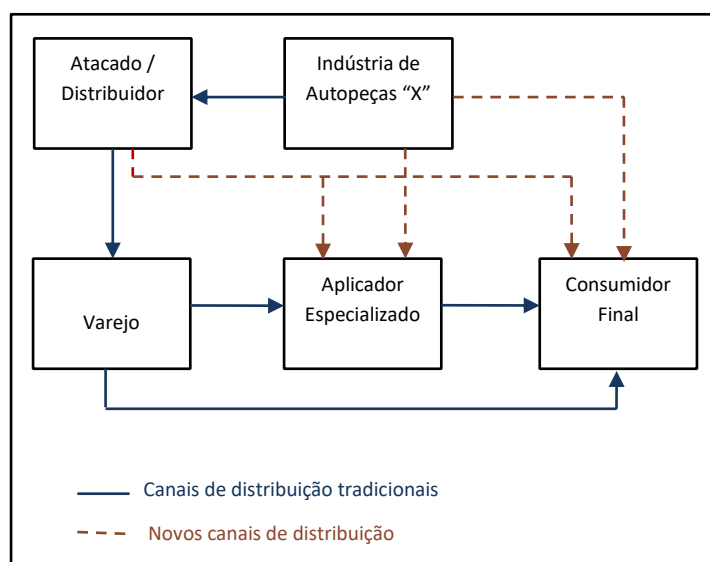
Outra grande preocupação do setor é com a chamada “quebra da cadeia”, ou seja, quando os distribuidores abrem lojas de distribuição que funcionam na verdade como vendedores varejistas, ocupando o espaço dos estabelecimentos especializados no varejo e que adquirem dos distribuidores. O fato de o varejo ser muito lucrativo acaba por atrair alguns distribuidores mais afoitos. Essa prática é considerada prejudicial aos distribuidores, uma vez que, causa um desconforto na cadeia (NUNES; MARTINS, 2013).

Um esquema foi apresentado por Chagas *et al.*, (2010), Fluxograma 12, para descrever o que acontece com o canal de distribuição, quando os atacadistas, distribuidores, passam a atuar em áreas, antes restritas dos varejistas, excluindo-os do processo. Foi necessário realizar, entretanto, um pequeno ajuste nos fluxos apresentados pelos autores, uma vez que, não incluía a relação direta entre os atacadistas e os consumidores finais. Optou-se por prolongar o fluxo 3, para suprimir essa falta.

As relações, representadas pelos fluxos demonstrados pelas linhas pontilhadas 3, 4, e 5, têm apelo forte. Este apelo está baseado no preço, por ser uma estrutura de custo/despesa e por ter como objetivo gerar lucro. A fuga do varejo proporciona maiores margens aos elos que integram estes novos canais e/ou um preço de venda menor para o consumidor final.

A relação das representantes desse setor com o setor à jusante, os varejistas independentes, não é regulada pelo Código de Defesa do Consumidor (CDC). O que ocorre devido ao fato das operações não caracterizarem uma relação de consumo, uma vez que a compra das mercadorias é realizada no intuito de revendê-las. Essas relações são reguladas pelo Código Civil brasileiro e pelas legislações comerciais específicas. (FORMIGA, 2016)

Fluxograma 12 - Canais de distribuição do segmento de autopeças (*aftermarket*)



Fonte: CHAGAS *et al.*, 2010, p.10

O varejo de autopeças de Feira de Santana, em 2017, era abastecido pelos atacadistas distribuidores que se encontravam localizados em outros Estados do País, com predominância do Estado de São Paulo, no caso de produtos nacionais, e do Estado do Paraná, no caso de produtos importados; na capital do Estado, Salvador; e no próprio Município. Dos

distribuidores situados em Salvador, a maioria é constituída por filiais de outros Estados e praticamente todas estão localizadas no Porto Seco Pirajá.

Os empreendimentos locais foram constituídos, em sua grande maioria, por pessoas que trabalhavam como representantes comerciais das indústrias fabricantes de componentes automotivos, localizadas, principalmente, no Sudeste brasileiro. O conhecimento do ramo, tanto no que se refere aos produtos vendidos, quanto ao volume negociado, estimulou-os a adquirir as mercadorias e formar estoques para o atendimento do setor varejista de Feira de Santana e dos municípios da região.

Devido a sua localização bastante próxima do setor varejista, da política de vendas de não exigência de um valor mínimo para a compra e da rapidez entre a realização do pedido e a disponibilização do produto ao comprador, o varejista, facultava a este último comercializar itens que não dispõem em estoque. Esta política estava estimulando a abertura de pequenas lojas no elo de varejistas de peças e acessórios independentes, tendo em vista, a menor necessidade de capital imobilizado em estoque, levando a muitos ex-funcionários de lojas maiores a se aventurar como empresários.

Estes estabelecimentos atendiam diretamente, e da mesma forma, aos aplicadores, reparadores, independentes e, em alguns casos ao consumidor final, que são clientes dos varejistas. Fato tem levado a abertura e ao fechamento constante de lojas varejista, uma vez que, em alguns casos o empreendimento tem êxito e em outros não, mas acaba sempre por comprometer de alguma forma o faturamento e a continuidade do funcionamento dos empreendimentos preexistentes.

As atacadistas que procuraram outro local afastado da área onde estão concentradas as varejistas para sua instalação, informaram que o aumento do volume dos negócios exigiu maior espaço para o atendimento dos clientes e armazenamento dos produtos. Segundo as pessoas contatadas, inicialmente buscou-se fazer algumas reformas e adquirir imóveis vizinhos, mas mesmo assim, após algum tempo, se fez necessária à mudança para outro local com uma área maior.

Com o crescimento do volume de negócios e o aumento da região de atendimento, ultrapassando os limites do estado da Bahia, algumas delas ampliaram suas áreas de atuação, atendendo através de seus representantes a maioria das cidades da Bahia e de outros estados do Nordeste, como Sergipe, Piauí e Pernambuco. Algumas abriram sucursais no próprio Estado e/ou em outros estados nordestinos, a exemplo da: Interbahia Moura Baterias, em Barreiras/BA e Vitória da Conquista/BA; Gefpel, na própria Cidade, em Salvador/BA e Natal/RN; e Codisauto em Maceió/AL, Caruaru/PE, Campina Grande/PB e Teresina/PI.

5.2.2 Varejistas de peças e acessórios independentes

Para melhor entendimento do que consiste o elo da cadeia automotiva denominado varejista de peças e acessórios independentes, antes de qualquer coisa, se faz necessário a compreensão dos significados dos termos varejista e, conseqüentemente, varejo.

Varejista é toda instituição que tem como atividade principal o varejo, que consiste nas atividades que englobam o processo da venda de produtos e de serviços visando atender a necessidade do consumidor final. Apesar da imagem das atividades varejistas, está associada a uma loja física observa-se, no entanto, que a sua existência, não é uma condição limitante, haja vista que, as vendas podem ser, e são feitas através do uso de outros meios como: telefone, correio, *internet* e, também, diretamente no local onde se encontra o consumidor (PARENTE, 2009).

Esse elo da cadeia automotiva é constituído pelas empresas independentes que tem como atividade principal o negócio varejista de autopeças. O conjunto das componentes deste elo configura o que Lucht (2004) denomina o segundo fluxo: o Canal Independente de Reposição, *Aftermarket*, e é formado tanto pelas pequenas lojas instaladas em pequenas cidades do interior até as grandes lojas de componentes que funcionam nos grandes centros urbanos.

O setor varejista é o elo de interligação entre as atacadistas de peças e acessórios independentes, a montante, e com o aqui denominado aplicadores, reparadores, independentes, e, o consumidor final, a jusante. Tomando como base as atividades da CNAE/IBGE participam deste elo as firmas da Seção G, Divisão 45, Grupo 45.3, Classe 45.30-7, Subclasses: 4530-7/03; e 4530-7/05, conforme o Quadro 4.

Quadro 4 – Varejistas de peças e acessórios independentes da CNAE

G	Comércio; reparação de veículos automotores e motocicletas
45	Comércio e reparação de veículos automotores e motocicletas
453	Comércio de peças e acessórios para veículos automotores
4530-7	Comércio de peças e acessórios para veículos automotores
4530-7/03	Comércio a varejo de peças e acessórios novos para veículos automotores
4530-7/05	Comércio a varejo de pneumáticos e câmaras de ar

Fonte: IBGE, 2015

No Estado que possui o maior mercado do país, este setor é representado pelo Sindicato do Comércio Varejista de Peças e Acessórios para Veículos no Estado de São Paulo (SINCOPEÇAS). Segundo esse sindicato seu campo de atuação restringe-se ao Estado de São Paulo. A região possui um universo de 24.500 firmas especializadas no varejo de autopeças, sendo que 65% estão localizadas na capital do estado e no ABC, empregam aproximadamente 250 mil pessoas e são responsáveis por uma significativa parcela do movimento financeiro dos fabricantes de componentes automotivos. Ainda segundo o sindicato esse segmento é de grande importância no contexto econômico do país, sendo possivelmente o mais importante entre todos (SINCOPEÇAS-SP, 2017).

A SINCOPEÇAS possui um site, o <portaldaautopeca.com.br>, onde são disponibilizadas diversas informações de interesse do setor, inclusive sobre o denominado Sincopeças Nacional. Este local do site disponibiliza informações, tais como endereço, telefone e e-mail, de entidades representativas em outros estados. Segundo as informações fornecidas, o Sincopeças Nacional é constituído por sete sindicatos, sendo cinco com representação estadual: da Bahia, de Goiás, da Paraíba e do Piauí, um municipal: de Belo Horizonte, um do Distrito Federal e um metropolitano: da Grande Florianópolis.

Em relação aos dados apresentados por esse sindicato é importante salientar que ocorre uma discrepância quanto ao número de estabelecimentos abrigados. Lucht (2004) informou dados para o ano de realização de seu estudo de 12.000 firmas em 2004 e a entidade informou para 2016, 24.500, um crescimento maior que 100% em dois anos. Entretanto, os demais dados das duas fontes são os mesmos, como o percentual de 65% de localizados na região do ABC paulista e que empregam 250 mil pessoas. É importante destacar esse fato, uma vez que, como visto em outros casos, parece demonstrar certa falta de exatidão indicando que o setor não possui um controle preciso de sua dimensão.

No Estado da Bahia existem duas entidades representativas do setor atuantes: a Associação dos Revendedores Varejistas de Autopeças da Bahia (ARVAP)³² e o Sindicato do Comércio Varejista de Automóveis e Acessórios do Estado da Bahia (SINCOPEÇAS/BA), as duas com sede em Salvador.

A pesquisa na *web*, buscando mais informações da ARVAP, trouxe como resultado a sentença do processo nº: 0779422-43.2015.8.05.0001, de Execução Fiscal de cobrança da Taxa de Licenciamento de Estabelecimento, tendo como credor o Município de Salvador e como Réu a Arvap Associação de Revendedores Varejista de Autopeças e Acessórios da

³² A ARVAP possui um *blog* (<http://arvapba.blogspot.com.br/>) que foi atualizado pela última vez em 21 de julho de 2008

Bahia, em que a juíza encarregada declara extinta a execução e conseqüentemente julgado extinto o processo, tendo em vista o pagamento (BAHIA. Andamento de processos, 2017). Isso comprova sua existência legal. Concernente ao SINCOPEÇAS/BA não foi encontrado na *Web*. A pesquisa realizada aponta para sua existência e informa endereço físico e eletrônico e telefone. Na tentativa de contato pelo endereço eletrônico informado, <indicar@uol.com.br>, em 15 de outubro de 2016, não se obteve resposta.

O setor varejista de autopeças, com o expressivo crescimento da frota de veículos nos últimos anos, passou a dar mais importância para os proprietários de veículos, tendo em vista que esse segmento oferece produtos a preços mais acessíveis, quando comparado com as concessionárias autorizadas. A literatura que trata da gestão de varejo e marketing de varejo é vasta, entretanto a quantidade de trabalhos relacionados ao varejo de autopeças é escassa (SANTOS, 2010). A pesquisa realizada sobre este elo da cadeia automotiva ratificou essa afirmação, especialmente referente à participação no Estado da Bahia e no município de Feira de Santana.

Outra colocação diz respeito ao trabalho do Sebrae (2004) que se propôs a traçar um perfil dos varejistas de autopeças de Salvador. Este trabalho destaca a afirmação do então secretário geral do Sindicato do Comércio Varejista de Autopeças de São Paulo, Wagmar de Souza de que, na época, não existia levantamento geral dos dados do varejo de autopeças no Brasil. Segundo o Secretário, haviam instaladas no País aproximadamente: 18 montadoras; 400 distribuidores independentes de autopeças, o chamado mercado de reposição; 60.000 lojas de varejo de autopeças, dessas aproximadamente 14.500 encontravam-se no estado de São Paulo; e 170.000 oficinas mecânicas.

Essa afirmação continua verdadeira. Não só inexistiu um censo, como, geralmente, os dados informados pelas entidades representativas do setor são, muitas vezes, contraditórios e carentes de consistência. Esta constatação possibilita afirmar que, exceto para os elos com menor número de participantes, as informações não podem ser generalizadas para os demais elos da cadeia automotiva.

Como a tarefa de tentar quantificar a participação do varejo de autopeças da Bahia no Brasil era complexa, o SEBRAE (2004) baseou a análise proposta na Pesquisa Anual do Comércio (PAC), do IBGE. Essa pesquisa apresentava informações estruturais do ramo dos atacadistas e varejistas do país. Como vantagens da realização da análise na PAC, o trabalho elenca: o fato de só considerar nos resultados, as empresas comerciais, ou seja, aquelas que as receitas brutas totais derivem preponderantemente da atividade comercial; que para participar da pesquisa, a firma necessitava estar ativa no Cadastro Central de Empresas do IBGE, que

possui um controle mais eficiente sobre a paralisação e desativação do que o cadastro que é fornecido pela Junta Comercial do Estado (JUCEB), que mesmo que seja um excelente banco de dados, não possui esse controle (SEBRAE, 2004).

O PAC, assim como a JUCEB, adota como referência para a classificação de atividades a CNAE, que no caso do comércio de autopeças, encontra-se enquadrada na seção G – Comércio, Reparação de Veículos, Objetos Pessoais e Domésticos, que define o âmbito da pesquisa. O uso da PAC, na verdade, é apenas uma tentativa de ter dados aproximados sobre o setor varejista de autopeças. Conforme afirma o próprio SEBRAE (2004), é difícil tecer comentário preciso sobre este setor, tendo em vista que as tabulações que constam na pesquisa a associa a atividade global Veículos Automotores, Motocicletas, Peças e Acessórios e Varejo de Combustíveis.

É importante, na análise do setor de autopeças, compreender que, como esse é um típico segmento do varejo, possui características e problemas próprios à atividade comercial em geral (SEBRAE, 2004). Os fenômenos que ocorrem no setor varejista de outros produtos, em geral, também acontecem neste setor. Observa-se, entretanto, que em outros segmentos existe uma maior organização e conhecimento da real dimensão dos seus números, o que contribui para a busca de melhorias coletivas.

Outro trabalho que pode ser tratado como uma cartilha do SEBRAE, intitulado “Como montar uma loja de autopeças”, traz algumas considerações que, mesmo que superficiais, contribuem para o entendimento do setor. Ratificando comentários anteriores, considera que o crescimento do número de veículos no país facultou o surgimento de diversas prestadoras de serviço, tais como, borracharias, oficinas mecânicas, postos de combustíveis, concessionárias de veículos, e outros. Dentre estas, destacam-se as lojas de peças automotivas, que comercializam autopeças diretamente para os proprietários dos veículos ou para oficinas mecânicas (FORMIGA, 2016).

O citado trabalho dá ênfase à questão da localização de funcionamento do denominado “ponto comercial”, uma das mais importantes decisões para um empreendimento do ramo varejista de peças automotivas. Aspectos importantes devem ser observados, e considerados, na escolha do local, sendo prioridade fatores como: densidade populacional, perfil dos consumidores locais, concorrência, fatores de acesso e locomoção, visibilidade, proximidade com fornecedores, segurança e limpeza. Por fim, recomenda que a loja seja estabelecida próxima a: concessionárias de veículos novos ou usados, departamentos de trânsito, oficinas mecânicas, retíficas, funilarias, eletricitas de automóvel ou borracharias.

Em uma forma de síntese apresenta os detalhes que precisam ser observados na escolha do imóvel, tais como: atender às necessidades operacionais de localização, capacidade de instalação, possibilidade de expansão, perfil da vizinhança e disponibilidade de serviços básicos como água, luz, esgoto, telefone e internet. Além disso, o ponto deve ter facilidade de acesso, estacionamento, local para carga e descarga de mercadorias e contar com serviço de transporte coletivo nas redondezas. Outros fatores que devem ser observados é localização fora de zonas de risco e inundações, aspectos legais junto aos órgãos públicos municipais, inclusive aprovação da planta do imóvel pela prefeitura, respeito à Lei de zoneamento ou ao Plano Diretor do Município, situação de quitação com o IPTU e verificar se a legislação local permite o licenciamento de placas sinalizadoras.

Orienta ainda que a varejista, para seu funcionamento legal, deve ter registro junto aos órgãos competentes, o que pode ser feito através da contratação de um contador. Esse profissional pode orientar na elaboração dos atos constitutivos, auxiliar na escolha da forma jurídica específica para o negócio e realizar o preenchimento dos documentos exigidos pelos órgãos públicos de inscrição e controle de pessoas jurídicas, bem como, sobre o cumprimento da legislação tributária vigente. A escolha do profissional de contabilidade é de livre escolha do empreendedor, entretanto, deve-se dar preferência a profissionais que tenham familiaridade com o ramo em questão. Assim sendo, a indicação de empresários que possuam negócios assemelhados, pode ser uma boa opção neste processo.

A relação das componentes deste elo da cadeia com o elo a jusante, os consumidores de suas mercadorias, por se tratar de operações comerciais, é regulamentada pelo CDC. Este instrumento legal é usado para regular a relação entre fornecedores e consumidores em todo território nacional, desde sua publicação em 11 de setembro de 1990. Com o setor à montante, os distribuidores independentes, pelo fato das operações não caracterizarem uma relação de consumo, uma vez que a compra das mercadorias se dá com a intenção de revenda, não são reguladas pelo CDC. Essas relações são reguladas pelo Código Civil brasileiro e de legislações comerciais específicas (FORMIGA, 2016).

O conhecimento sobre vendas nesse setor é passado através do chamado “treinamento em serviço”, de uma forma bem rudimentar. O novo funcionário é admitido sem muito conhecimento do funcionamento do setor e, no exercício de suas atividades, vai aprendendo as práticas e os vícios existentes. A contratação de vendedores com experiência ocorre quando são dispensados de outros estabelecimentos ou a empresa contratante oferece melhores condições de trabalho, geralmente melhor remuneração. Além da experiência, esses novos trabalhadores trazem, também, os vícios do antigo emprego.

Com referência à questão tributária, conforme a Lei Complementar nº 123/2006, este setor tem a possibilidade, desde que a receita bruta anual de sua atividade não ultrapasse a R\$ 360.000,00 (trezentos e sessenta mil reais) para micro empresa, R\$ 3.600.000,00 (três milhões e seiscentos mil reais) para empresa de pequeno porte e respeitando os demais requisitos previstos na Lei, de optar pelo regime compartilhado de arrecadação, cobrança e fiscalização de tributos aplicável às Microempresas - ME e Empresas de Pequeno Porte – EPP, o denominado Simples Nacional (BRASIL. Planalto, 2006).

Deve-se observar, contudo, que, a Resolução CGSN nº 58, de 27 de abril de 2009, atualizada pela Resolução CGS nº 78, de 13 de setembro de 2010, que regulamentou o capítulo da Lei complementar nº 128, de 19 de dezembro de 2008, que criou a figura do MEI elencou as atividades passíveis de enquadramento. Segundo esta resolução, a venda de peças e acessórios novos para veículos automotores é uma das atividades que pode ser enquadrado como MEI, desde que, a receita bruta anual não ultrapasse a R\$ 60.000,00 (sessenta mil reais) (FORMIGA, 2016). Esse esclarecimento é pertinente, neste momento, uma vez que, tem sido uma tendência no varejo de autopeças em Feira de Santana, a abertura dos negócios nesse ramo, como MEI.

Como visto, tem ocorrido um problema recente na concorrência entre os segmentos varejista de autopeças, tendo como consequência a quebra do canal de distribuição. Alguns atacadistas passaram a atuar, ao mesmo tempo, como fornecedores e concorrentes do setor varejista, ou seja, os atacadistas passaram a atender diretamente a venda de peças ao consumidor final, reduzindo, assim, a participação do varejo no canal de distribuição (XAVIER FILHO, 2011).

Um fenômeno que tem surgido no setor é a formação de redes Interorganizacionais de colaboração, que segundo Slack; Lewis (2001) correspondem a qualquer movimento colaborativo, quer seja em sentido vertical ou horizontal, contanto que ocorra colaboração voluntária e com objetivo de promover benefício mútuo entre as organizações envolvidas. Este fenômeno pode contribuir para o fortalecimento do varejo na luta por sua permanência no canal de distribuição. Comum em alguns segmentos de atividade varejista, como: farmácias, supermercados, material de construção e outros, no setor de autopeças ainda é novidade. O principal representante no momento atual é a Rede Âncora, que possui algumas poucas associadas em Feira de Santana.

Chagas *et al.* (2010) que tiveram, como principal objetivo, descrever as estratégias implementadas pelo setor varejista de autopeças no País, em decorrência da nova realidade competitiva, discutiram o processo de união de alguns componentes do setor, resultando na

formação de uma nova empresa. Esta foi denominada de Rede Âncora de Autopeças e a nova pessoa jurídica, do tipo Sociedade Anônima (S.A.), de capital fechado foi constituída em 21 de maio de 1998, em São Paulo - SP.

Segundo os autores, parte dos varejistas de autopeças se direcionou para esse modelo de movimento competitivo, devido à quebra do canal de distribuição pelos atacadistas, distribuidores, resultando na composição de novos canais de distribuição, que excluíram os varejistas. A rede foi criada visando à diminuição de custos e melhoria da competição com base no fator preço (CHAGAS *et al*, 2010).

A Rede Âncora é a maior associação de comerciantes de autopeças do País e a única que abrange todo o território nacional. Foi estruturada tendo como base o modelo norte-americano de redes de varejo de autopeças e atua no setor de reposição de peças, das linhas leve e pesada. O grupo atua em uma ampla área no território nacional reunindo 750 associados e 16 centros distribuidores, em 14 Estados do País, além do Distrito Federal, atendendo 310 municípios (REDE ÂNCORA, 2016).

A criação de redes interorganizacionais de colaboração, como o caso da Rede Âncora, não deixa de ser uma quebra da cadeia do setor automotivo, só que neste caso, feita pelos próprios varejistas. A união dos varejistas, visando aumentar o volume das compras e proporcionar ganhos na negociação, acaba por significar a ocupação do setor de atacado pelo varejista.

Em Feira de Santana, segundo o site da rede supracitada, existem duas associadas. A Corrente Distribuidora Ltda., localizada na Avenida Presidente Dutra, nº 411 C - Centro e a outra a Ademir Amorim Nunes (EPP), na Rua Floriano Peixoto, nº 163 (DNER). As duas trabalham com peças para veículos a diesel, nenhuma especificamente com a linha de automóvel.

5.2.3 Aplicadores, reparadores independentes

O elo da cadeia automotiva, representado pelos aplicadores, reparadores, automotivos, de acordo com Lucht (2004), compõe o segundo fluxo, ou canal independente de reposição, o *aftermarket*. É o que agrupa todas as empresas independentes, que operam na reparação de veículos automotores. Este é composto pelo conjunto de estabelecimentos que realizam os serviços para os consumidores que não são atendidos pelos distribuidores, concessionárias, das montadoras (SINDIREPA-RJ, 2009).

Tomando como base a CNAI, Seções: C, Divisão 29, Grupo 295, Classe 2590-6 – Recondicionamento e recuperação de motores para veículos automotores, composta por apenas uma Subclasses que abrangem, também, Recondicionamento e recuperação de motores para veículos automotores; e G, Divisão 45, Grupo 45.2, Classe 45.20-0 - Manutenção e reparação de veículos automotores, composta por oito Subclasses que abrangem os principais serviços de reparação automotiva, participaram deste elo, as atividades apontadas nos Quadros 5 e 6.

Quadro 5 – Principais serviços de reparação automotiva da CNAE

C	Indústrias de transformação
29	Fabricação de veículos automotores, reboques e carrocerias
295	Recondicionamento e recuperação de motores para veículos automotores
2950-6	Recondicionamento e recuperação de motores para veículos automotores
2950-6/00	Recondicionamento e recuperação de motores para veículos automotores

Fonte: IBGE, 2015

Quadro 6 – Enquadramento das empresas de reparação em subclasses

45.20-0 - Manutenção e reparação de veículos automotores	
4520-0/01	Serviços de manutenção e reparação mecânica
4520-0/02	Serviços de lanternagem ou funilaria e pintura
4520-0/03	Serviços de manutenção e reparação elétrica
4520-0/04	Serviços de alinhamento e balanceamento
4520-0/05	Serviços de lavagem, lubrificação e polimento
4520-0/06	Serviços de borracharia
4520-0/07	Serviços de instalação, manutenção e reparação de acessórios
4520-0/08	Serviços de capotaria

Fonte: IBGE, 2015

Como na cadeia automotiva em geral, os consumidores, demandantes, dos serviços dos aplicadores, reparadores, automotivos, podem ser classificados em três grupos: seguradoras, clientes particulares e empresas e/ou entidades públicas e privadas com frotas de veículos (SINDIREPA-RJ, 2009).

Em sua fase inicial não havia diferenciação entre este elo da cadeia e a própria indústria produtora dos veículos automotores e de seus componentes. As indústrias produtoras correspondiam a verdadeiras oficinas, onde predominavam as improvisações. Também a figura do “chauffeur” – motorista - se confundia com a do reparador - mecânico -, por se responsabilizar pela condução da máquina e por fazê-la funcionar a contento.

Com relação ao automobilista Pietsch Junior, Cavalcante (1962, p. 59) aponta que, no fim do século XIX, poderia afirmar, “parodiando Euclides da Cunha”, que “era antes de tudo um forte”. Este comentário corrobora para dar uma ideia de como se caracterizava a situação inicial do uso e manutenção dos veículos automotores. Na época colocar em funcionamento e movimentar um veículo automotor, era uma aventura estranha e improvisada. Uma viagem de automóvel resultava em uma verdadeira odisséia, uma vez que, o veículo era rudimentar. Não existiam oficinas e nem mecânicos. Nas estradas não existia postos de abastecimentos, com acessórios e peças de reposição.

Ratificando a ausência de serviços de reparação no citado período e de que o próprio motorista era o responsável por reparos necessários, Pietsch Junior, Cavalcante (1962) afirma, ainda, que em qualquer situação o motorista era a única pessoa que poderia resolvê-la. Para tanto este só poderia aplicar as peças e acessórios que possuísse, dos recursos disponíveis em sua gigantesca caixa de ferramentas e de sua infinita capacidade de improvisação.

Verifica-se, assim, que os serviços de reparação dos veículos, no início do seu uso, eram realizados pelos próprios “chauffeurs”. Com o aumento do número de veículos, e o consequente aumento da demanda por serviços de reparação, é que surgiram os profissionais dedicados a este labor, os chamados mecânicos, e as prestadoras dos serviços, as reparadoras - oficinas. Em Feira de Santana, como ocorreu nas demais cidades brasileiras, esse fato se repetiu.

Segundo a Ford (2017), em 1927, a empresa inaugurou o Centro de Treinamento de Serviço, em São Paulo. Essa iniciativa é considerada pioneira no Brasil, na formação de mecânicos especializados.

O desenvolvimento dos aspectos da comercialização ocorreu, a partir de 1930, resultante da implantação do modelo CKD, quando as fábricas criaram, com base no modelo

norte-americano, suas redes de distribuição e passaram a impulsionar a combinação entre a venda e a prestação de serviços. Esse modelo também atraiu pessoas qualificadas para o país. Na medida em que essas pessoas eram dispensadas das fábricas, se especializaram na assistência técnica e deram início aos primeiros aplicadores, recuperadores, automotivos. Com o tempo, os aplicadores se tornaram os maiores demandantes do varejo de autopeças (SEBRAE, 2004).

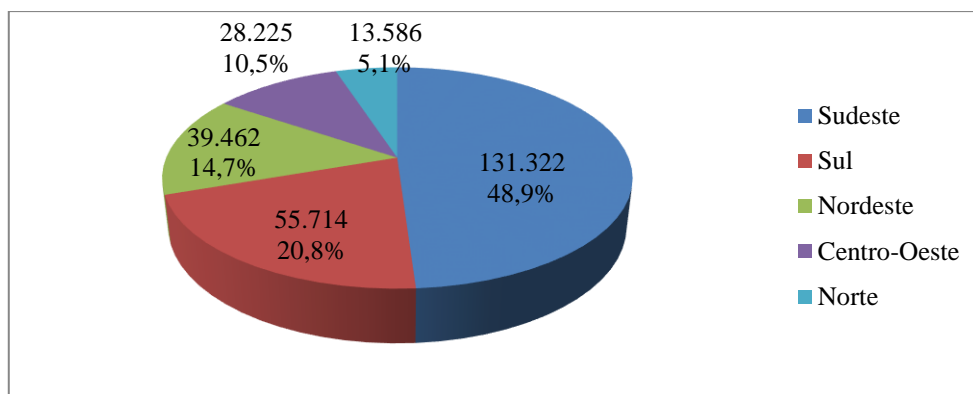
A formação de uma rede de empresas dedicadas à manutenção e reparo de veículos automotores é observado no período pós-crise, entre 1932 e 1937. Esse período é também o do surgimento das fabricantes de peças de reposição, podendo se chamar de “o embrião do setor de autopeças” (GADELHA, 1984, p.1).

A relação entre a figura do proprietário, motorista e mecânico do automóvel fica ainda evidente, quando da leitura da apresentação do livro de Almeida (1956). Nessa parte da obra, o autor afirmava cujo objetivo do livro era orientar o proprietário do automóvel a tirar o máximo de proveito de seu veículo e conserva-lo em condições adequadas de funcionamento, gastando o mínimo possível. Ainda segundo o autor, a intenção do livro não era ensinar ao leitor a realizar serviços mecânicos muito complexos, para os quais se fizessem necessário muita técnica e prática, tendo em vista que, não se poderiam realizar esses tipos de serviços corretamente apenas com base em simples orientações escritas.

A Associação Brasileira das Reparadoras Independentes de Veículos (ABRIVE), criada em 1990, representa os empresários e todo o setor de reparação atuantes no cenário nacional, através dos sindicatos existentes em todo o Brasil. Possui um universo de 120 mil oficinas independentes, que através dos sindicatos de cada Estado, têm acesso a todos os serviços oferecidos. A ABRIVE realiza treinamento de capacitação e atualização de mecânicos, através de parcerias com entidades como o SENAI e o SEBRAE (SINDIREPA-PR, 2017).

Só no Estado de São Paulo, 15 mil oficinas são representadas pelo Sindicato da Indústria de Reparação de Veículos e Acessórios do Estado de São Paulo - SINDIREPA-SP. Essa entidade possui 75 anos em atuação oferecendo serviços que visam buscando melhorias no setor de reparação de veículos e desenvolvendo atividades para a capacitação profissional (SINDIREPA-SP, 2016).

Já no Estado da Bahia, segundo o Sindicato da Indústria de Reparação de Veículos e Acessórios do Estado da Bahia (SINDIREPA-BA, (2016), apenas 16 empresas estavam associadas, sendo que todas situadas em Salvador. Segundo os dados publicados no Guia de Tendências Serviços de Reparação Automotiva, no ano de 2015, existiam mais de 268 mil oficinas mecânicas, distribuídas pelo território nacional, Gráfico 4.

Gráfico 4 - Distribuição das empresas reparadoras pelo território nacional, 2015

Fonte: SEBRAE, 2015, p. 39.

Se antigamente, devido à simplicidade mecânica dos motores e demais componentes automotivos, as reparadoras ou oficinas, eram capazes de resolver quase todos os problemas apresentados, com a modernização da frota e o crescimento do número de marcas e modelos, ficaram claras a necessidade de especializações que possibilitassem soluções adequadas aos reparos dos veículos. Desde o surgimento dos primeiros automóveis diversos aperfeiçoamentos e melhorias foram realizados no sentido de facultarem um uso mais fácil, seguro e confortável pelos motoristas e passageiros.

Devido à especialização das participantes deste segmento de aplicadores, reparadores, automotivo pode-se, atualmente, subdividi-las e classifica-las de acordo com os serviços que realizam para os clientes. É interessante apresentar uma subdivisão mesmo tendo optado pelo uso da classificação das empresas com base nas subclasses da CNAE. É importante saber que alcançaram um alto nível de especialização e que a depender dos serviços prestados por cada grupo, possuem características peculiares que diferencia um subgrupo de outro.

Descrevendo o universo formado pelas micro e pequenas empresas, do ramo de oficinas de reparação de veículos automotores, localizadas no município de Botucatu, em São Paulo, Blinder *et al.* (2001) classificou-as em: mecânica; mecânica e elétrica; elétrica; mecânica e de funilaria e pintura; de funilaria e pintura; de escapamentos; de freios; e de todas as atividades mencionadas – as concessionárias autorizadas de veículos. O que não parece ser a mais adequada, tendo em vista, a simplificação dos tipos de estabelecimentos existentes. Possivelmente no período de realização do estudo, 1997, alguns serviços, como o de injeção eletrônica, de climatização e outros, não estavam ainda tão bem determinados, e o município estudado, pode ter interferido na classificação adotada pelos autores.

A Lei Nº 15.297, de 10 de janeiro de 2014, do Estado de São Paulo, elenca um conjunto de atividades que pode contribuir para a classificação desse elo, a saber: são estabelecimentos

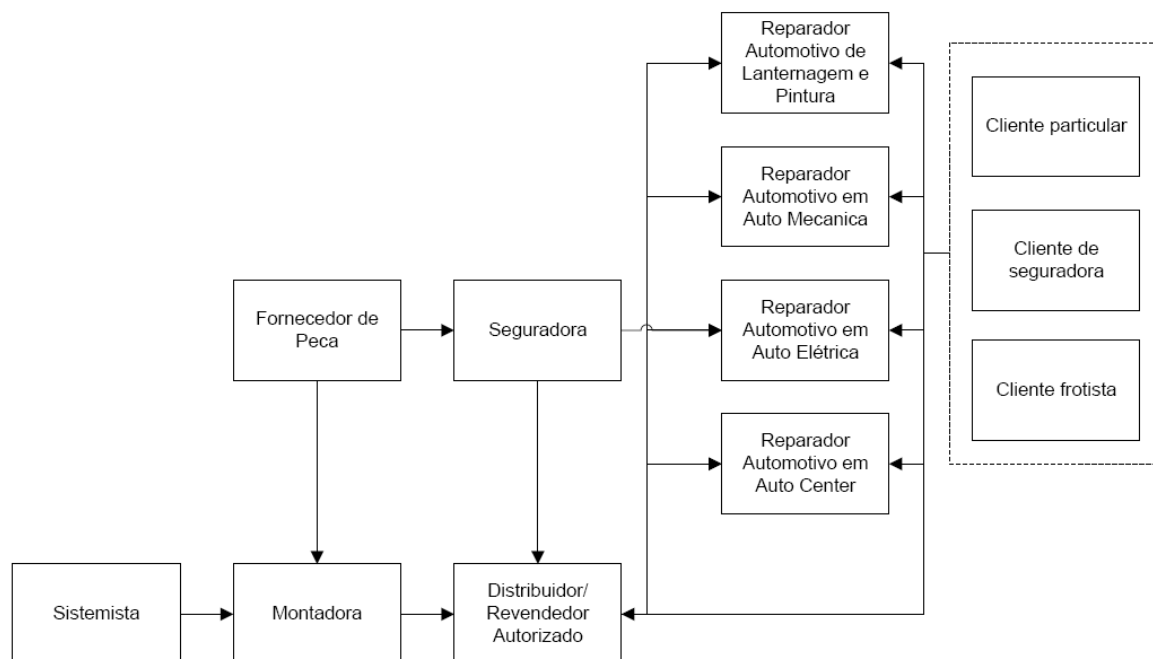
comerciais que fazem consertos ou substituição de peças automotivas “nos sistemas de alimentação, climatização, direção, elétrica, eletrônica, exaustão, iluminação, freio, motor, pneus e rodas, sinalização, suspensão e eixos, transmissão e mecânica em geral” (SÃO PAULO, Assembleia Legislativa, 2014, Art. 2º).

No estudo realizado para a execução do projeto de capacitação de reparadores automotivos da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, é apresentada uma relação de serviços prestados por esses estabelecimentos, que seriam:

Manutenção Mecânica; Blindagem veicular; Ar Condicionado Automotivo; Lanternagem/Funilaria e Pintura; Manutenção Elétrica e Eletrônica; Instalação e Manutenção de Kit GNV; Suspensão e Direção; Borracharia; Escapamento; Freio; Instalação e Manutenção de Som Automotivo, tuning; Reparação e Substituição de Vidro Automotivo; entre outros serviços (SINDIREPA/RJ, 2009, p. 7).

De acordo com os tipos de serviços prestados, os representantes do setor de aplicação, reparação, automotiva, poderiam ser classificadas em cinco grupos: Lanternagem e pintura; auto mecânica; auto elétrica; auto *center*, - suspensão, troca de óleo, filtros, entre outros -, e serviços de gás natural veicular (GNV). Em todas ocorreria a troca e/ou o reparo de componentes nos veículos. Ainda, segundo o referido trabalho, o Fluxograma 13 demonstraria a cadeia de suprimentos na Região Metropolitana do Rio de Janeiro.

Fluxograma 13 – Cadeia de suprimentos do setor de reparação automotiva na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, 2009



Fonte: SINDIREPA-RJ, 2009, p. 7.

O fornecimento de peças e acessórios aos aplicadores, recuperadores, independentes se dá através dos elos que ficam a montante: os varejistas e/ou dos atacadistas independentes. As concessionárias, distribuidores, de veículos novos, mesmo formando um elo integrante do canal oficial ou das montadoras, estavam, segundo Boer (2014), ganhando força como um novo *player*, na disputa pelo fornecimento de peças para este elo, entretanto restava a dúvida se iriam conquistar seu espaço na reposição independente de forma definitiva.

O levantamento realizado pela Central de Inteligência Automotiva (CINAU), em fevereiro de 2014, sobre a origem das peças compradas pelos reparadores, oficinas, verificou que: 54% eram adquiridas no varejo, 22% nos distribuidores, 19% nas concessionárias, 4% pelo cliente e entregues na oficina e 1% em outros canais (BOER, 2014).

O fato dos distribuidores, concessionárias, de veículos novos atuarem no canal oficial ou das montadoras e também na reparação dos veículos da marca comercializada, coloca-as como competidoras dos aplicadores, reparadores, independentes. A diferença entre as duas está na questão relacionada ao preço. No Brasil, os preços cobrados pelos aplicadores, reparadores, independentes, geralmente, é mais em conta que os dos distribuidores, concessionárias, de veículos novos.

O mercado brasileiro apresenta pequena semelhança em relação ao italiano, na análise do presidente do SICAP/ANDAP, Renato Giannini considerando os aspectos: dimensão territorial, tamanho da população, poder aquisitivo, uso de uma moeda única, o Euro, e proximidade com os países vizinhos. Especificamente no que se refere ao setor de reparação, destaca a semelhança, em relação à política de garantias estendidas, adotada pelas concessionárias para a fidelização dos clientes, com a diferença de que, na Itália, os preços dos serviços, são idênticos aos praticados pelas oficinas. Essa equivalência dos preços levava o proprietário a realizar a revisão do veículo na concessionária (GODOY, 2013).

As empresas do setor de reparação automotiva, de acordo com o texto do SEBRAE (2015) estavam enfrentando dificuldades, como: o surgimento de franquias especializadas na reparação de veículos; o maior número de clientes com carros importados, o que exige maior conhecimento específico; a inexistência de planejamento empresarial, o que representaria gastos desnecessários; baixa qualificação profissional; e, inclusive, imagem negativa frente à opinião pública no que se referia ao cumprimento de prazos, qualidade e cortesia.

O comportamento do consumidor teria mudado, também, devido a outros aspectos, como: o fato dos Veículos modernos apresentarem menos defeitos; a inexistência de cultura de realização de manutenção preventiva pelas reparadoras; o aumento dos prazos de garantias fornecidos pelas montadoras; a concorrência dos valores com a manutenção dos veículos com

o orçamento familiar; o aumento nos custos operacionais, mão de obra, carga tributária, tarifas públicas, petróleo e outros.

Ratifica que os avanços tecnológicos, bem como, as mudanças econômicas provocam alterações no comportamento do consumidor. Assim sendo, nesse ramo de atividade, como nos demais, para aumentar a carteira de clientes deve-se oferecer alternativas que atendam suas expectativas e necessidades, além de conhecer o funcionamento do mercado de atuação, inclusive os concorrentes. Por fim comentou da necessidade que têm os negócios, de forma geral, de investir em qualificação técnica e profissional e recomendou que os empreendedores, se mantivessem informados sobre legislações específicas, as normas técnicas, as políticas ambientais, as certificações e demais assuntos de interesse do setor.

A pesquisa realizada, neste trabalho, para levantar a existência da legislação do estado da Bahia e/ou do município de Feira de Santana, que tratasse especificamente dos reparadores de veículos automotores não conseguiu encontrar nenhum resultado. Também, não foram localizados projetos do SEBRAE, relacionado ao tema, no Estado, e tão pouco no Município.

Em Belo Horizonte, Minas Gerais, foi implantado a partir de 2003, o projeto BH Oficinas. Esse projeto desenvolvido pelo Sebrae/MG e do Sindirepa/MG, teve como parceiros a Federação das Indústrias do Estado de Minas Gerais - FIEMG, através do Senai/MG e o Instituto Euvaldo Lodi - IEL/MG. O objetivo foi oferecer capacitação permanente para as pessoas relacionadas com as atividades das representantes do segmento, tendo em vista que, um levantamento demonstrou que o setor era constituído por pequenas empresas, que estava desatualizada técnica e gerencialmente e apresentavam infraestrutura precária.

Ainda no mesmo ano, o projeto já tinha se tornado amplamente conhecido na Região Metropolitana de Belo Horizonte e passou a atender empresas localizadas em outras cidades. No ano seguinte foi desenvolvida uma metodologia para certificação dos estabelecimentos do segmento automotivo, pelas instituições envolvidas, e o antigo projeto BH-Oficinas passou a denominar-se de MG Automotivo (DUARTE, 2008).

Em São Paulo, a Lei Estadual nº 15.297 de 2014, “dispõe sobre normas básicas acerca das oficinas mecânicas e estabelecimentos assemelhados que funcionam no Estado”. Estabelece, que no prazo de um ano da sua publicação, os estabelecimentos deverão compulsoriamente manter em suas dependências e em local de fácil visualização pelo consumidor, uma série de documentos que atestem sua legalidade e capacidade de atuação (SÃO PAULO, Assembleia Legislativa, 2014).

A maioria dos setores industriais traz em sua pauta a preocupação com a preservação da natureza e os riscos e possível extinção da raça humana e demais seres vivos. O setor

automotivo, com grande parcela de culpa pela emissão de poluentes na atmosfera, é um dos mais cobrados na luta para preservação do planeta e reversão da situação em que se encontra. Na cadeia automotiva, a “conscientização ecológica”, teria partido, das montadoras, e foi ganhando força em todos os demais elos. Teve início nos salões, com a apresentação de protótipos ecológicos, uso de combustíveis alternativos e outros meios de preservação. Os fornecedores, produtores de peças, pneus e combustíveis bem como o segmento de reparação, aplicação também apoiam a causa (VILANOVA, 2015).

Uma das grandes preocupações com relação às reparadoras, aplicadoras, de veículos automotores é em relação à geração de resíduos contaminantes da natureza. Alguns trabalhos têm buscado analisar essa questão sob o ponto de vista contábil e/ou econômico financeiro. Dentre estes se podem citar o de Busser, Moraes (2014) que fizeram uso da contabilidade ambiental como ferramenta para analisar a gestão dos resíduos sólidos gerados por uma oficina mecânica, buscando verificar a sua adequação aos critérios de sustentabilidade.

Outro trabalho que pode ser citado é o que teve como objetivo analisar, no Oeste do Estado do Paraná, a viabilidade de investimentos em ações ambientais nas oficinas mecânicas. Os resultados encontrados pelos autores comprovaram que, conquanto os consumidores estejam dispostos a pagar, as adequações ambientais podem ser realizadas. Existe a possibilidade da preocupação ambiental por si só, pagar o investimento, já que pode ser um fator de atração de consumidores, que valorizam essas medidas. A pesquisa indicou que 35,29% dos consumidores não querem pagar mais e a solução seria a empresa adequar ações de *marketing*, associadas à consciência ambiental de suas ações (ZANELLA; SERAMIM; BERTOLINI, 2015, p. 9).

A preocupação com a geração de resíduos contaminantes pelos estabelecimentos de recuperação de veículos automotores passou a ter uma maior exigência de controle a partir da PNRS. Esta Lei dispôs “sobre as diretrizes relativas à gestão integrada e ao gerenciamento de resíduos sólidos, incluídos os perigosos, às responsabilidades dos geradores e do poder público e aos instrumentos econômicos aplicáveis” (BRASIL. Planalto, 2010).

Convém entender que, para a citada Lei, resíduos sólidos não são apenas: “material, substância, objeto ou bem descartado resultante de atividades humanas em sociedade, a cuja destinação final se procede, se propõe proceder ou se está obrigado a proceder, nos estados sólido ou semissólido”, como também, os:

gases contidos em recipientes e líquidos cujas particularidades tornem inviável o seu lançamento na rede pública de esgotos ou em corpos d’água, ou exijam para isso soluções técnica ou economicamente inviáveis em face da melhor tecnologia disponível. (BRASIL, 2010, art. 3º, inciso XVI).

Fica evidente, assim, que a preocupação das montadoras com as questões ambientais, mais do que uma benesse, ou uma livre iniciativa, representa uma necessidade premente para a manutenção da saúde do planeta. Estas questões se transformam em demandas comerciais e exigências legais, como é o caso PNRS.

Antes de se discutir as questões pertinentes a este elo da cadeia em Feira de Santana, faz-se necessário traçar um breve retrospecto histórico de sua origem na cidade. Há uma escassez de registros escritos que retratem seu período inicial e mesmo os que existem estão baseados, na maioria das vezes, nas memórias de seus autores.

Convém lembrar que, como aconteceu em outras plagas, no início do uso dos veículos automotores, em Feira de Santana os motoristas também eram os seus reparadores. Não havia demanda suficiente que justificasse a formação de empresas dedicadas à realização de serviços de reparação. Com o surgimento das concessionárias das marcas, essas passaram a, além de comercializar os veículos novos e usados a fornecer serviços de manutenção e reparo, até mesmo para estimular a compra dos carros.

Os primeiros mecânicos vieram de outros estados, especialmente da região Nordeste³³, e se localizaram nas proximidades da Praça do Nordestino, hoje denominada Praça D. Pedro II. Realizavam os serviços embaixo de um cajueiro e faziam a proteção da área de trabalho com lonas (LAJEDINHO, 2017).

Em 1937, segundo Sr. Liberato Veríssimo dos Santos, o “Mestre Liba”, no Largo da Gameleira, também denominada Praça do Nordestino, funcionava a Oficina Cruz Vermelha, de Manoel Porto, onde ele trabalhou. Em 1947, na Rua Barão de Cotegipe, funcionava a Oficina Socorro, de Francisco de Assis Dórea, o Chiquinho (FOLHA DO NORTE, 2009).

Em “Automóveis, Bicicletas e Pedestres: o trânsito movimentado”, Oliveira (2008, p. 106) afirma que “no JFN, os anúncios dos revendedores dos carros, lojas de peças de reposição e de oficinas para reparos já se faziam presentes”. Resta a dúvida, entretanto, de que período esta autora está se referindo, uma vez que o comentário vem logo a seguir ao da implantação de um novo serviço de transportes urbanos, em 1962, e antes da citação do artigo do JFN, “Ruas ou Pistas? ”, de 1950 (FOLHA DO NORTE, 1950).

Estavam registrados em Feira de Santana, em 1950, mais de 40 estabelecimentos, que realizavam serviços de reparos em automóveis e em caminhões e vendiam peças sobressalentes (POPPINO, 1968). Em 1951, segundo notícia da Revista Renascença³⁴, do mês de setembro, página 6, Feira de Santana já possuía o mais adiantado serviço de abastecimento

³³ Neste período o estado da Bahia fazia parte da região Leste.

³⁴ Disponível em: Fundação Senhor dos Passos, Memórias, 2012 (CDROM)

e conservação de veículos do interior do Estado da Bahia. Além de 35 oficinas de reparação de veículos, funcionavam, 42 bombas de gasolina e dois postos de lubrificação.

Na defesa que faz da instalação do “museu da estrada, do motorista” no edifício da Estação Rodoviária que estava a ser construído na época, Eurico Alves Boaventura, em seu entusiasmo com relação ao tema, faz o registro de um dos primeiros participantes do setor de reparação em Feira de Santana:

Se, por acaso, se guardasse a ferramenta, o cepo com que mestre Temístocles iniciou a sua tão falada oficina, não se estaria a escrever uma página de história econômica do sertão? Cada eco produzido pelo malho, pela martelada na oficina primitiva de mestre Temístocles é uma exclamação nesta história. (BOAVENTURA, 2006, p. 116).

Temístocles Teixeira, ou “mestre Temístocles”, como foi denominado pelo autor, um mecânico pernambucano de nascimento que migrou com sua família, fixou residência e contribuiu para a história e o desenvolvimento de Feira de Santana. Em 1952, implantou a Oficina Pernambucana, na Rua Castro Alves, nº 1753. A oficina se transformou na mais importante do Estado e foi a primeira a adquirir um torno mecânico e uma das três primeiras do País a possuir uma máquina de frezzar (FOLHA DO NORTE, 2009).

Temístocles criou um método para recuperar a “ponta de capa quebrada” o que serviu como atrativo para os proprietários de caminhões de diversos estados como: Sergipe, Ceará, Pernambuco, Rio Grande do Norte, Alagoas, Piauí, Minas Gerais e mesmo outros estados mais longínquos. Devido ao grande movimento, funcionava ininterruptamente, trabalhando por turnos, como as grandes indústrias, fato inédito na cidade (FOLHA DO NORTE, 2009). Segundo Souza (2017) a técnica era aplicada não só para a recuperação da ponta de capa quebrada, mas também para aumentar a capacidade de carga dos veículos.

A abertura da Oficina Liberato, ocorreu em 1954, em um prédio na Rua Castro Alves, nº 592, esquina com a Rua Honorato Bonfim, no Centro. O estabelecimento segundo o já citado “Mestre Liba” (FOLHA DO NORTE, 2009) realizava além de serviços de chaparia e pintura, que era sua especialidade, serviços de mecânica em geral. Convém registrar que durante a década de 1950, foi possível identificar no levantamento de notas do periódico denominado “O Coruja”, diversas reclamações acerca dos problemas ocasionados pela realização dos serviços e demais transtornos provocados pela localização das oficinas em Feira de Santana (MELLO, 2010).

Em um destes, há o relato de que desde esta época havia cobrança de uma maior fiscalização com relação às atividades realizadas pelos estabelecimentos, bem como, a necessidade de que fossem retirados dos bairros residenciais. Há o questionamento de porque

não criar um bairro industrial onde se localizassem “as oficinas, as fábricas, as serrarias e outras indústrias que perturbam o silêncio? ”, considerando que na Cidade, onde existia um número considerável destes tipos de estabelecimentos, as oficinas causavam constrangimentos para os moradores vizinhos (MELLO, 2010, p. 3).

Outra nota, denominada de “Oficinas Ambulantes”, poderia ser publicada, praticamente em sua íntegra, na atualidade, que estaria descrevendo o que acontece em diversos pontos da cidade:

Sendo Feira um centro rodoviário bem importante, por onde transitam visitantes de vários Estados, os quais esperam encontrar uma cidade modelo, ficam decepcionados ao depararem com tantas irregularidades ocasionadas, muitas vezes, pelo descaso de certas autoridades.

Uma dessas irregularidades é um fato que há muito vimos verificando em nossas terras: as nossas ruas são transformadas em oficinas.

Nos carros que aqui pernoitam, nas vias públicas, são feitos os reparos necessários. Além de permanecerem em lugares proibidos pelo Trânsito, emporcalham a cidade e perturbam o sossego dos moradores próximos (MELLO, 2010, O Coruja, 22.04.1956, n. 34, p. 1).

Em 1963, as oficinas mecânicas foram incluídas, pela revista *Seleções Fiscais e Contábeis*³⁵, entre as principais indústrias atuantes no município. Esta informação é procedente e importante para o entendimento da configuração da cadeia automotiva em Feira de Santana na época. Através dos anúncios dos estabelecimentos publicados nos jornais, é possível entender que ainda não havia especialização dos serviços. As oficinas mecânicas, por exemplo, realizavam a retífica e, também, a produção de peças (FUNDAÇÃO SENHOR DOS PASSOS, 2012).

Um dos anúncios publicados na mesma Revista, relacionando os estabelecimentos da cadeia automotiva em Feira de Santana, é o da Fábrica de Tanques Progresso. Informa que é: “A única FÁBRICA do Norte e Nordeste do Brasil que produz TANQUES SOBRESSALENTES para qualquer tipo de veículos, inclusive para Alfa Romeu, Mercedes Benz, Jeep Willys, Rural Willys e Pic-Up Willys”. O que se pode aduzir desse anúncio é a necessidade dos veículos possuírem um tanque sobressalente para armazenamento de combustível, tendo em vista o consumo de litros por quilômetro e a ainda tímida capilaridade de postos de abastecimentos na região (MELLO, 2010).

Dentre os 491 estabelecimentos de prestação de serviços informados pelo IBGE em 1967, Feira de Santana possuía 151 oficinas de reparação de veículos. Este número correspondia a 30,8% do total de existentes, como pode ser conferido na Tabela 7.

³⁵ Disponível em: Fundação Senhor dos Passos, Memórias, 2012 (CDROM)

Tabela 7 – Empresas de prestação de serviços, em Feira de Santana, 1967

QUANTIDADE	TIPO DE SERVIÇO	%
26	Restaurantes	5,3
80	Bares,	16,3
36	Hotéis	7,3
52	Pensões	10,6
4	Boates	0,8
151	Oficinas de reparação de veículos	30,8
29	Oficinas de reparação de eletrodomésticos	5,9
18	De precisão e ótica	3,7
4	Alfaiatarias	0,8
6	Barbearias	1,2
17	Salões de belezas	3,5
68	Outros	13,8
491	Total	100,0

Fonte: MELLO; NEVES JÚNIOR, 2014³⁶

Com grande festividade as novas instalações da Oficina Socorro foram inauguradas em outubro de 1967, na Rua Barão de Cotegipe, nº 66 – Centro. O evento contou com a presença do então Governador do Estado Luis Vianna Filho. A presença do Governador no evento foi fruto de uma jogada de marketing dos responsáveis que aproveitaram sua presença em outro evento da cidade.

5.3 CANAL DE USADOS

Este canal não aparece nos demais trabalhos que tratam da cadeia automotiva ou da cadeia de suprimentos de automóveis, na forma em que está sendo tratado aqui. Nenhum autor se arriscou a colocar os agentes que atuam no segmento que tem relação com o veículo usado, seja ele montado e/ou desmontado. Entretanto, os elos que compõem esse canal existem desde o início da fabricação dos primeiros veículos automotores, mesmo que, na maioria das vezes, atuassem em um volume muito pequeno e de forma quase invisível.

³⁶ IBGE em Coleção de Monografias – nº 447 – Feira de Santana Bahia, p. 18. In. Memórias (verde), p. 82.

Como visto no tópico que propõe uma cadeia automotiva mais abrangente, um dos conceitos que embasam este trabalho é o de logística, que utiliza em seu referencial teórico o termo “canal”. Entretanto, o uso comumente dado a este termo, deriva do conceito de canal de distribuição apresentado na literatura mais tradicional que trata da Logística, o que de certa forma inviabilizaria a denominação de canal de usados para este segmento da cadeia.

Como ocorre geralmente com os novos conceitos, com os da logística reversa não é diferente. Os conceitos de logística reversa evoluíram com o tempo, na medida em que foram se ajustando às novas tecnologias e se adequando às normas jurídicas vigentes (PINTO, 2012). Assim é que, no que se refere ao conceito de “canal logístico reverso” ou “canal de distribuição reverso”, este foi sendo aperfeiçoado, fruto da adequação dos próprios conceitos de logística reversa e de canal de distribuição. Algumas definições de logística reversa, iniciais ou tradicionais, traziam em si, elementos que induziam a assertiva de que o uso da expressão canal de usados, não seria adequado.

No presente trabalho, o termo “canal” ultrapassa ao modo como foi denominado nos trabalhos dos autores apresentados no tópico referente à caracterização da cadeia automotiva, especialmente o de Lucht (2004). Assim sendo, a inclusão, do aqui denominado canal de usados, na cadeia automotiva, está alicerçada no conceito mais tradicional de canal de distribuição da logística e em conceitos mais recentes, próprios da logística reversa: o de “canal logístico reverso” ou “canal de distribuição reverso”. Este último é um conceito, relativamente novo, resultante da junção dos anteriores.

A definição proposta por Leite (2009) para logística reversa, certamente, contribuiu de forma bastante contundente, não só para justificar o uso da expressão canal de usados, bem como, para justificar a inclusão dos elos propostos para este canal. Na definição deste autor, logística reversa é a área da logística empresarial que realiza o planejamento, opera e controla o fluxo e as informações logísticas correspondentes, dos bens de pós-venda e de pós-consumo que retornam ao ciclo de negócios ou ao ciclo produtivo, por meio dos canais de distribuição reversos, agregando-lhes valores econômicos, de serviços prestados, ecológicos, legais, logísticos, corporativos, dentre outros.

A logística reversa pode ser subdividida em dois tipos: a logística reversa de pós-venda e a logística reversa de pós-consumo. A logística reversa de pós-venda é denominada, como sendo a área que cuida do equacionamento e operacionalização do fluxo físico, bem como das informações da logística correspondente aos bens de pós-venda que não foram usados ou foram usados por pouco tempo, e que por motivos diversos como, por exemplo, avarias no transporte, erros ou falhas de funcionamento, erros no processamento do pedido, retornam

para a cadeia de distribuição direta, que por um lado são os próprios canais reversos pelos quais esses produtos fluem (LEITE, 2009).

A denominação de logística reversa de pós-consumo, é a que mais interessa neste trabalho, uma vez que, faculta compreender o retorno dos veículos e/ou seus componentes, peças e acessórios, à cadeia de negócios automotiva. Segundo Leite (2009) a logística reversa é a área que equaciona e operacionaliza o fluxo físico e as informações correspondentes aos bens de pós-consumo que foram descartados pelo consumidor e que retornam ao ciclo de negócios ou ao ciclo produtivo através dos canais específicos de distribuição reversos. Originados de bens descartáveis ou duráveis, esses produtos de pós-consumo fluem por canais reversos de reuso, remanufatura ou reciclagem até sua destinação final. A logística reversa tem como objetivo agregar valor ao produto logístico, que podem ser bens que não servem mais ao proprietário inicial ou que ainda possuam condições de uso, produtos descartados por terem chegado ao fim da vida útil e resíduos industriais.

Essa explicação para logística reversa de pós-consumo contribui para melhor entendimento do retorno dos bens, uma vez que agrega informações que permite um melhor entendimento do que é fluxo reverso. Por serem importantes, as contribuições da denominação acima foram grifadas. A primeira importante contribuição é o entendimento que o retorno do bem se dá não somente ao ciclo produtivo, mas também ao ciclo de negócios. Esse esclarecimento corrige o equívoco de conceitos tradicionais de logística reversa, que consideravam que o retorno estava associado apenas ao ciclo produtivo e se dava até a sua origem.

Outra contribuição é a de ter considerado como produto logístico os bens que não tinham mais utilidade para o proprietário original, mas que ainda possuíam condições de uso. Essa informação contribuiu bastante para entender a participação e reinserção dos bens usados no ciclo de negócios. No caso deste trabalho, que tem como foco de estudo os automóveis, essa inclusão dos bens usados no ciclo de negócios, justifica o surgimento do elo, aqui, denominado de revendedores.

Assim sendo, na cadeia automotiva, pode-se considerar que o veículo novo seja o produto acabado que é entregue ao consumidor final. Entretanto, o produto usado, quando ainda em condições de uso, não é descartado, uma vez que, de acordo com Ballou (2006, p. 29), a “sua reutilização faz sentido em termos econômicos”. Assim sendo, retorna à cadeia: como parte do pagamento na compra de um novo veículo pelo consumidor final, nos distribuidores, concessionárias, de veículos novos; através de sua venda a um distribuidor, revendedor de veículos usados; ou ainda pelos leilões de entidades financiadoras, os bancos,

de seguradoras, de instituições responsáveis pela apreensão ou remoção dos veículos, ou de alienação de material, e de instituições públicas.

Também, os veículos usados “danificados ou inoperantes”, ou seja, aqueles que não estão em plenas condições de uso, retornam à cadeia através de sua venda direta pelo proprietário a um agente que irá recuperá-lo e reintegrá-lo. Nos leilões, alguns veículos não vão à hasta pública em condições de sua plena utilização. Muitos lotes são formados por veículos sinistrados, uns em condições de recuperação e retorno à circulação, outros, que não podem mais ser usados e são negociados como sucatas, quando apenas seus componentes, peças e acessórios, tem condições de reaproveitamento.

As sucatas são classificadas genericamente como Veículos em Fim de Vida (VFV), ou ELV sigla inglesa de *End of Life Vehicle*, - como preferem alguns autores -, a exemplo de Castro (2012). Segundo o IMT (2017), VFV ou ELV são aqueles automotivos que não apresentam mais condições para a circulação, em decorrência de acidente, mau estado de conservação, avarias, ou outros motivos, chegando ao final da sua vida útil, transformando-se em resíduos sólidos.

Com relação aos resíduos automotivos, diversos autores destacam aspectos positivos, mais consideram que com o crescimento da frota surgiram muitos problemas. Tem crescido a preocupação no que diz respeito ao equilíbrio da natureza, considerando os impactos, direta ou indiretamente, provocados pela evolução da indústria automobilística.

Mesmo tendo marcado de forma decisiva o desenvolvimento econômico da humanidade, no último século, a proliferação dos veículos automotores ocasionou profundas mudanças locais, e também mais abrangentes, nas rotinas das sociedades, que colocaram em risco a sobrevivência do homem e de diversos ecossistemas. Têm chamado à atenção os seguintes contratempos decorrentes do crescente volume de vendas de automóveis: o comprometimento da mobilidade urbana, o aumento da poluição do ar, o aumento de ruídos, diversas modificações climáticas e a geração de resíduos sólidos pelos VFV (FOGLIATTI, FILIPPO, GOUDARD, 2004; CASTRO, 2012).

Os veículos com mais de oito anos de uso, grande e/ou pequenos, já estão em seu final de vida e, mesmo que tenham ainda algum valor residual de mercado, a sua comercialização, nas grandes cidades brasileiras, é muito difícil. Normalmente, existe mercado para esses veículos “em locais afastados dos grandes centros urbanos ou em regiões do interior dos estados, onde ainda é possível encontrar pessoas interessadas” (CASTRO, 2012, p. 90).

Feira de Santana é uma cidade que atende comercialmente a uma gama de municípios menores, com renda e, conseqüentemente, poder aquisitivo baixo. Por isso, pode-se

considerar que para o seu mercado, os veículos com uma vida útil prolongada ainda são mercadorias desejadas, assim como, os componentes resultantes da desmontagem dos veículos que estejam impedidos de circular - as denominadas sucatas.

Observa-se ter havido, em todo o mundo e mais recentemente no Brasil, estudos sobre o destino dado aos VFV. Alguns trabalhos têm descrito essa preocupação, dentre eles, podem ser mencionados os de Martins (2011), Aguiar, Joaquim Filho (2012), Mildemberg (2012) e Barbosa (2015), que apontaram a situação em que se encontra a questão no País, ou em um Estado específico, fazendo comparações com o que tem sido feito em países, como Alemanha e Portugal. Merecem destaques, contudo, os trabalhos de Pinto (2014) e Silva (2016).

É inegável que o veículo automotivo é um produto e, portanto, a este se deve aplicar no final de seu ciclo de vida, ou obsolescência programada, as questões referentes à logística reversa, que Pinto (2014, p. 14) denominou como “logística reversa veicular”. O instrumento legal que serviu de base para o estudo do autor, foi a Política Nacional de Resíduos Sólidos (PNRS).

A PNRS discorre sobre:

princípios, objetivos, instrumentos, diretrizes, metas e ações adotados pelo Governo Federal, isoladamente ou em regime de cooperação com Estados, Distrito Federal, Municípios ou particulares, com vistas à gestão integrada e ao gerenciamento ambientalmente adequado dos resíduos sólidos. (BRASIL. Planalto, 2010, art. 4º).

Entre os objetivos da PNRS, destacam-se os dos incisos, do Art. 7º da Lei 12.305 de 2010: “I - proteção da saúde pública e da qualidade ambiental; II - não geração, redução, reutilização, reciclagem e tratamento dos resíduos sólidos, bem como disposição final ambientalmente adequada dos rejeitos”. (BRASIL, 2010, Art. 7º, inciso I-II). Já o Art. 9º determina ser observada uma ordem de prioridade na gestão e gerenciamento de resíduos sólidos, a saber: “não geração, redução, reutilização, reciclagem, tratamento dos resíduos sólidos e disposição final ambientalmente adequada dos rejeitos” (BRASIL. 2010, Art. 9º).

Essa Política não contempla diretamente a regulamentação para o destino final dos automóveis, entretanto, o Art. 33 da supracitada lei, obriga os fabricantes, importadores, distribuidores e comerciantes de: agrotóxicos, seus resíduos e embalagens; pilhas e baterias; pneus; óleos lubrificantes, seus derivados e embalagens; lâmpadas fluorescentes, de vapor de sódio e mercúrio e de luz mista; assim como, de produtos eletroeletrônicos e seus componentes, “a estruturar e implementar sistemas de logística reversa, mediante retorno dos produtos após o uso pelo consumidor, de forma independente do serviço público de limpeza urbana e de manejo dos resíduos” (BRASIL. Planalto, 2010, Art. 33º).

Nota-se que a PNRS não contemplou diretamente os veículos automotores, entretanto indiretamente, os atingiu, uma vez que, vários dos produtos mencionados na lei, são partes constituintes destes. As baterias, pneus, óleos lubrificantes, lâmpadas e produtos eletrônicos, são alguns dos componentes dos veículos automotores.

Uma vez que a logística reversa é mencionada no texto da lei como o sistema a ser adotados pelos fabricantes, importadores, distribuidores e comerciantes dos produtos relacionados pela política de resíduos sólidos, esta é definida no art. 3º, inciso XII, como:

O instrumento de desenvolvimento econômico e social caracterizado por um conjunto de ações, procedimentos e meios destinados a viabilizar a coleta e a restituição dos resíduos sólidos ao setor empresarial, para reaproveitamento, em seu ciclo ou em outros ciclos produtivos, ou outra destinação final ambientalmente adequada. (BRASIL. Planalto, 2010, Art. 3º, inciso XII).

Apesar do problema da destinação dos Veículos em Fim de Vida (VFV) no Brasil ser crescente, em decorrência do crescimento da frota e da tendência da diminuição do ciclo de vida e do uso de materiais menos recicláveis, o tema ainda precisa receber a atenção devida no quesito questão ambiental. Acredita-se que, a Lei nº 12.305/10 possibilite a aplicação da logística reversa de veículos no país e que através da realização de acordos setoriais, constantes no seu texto, será possível fomentar a reciclagem dos VFV (PINTO, 2014).

No setor automotivo, a logística reversa contribuiria para a proteção do meio ambiente e se constituiria numa grande oportunidade para o desenvolvimento de um processo lucrativo de reaproveitamento dos componentes dos VFV através da reciclagem, como acontece em diversos países. Silva, (2016, p. 78-79) considera, entretanto, que questões com “falta de estrutura”, inexistência “de uma política bem definida” e a cultura do consumidor brasileiro são fatores contribuintes para a falta de interesse da população pela reciclagem, pois os veículos automotores são tratados como um “bem” de valor agregado, e muitas vezes como um “patrimônio”, corroborando para que a população não tenha interesse pela reciclagem.

As considerações relatadas acima, realizadas por Silva (2016, p. 78-79), baseiam-se em Pinto (2012) e carecem de uma ressalva. A afirmação de Pinto é de que no Brasil, diferentemente do que ocorre em outros países, a legislação é que “trata os veículos automotores com um ‘bem’ de valor agregado, e muitas vezes como um ‘patrimônio’”. Esse fato, segundo o autor, causaria “uma inversão de valores e procedimentos, inclusive no que tange a impostos e taxas” e, a questão mais importante para este trabalho, o fato dos veículos automotores possuírem cadastro junto ao órgão de trânsito – o Departamento Estadual de

Trânsito (DETRAN) -, o que dificulta o procedimento de sua reciclagem, tendo vista que necessita da devida baixa do registro, inclusive com a possibilidade de ônus.

O destino da maior parte dos VFV tem sido o desmanche, desmontagem, que ocorre sem critério e/ou preocupação com a segurança ocupacional e o meio ambiente. Segundo Silva (2016), a “indústria” de desmanche no País tem sido relacionada ao crime, existindo muitos desmanches ilegais que geralmente são receptores de veículos frutos de roubos.

Não se pode negar que o destino dado aos VFV, incluindo todos os seus componentes, é uma questão de política pública. O poder público tem como principal desafio a questão do destino do enorme volume de resíduos gerados pelos veículos automotores quando atingem o fim de sua vida útil. Assim sendo, Silva (2016) salienta a necessidade de se criar um modelo de administração de VFV para o Brasil, baseada nos modelos de regulamentação e administração de reciclagem de veículos automotores em outros países.

É importante atentar para o fato de que os trabalhos de Pinto (2014) e de Silva (2016) são anteriores às novas legislações que tratam do assunto e que, possivelmente, tenham contribuído na discussão e implantação dos instrumentos legais. Como será visto mais a frente, após a finalização do trabalho destes autores, novas legislações tratando do destino dado aos VFV, já foram publicadas, como: a Lei nº 12.977, de 20 de maio de 2014, que regula e disciplina a atividade de desmontagem de veículos automotores terrestres, em todo território nacional (BRASIL. Planalto, 2014); a Resolução nº 611, de 24 de maio de 2016, que regulamentou a citada Lei (BRASIL. CONTRAN, 2016) e a Resolução CNSP nº 336, de 31 de março de 2016, que trata do Seguro Auto Popular (BRASIL. SUSEP/CNSP, 2016).

Foto 12 – Resíduos de VFV acumulados em área pública, 2017



Foto: COUTO, 2017

Os elos do canal de usados, propostos pelo presente trabalho, possuem importância nas ações que visam amenizar os efeitos nocivos advindos do aumento da frota dos veículos. Nesses elos é que se dá destino tanto ao veículo usado compreendido como um produto único, como às suas partes componentes. É relevante, contudo, verificar em que estágio se encontra a aplicação das legislações, novas e antigas, em Feira de Santana, uma vez, que tão fundamental quanto legislar sobre determinado assunto é fazer a legislação se cumprir.

Foram considerados como elos deste canal: os distribuidores, concessionários, de veículos usados; os leilões, que comercializam os veículos usados; e os varejistas de peças e acessórios usados. Os leilões por não acontecerem necessariamente no município de Feira de Santana e por não terem locais fixos, a não ser quando realizados nos pátios de recolhimento das instituições fiscalizadoras, já foram apresentados em capítulo anterior e não serão tratados mais amiúde aqui nesta parte. Como aconteceram com os demais elos da cadeia, os elos do canal de usados, serão, nos tópicos seguintes, definidos, caracterizados e, na medida do possível, realizada uma breve retrospectiva histórica bem como, discutidas questões relativas à sua presença no município de Feira de Santana.

5.3.1 Revendedores de veículos usados

Esse elo da cadeia é denominado, pela entidade que representa seus interesses, a Federação Nacional das Associações dos Revendedores de Veículos Automotores (FENAUTO), de Setor de Revendas de Automóveis Seminovos e Usados. No presente trabalho se usou a denominação de: distribuidores, concessionários, de usados, para que fique alinhado com a denominação do elo similar referente ao canal dos veículos novos.

Encontram-se relacionados junto à FENAUTO 24 Associações Regionais em todo o país, reunindo em torno de 48.000 revendedores de veículos seminovos e usados. Esta entidade busca defender os objetivos da categoria, na esfera nacional, atuando como agente de transformação, através da formalização e profissionalização do setor, com a promoção de programas e serviços para a qualificação dos empreendedores e demais profissionais atuantes no ramo (FENAUTO, 2016). No estado da Bahia a entidade associada à FENAUTO é a Associação dos Revendedores de Veículos do Estado da Bahia (ASSOVEBA). Essa entidade, por sua vez, possui 36 associados, todos da cidade de Salvador (ASSOVEBA, 2016).

Tomando como base as atividades da Seção G, Divisão 45, Grupo 45.1, Classe 45.11-1 - Comércio a varejo e por atacado de veículos automotores, Subclasses: 4511-1/01 - Comércio a varejo de automóveis, caminhonetas e utilitários novos, da CNAE, participa deste elo as atividades apontadas no Quadro 7.

Quadro 7 – Revendedores de veículos usados

G	Comércio; reparação de veículos automotores e motocicletas
45	Comércio e reparação de veículos automotores e motocicletas
451	Comércio de veículos automotores
4511-1	Comércio a varejo e por atacado de veículos automotores
4511-1/02	Comércio a varejo de automóveis, camionetas e utilitários usados
4511-1/03	Comércio por atacado de automóveis, camionetas e utilitários novos e usados
4512-9/02	Comércio sob consignação de veículos automotores

Fonte: IBGE, 2015

Este elo da cadeia automotiva possui pontos em comum e em contradição com os distribuidores, concessionárias, de veículos novos. Se por um lado a comercialização do veículo usado pelo consumidor faculta a compra do veículo novo na concessionária autorizada, por outro lado, o veículo usado disputa o consumidor com o veículo novo. Assim sendo, geralmente, quando o mercado está mais favorável à negociação de veículos novos, neste elo de usados ocorre uma redução na comercialização, e vice-versa.

A maioria dos distribuidores, concessionárias, de veículos novos recebe os veículos usados como parte do pagamento pela compra dos veículos novos e os revende. Não é muito comum a compra de veículos usados pelos distribuidores, concessionárias para revenda, sem que esteja envolvida a negociação de um veículo novo.

Desde o início de sua implantação, as primeiras concessionárias de veículos novos revendem veículos usados. Fora das concessionárias de veículos novos, o comércio de veículos usados era realizado, inicialmente, por pessoas físicas, através da relação direta entre o proprietário do automóvel e o possível comprador, ou, através de um agente intermediário do negócio. Esta forma de negociação perdura até os dias atuais, entretanto, atualmente é representativo o número de pessoas jurídicas, empresas legalmente constituídas, que realizam a negociação destes veículos.

Em Salvador era comum se encontrar em periódicos, como o A Tarde, anúncios de vendas de carros usados pelos dois maiores revendedores de carros novos da cidade na época:

Agenor Gordilho e Antônio Navarro Lucas. Também, eram comuns os anúncios de vendas de veículos usados de particulares:

- Anúncio em Diversos, “AUTO Overland – Vendem-se dois em ótimo estado. Informações à Rua Chile, n. 1 (Casa da Musica) (A TARDE, 1920b, 2, out., p.6)
- Anúncio nº 1713 de venda ou aluguel de um automóvel “Fiat, reformado, capota americana, pintura nova, garantido perfeito”, da Casa Navarro Luca (A TARDE, 1923, 30, jun., p.2).
- Anúncio, no Jornal A Tarde de 1925, de venda de um automóvel 477 P, de sete assentos, da marca Willys-Knight, para o carnaval. O veículo encontrava-se em bom funcionamento e em “ótimo estado de conservação” e a venda seria em “DINHEIRO À VISTA! ”, no valor de “RS. 6:500\$000!” (A TARDE, 1925a, 10, fev. p.2)
- Anúncio, no Jornal A Tarde de 1925, de venda de um “carro *Chevrolet*”. Não informa o estado de conservação do veículo, nem o preço e nem a forma de pagamento. Orienta aos interessados a procurarem o Sr. Cyro Rodrigues, á rua Cons. Saraiva, n. 23, 1º. andar” (A TARDE, 1925b, 10, fev. p.2).

Em Feira de Santana, como em outros municípios do Brasil, nem sempre o comércio de automóveis foi realizado por empresas legalmente constituídas para esse fim. Os veículos usados eram comercializados pelos próprios proprietários e/ou por particulares, pessoas físicas, que intermediavam a negociação. Esse tipo de transação acontece até os dias atuais. As concessionárias, na época como na atualidade, também comercializavam veículos usados.

Os primeiros comerciantes de veículos usados avulsos se localizavam na Praça do Comércio, onde estão atualmente as Praças da Bandeira e João Pedreira. Como descreveu (BOAVENTURA, 2006, p. 84) em sua crônica intitulada “A velha e a Nova Cidade”: “E mal se consegue atualmente passar pela Praça João Pedreira, a do Comércio, com tanto carro estacionado nos dois lados e outros em movimento atribulado”.

Esses negociantes de veículos usados, que eram denominados popularmente-“picaretas”, compravam veículos na mão de particulares da própria cidade, na Ilha do Rato em Salvador e em leilões de entidades públicas e privadas, como a Petrobrás, em outros Estados, especialmente nos do Rio de Janeiro e de São Paulo (LAJEDINHO, 2017; SANTANA, 2017; CUNHA, 2017).

A loja de automóveis, Star Veículos, que se localizava na Avenida Senhor dos Passos, nº 1094 – Centro, onde hoje funciona uma agência do Banco Brasileiro de Descontos – Bradesco, foi inaugurada no ano de 1961, por Jaime Cerqueira da Cunha, e teria sido a primeira loja de automóveis de Feira de Santana. O estabelecimento negociava automóveis novos de todas as marcas que eram adquiridos em São Paulo e vinham rodando até a cidade de Feira de Santana. Eram transportados de 8 a 9 veículos por vez (CUNHA, 2017). Por este motivo é que, na relação da década de 1950, não existe nenhuma representante do elo, aqui denominado, revendedores de veículos usados.

No início da década de 1970, Dilton Barros, - que já comercializava carros -, e Euvaldo Andrade, apelidado Vadinho, se uniram e montaram uma loja de venda de carros, a EUDIL. Inicialmente, a loja se localizava Avenida Senhor dos Passos, nº 697, Centro e, depois, se mudou para a Avenida J. J. Seabra, nº 401, também no Centro. Essa loja, - como já comentado no tópico sobre os distribuidores e concessionárias de veículos novos -, no ano de 1974, através da união com a Frutosdias, - empresa que já atuava no setor na Capital do Estado -, deu origem à Paraguassu Veículos, concessionária da GM ou Chevrolet em funcionamento, em Feira de Santana, até os dias atuais (BARROS, 2017).

Outro elo da cadeia automotiva, que se discute neste tópico é o dos leilões de veículos usados, que segundo Campos *et al.* (2016) é um importante mecanismo de alienação de ativo para as iniciativas pública e privada. Existem leilões que têm, como fonte de alimentação:

- a. A apreensão ou remoção a qualquer título e não reclamado por seu proprietário dentro do prazo de sessenta dias, contado da data de recolhimento (BRASIL. Planalto, 2015);
- b. A alienação de material, de instituições públicas, seja no âmbito da administração pública federal, estadual ou municipal (BRASIL. Planalto, 1990b).

De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro, as fontes de alimentação desse setor são: os leilões públicos e privados de veículos e sucatas, realizados pelas seguradoras de veículos e órgãos públicos em geral, - em especial o DETRAN -, e os demais proprietários, denominados, neste trabalho, como consumidores ou frotistas. Os veículos negociados nos leilões são destinados: à revenda por parte das distribuidoras concessionárias de usados, ou ao uso pelo comprador particular, quando classificado como “conservado”, o que significa que apresenta condições de segurança para trafegar; e a desmontagem e comercialização das peças, pelos varejistas de peças e acessórios usados, se classificado como “sucata”, quando não está apto a trafegar (BRASIL. Planalto, 2015).

Os leilões ocorrem com uma frequência regular na cidade e são corriqueiramente anunciados nos meios de comunicação. No que se refere à localização dos depósitos de armazenamento dos veículos, observa-se que, no caso dos que tem origem no Município, ficam guardados nos pátios das agências fiscalizadoras ou nas garagens das próprias instituições públicas que são seus proprietários. Já o local de realização dos leilões corresponde aos auditórios das próprias instituições proprietárias dos veículos ou em outros espaços públicos com dimensões suficientes para suportar o número de participantes esperado. Estes espaços onde ocorrem os leilões nem sempre ficam na cidade de Feira de Santana.

Um grande número de veículos que chegam à cidade é arrematado em outros municípios do mesmo estado e/ou de outros estados, principalmente de São Paulo. A compra de veículos em leilões em outros estados é uma política adotada pelos comerciantes de veículos de Feira de Santana, desde a formação do setor. Através de colóquios com pessoas que negociam em leilões realizados fora do município, se levantou a informação que, em muitos casos, o adquirente não se desloca para o local de realização do leilão, existindo moradores do lugar, que atuam como representantes, recebendo uma comissão por cada arremate.

5.3.2 Varejistas de peças e acessórios usados

Os veículos usados que têm condições normais de uso são comercializados pelas representantes do elo revendedores de veículos usados, entretanto existem, alguns veículos usados que são comercializados para desmonte e reaproveitamento de suas peças e componentes. O elo da cadeia automotiva, formado pelas empresas que comercializam as peças e conjuntos de peças dos veículos desmontados, é denominado neste trabalho como varejistas de peças e acessórios usados.

Quando os processos de reuso e remanufatura de um bem, já não podem ser aplicados, este bem será considerado um bem em “final de vida” e disponibilizado e coletado, sendo encaminhado para processamento de sucata ou de desmanche, onde serão desmontados e retirados seus componentes e outros resíduos (LEITE, 2009). Os veículos que são comercializados para ser desmontados para o reaproveitamento de suas peças e componentes, em geral, são os que não podem mais ser usados nos processos de reuso e remanufatura. São os denominados de VFV ou, em inglês, ELV (CASTRO, 2012; SILVA, 2016).

A depender de seu tamanho, o valor residual de um VFV, no Brasil, segundo Castro (2012, p. 91), a depender de seu tamanho, pode variar de 1,47% a 2,53% do valor de um veículo novo. Na análise, para determinação desse valor, apenas foi considerado o valor residual das sucatas metálicas. Os demais materiais, componentes do veículo, como os plásticos, vidros, tecidos, e outros, possuem ainda algum valor comercial, mas, devido à dificuldade de reciclagem, seu valor é muito inferior ao dos metais. O autor considerou, ainda que, a recuperação de outros materiais de um VFV, é possível, mas afirmou que, baseado na situação do mercado, na época, o material metálico era a melhor opção de recuperação, uma vez que, esse material, é mais fácil de ser reciclado e, por isso mesmo, de melhor comercialização.

Essa afirmação está um tanto atrasada, a reutilização de componentes dos VFV é uma realidade há muitos anos, em Feira de Santana, onde esse elo da cadeia automotiva é bastante representativo, atendendo, não só à demanda local, mas de outras cidades circunvizinhas e, também, a da capital, Salvador. Apenas os componentes dos VFV, que não servem para o uso em outros veículos, por estar completamente danificados, obsoletos e/ou por não existir no mercado veículos da mesma faixa etária, - que ainda estejam circulando e as peças possam ser usadas -, são destinados para reciclagem e tratamento de resíduos.

Com base no material de um Curso, sobre reciclagem de veículos no Japão, do *International Recycling Education Center (IREC)*, de 2010, Castro (2012, p. 104) relacionou o que ele denominou de “etapas básicas do processo de reciclagem de veículos”:

- 1- Recepção dos veículos a serem reciclados (ELV's)
- 2- Desmontagem dos ELV's
- 3- Classificação dos componentes desmontados dos ELV's
- 4- Fragmentação dos ELV's
- 5- Reciclagem dos materiais fragmentados de ELV's

Essas cinco etapas, bem definidas, seriam necessárias para facultar a reciclagem de um veículo. Entre estas existiriam as de transporte e armazenamento, intermediário de materiais e de componentes para determinação de sua origem, bem como, definição da destinação dos materiais em processamento. As três primeiras: de recepção, desmontagem e classificação dos componentes resultantes, do VFV, geralmente, podem ser realizadas conjuntamente. Já o processo de fragmentação, por exigir equipamentos de grande porte e área ampla para depositar e separar materiais, normalmente, é realizado por empresas especializadas, localizadas em locais afastadas dos de desmontagem. A reciclagem seria a última etapa do processo.

Infelizmente, em Feira de Santana e na maior parte do Brasil, o que ocorre é que a reciclagem não é tão organizada. Existe uma grande resistência e preconceito com relação a este elo da cadeia. Segundo Silva (2016), no Brasil, a atividade de desmanche está associada ao crime de receptação de veículos furtados e/ou roubados, haja vista, principalmente, ao grande número de locais de desmanches ilegais, existentes. Entretanto, não somente de veículos de origem ilícita, sobrevivem os agentes deste elo, e não se pode negar o importante papel que acaba assumindo, mesmo que não existam estudos, nem dados, que demonstrem, de maneira clara, sua relevância.

Popularmente esse setor recebe diversas denominações, na cidade: “ferro velho”, “ferro novo”, “roubauto”, entre outras. A denominação popular de “ferro velho” é antiga. O termo provavelmente, deriva do fato de que as representantes deste elo tenham surgido dos antigos estabelecimentos que comercializavam materiais ferrosos usados de uma maneira em geral. O fato de terem passado a comercializar peças usadas de veículos automotores para reutilização e de que os veículos mais antigos possuíam a maior parte de seus componentes constituídos desta liga metálica, contribuiu para reforçar essa denominação.

Nos contatos realizados com pessoas que tem relacionamento com representantes antigos do elo dos aplicadores, reparadores independentes, alguns comentaram que já existia a procura nas oficinas de peças usadas, que tinham sido retiradas dos veículos, durante a manutenção. O objetivo era o uso dessas peças na reparação de outros veículos. Antes da década de 1970, a participação dos metais, na composição dos veículos, era ainda maior. Após esse período, em decorrência do aumento do preço do petróleo, as montadoras buscaram reduzir o custo dos veículos e passaram a fazer uso do plástico que, além de mais leve, tem algumas vantagens em relação aos metais. Mesmo assim, até recentemente, de todos os materiais que compõem as, aproximadamente, 15.000 peças de um veículo, praticamente 80% eram metais (CASTRO, 2012, p. 83).

Não é de se duvidar que o destino das peças usadas, que eram retiradas dos veículos, fossem os “ferros velhos”. As pessoas interessadas em reutilizar essas peças passaram a busca-las nesses estabelecimentos. Essa nova demanda despertou nos comerciantes do setor, o interesse em ter um estoque desse tipo de mercadoria, o que fomentou o desenvolvimento da negociação, fazendo surgir empresas especializadas no ramo.

“Ferro novo” é uma derivação de “ferro velho”, numa tentativa de demonstrar que os produtos comercializados derivam do desmanche de veículos novos que não têm muito tempo de uso e, por este motivo, encontram-se em excelentes condições. As duas denominações, entretanto, não parecem muito adequada, uma vez que com a implantação de novas

tecnologias nos veículos atuais, o número de componentes não ferrosos, e mesmo não metálicos, é muito grande.

O preconceito existente com relação ao setor deu origem à sua denominação. Na linguagem popular, como “roubauto”, numa alusão de que os produtos, de origem automotiva, comercializados pelo setor, não têm origem lícita, ou seja, são frutos de roubos. De alguma forma esse preconceito se justifica. Não é difícil encontrar nos meios de comunicação locais, notícias apresentando os resultados das ações da polícia, na área onde estão situados os estabelecimentos do elo aqui estudado, visando à repreensão do comércio de produtos sem origem legal. Em geral, ocorre apreensão de produtos e prisão de envolvidos.

Antes de se apresentar a legislação em vigor que trata deste elo da cadeia é importante fazer um retrospecto cronológico das legislações que trataram do assunto. A primeira Lei que se referiu a este elo foi a nº 5.108, de 21 de setembro de 1966, que instituiu o Código Nacional de Trânsito (BRASIL. Planalto, 1966, Art. 20). Esta Lei já foi revogada, mas interessa saber que termos como desmanche, desuso e sinistro, não aparecem em seu texto. O único termo relacionado à atividade de desmanche, que aparece em um de seus artigos é desmontem. A saber:

Art. 120. Os estabelecimentos onde se executarem reformas ou recuperação de veículos e os que comprem, vendam ou **desmontem**³⁷ veículos, usados ou não ficam obrigados a possuir livros de registro de seu movimento de entrada e saída de uso de placas de "experiência!", conforme modelos aprovados e rubricados pelo Departamento Estadual de Trânsito. (BRASIL. Planalto, 1966, Art. 20).

Essa Lei teve seu regulamento aprovado pelo Decreto nº 62.127, de 16 de janeiro de 1968, que tratou em seus artigos: 232, inciso III, da obrigatoriedade da comunicação da baixa de veículos irrecuperáveis ou destinados à desmontagem, pelo adquirente; e 238 dos livros, quanto a: indicações que deveriam constar; conformação e estrutura; prazo de registro; quem teria acesso e de que maneira; e a punição para a falta, o atraso e a fraude na escritura e a recusa de sua exibição (BRASIL. Planalto, 1968).

Era de se esperar que, em uma legislação tão antiga, não existissem muitas especificações no seu texto tratando de desmanche de veículos, tendo em vista que, a atividade deveria ser muito comum naquela época. Entretanto, mesmo o único artigo existente e, conseqüentemente, o mesmo existente na sua regulamentação, ainda hoje, está sendo descumprido.

A Lei nº 8.722, de 22 de outubro de 1993 tornou obrigatória a baixa de veículos vendidos como sucata (BRASIL. Planalto, 1993). Esta Lei foi regulamentada pelo Decreto nº

³⁷ Grifo nosso.

1.305, de 9 de novembro de 1994, que em seu art. 1º determinou que, para sua aplicação, seria considerado:

irrecuperável todo veículo que em razão de sinistro, intempéries ou desuso, haja sofrido danos ou avarias em sua estrutura, capazes de inviabilizar recuperação que atenda aos requisitos de segurança veicular, necessária para a circulação nas vias públicas. (BRASIL. Planalto, 1994, Art. 1º).

Os parágrafos do mesmo artigo, do referido Decreto, determinam: que será considerado como sucata o veículo irrecoverável (§ 1º); que a baixa, obrigatoriamente, deverá ser feita junto à repartição de trânsito, e estabelece o prazo de noventa dias, para a solicitação “a contar da verificação do fato, satisfeitas as exigências estabelecidas” (§ 2º); quem é o responsável pelo requerimento, nas diversas situações possíveis (§ 3º); quais os documentos que o requerente deverá apresentar quando da sua solicitação (§ 4º) (BRASIL. Planalto, 1994).

A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (BRASIL. Planalto, 1997), instituiu o atual CTB, revogando a Lei nº 5.108/66 (BRASIL. Planalto, 1966) que havia instituído o antigo Código Nacional de Trânsito. No que se refere à atividade de desmontagem de veículos essa Lei determinou, em seu Art. 126, que:

O proprietário de veículo irrecoverável, ou definitivamente desmontado, deverá requerer a baixa do registro, no prazo e forma estabelecidos pelo CONTRAN, sendo vedada a remontagem do veículo sobre o mesmo chassi, de forma a manter o registro anterior.

Parágrafo único. A obrigação de que trata este artigo é da companhia seguradora ou do adquirente do veículo destinado à desmontagem, quando estes sucederem ao proprietário. (BRASIL Planalto, 1997, Art. 126)

O Art. 240, dessa Lei, trata do tipo de infração, grave; da penalidade, multa; e da medida administrativa, recolhimento do Certificado de Registro e do Certificado de Licenciamento Anual, caso o responsável deixe de promover a baixa do registro de veículo irrecoverável ou definitivamente desmontado (BRASIL. Planalto, 1997).

Já o Art. 330, em seu conjunto, é praticamente idêntico ao Art. 238, do Decreto nº 62.127, de 16 de janeiro de 1968 (BRASIL. Planalto, 1968), que regulamentou o antigo Código Nacional de Trânsito. Obrigam os estabelecimentos que executam reformas ou recuperação, comprem, vendem ou desmontam veículos usados ou não, possuir livros de registro de seu movimento de entrada e saída, bem como o uso de placas de experiência (BRASIL. Planalto, 1997; BRASIL. Planalto, 1968).

Os parágrafos deste Artigo tratam, também, como na legislação anterior, das questões dos livros, quanto a: indicações que deveriam constar; conformação e estrutura; prazo de registro; quem teria acesso e de que maneira; e a punição para a falta, o atraso e a fraude na escritura e recusa de sua escrituração. Mais recentemente a Lei nº 13.154, de 30 de julho de

2015, inseriu o § 6º facultando a substituição dos livros previstos no Art. 330, por sistema eletrônico (BRASIL. Planalto, 2015).

A Resolução nº 11, de 23 de janeiro de 1998, (BRASIL. CONTRAN, 1998) ainda em vigor, veio estabelecer os critérios para a realização da baixa obrigatória de registro de veículos retirados de circulação, por se encontrar nas seguintes condições: irrecuperáveis; definitivamente desmontados; sinistrados com laudo de perda total; e vendidos ou leiloados como sucata. Estabelece, também, os prazos para efetivação da baixa pelo responsável e as sanções caso não a providencie: de quinze dias, após a constatação da sua condição através de laudo para providencia-la, sob pena de incorrer nas sanções prevista pelo art. 240 do CTB (BRASIL. Planalto, 1998).

Esta resolução, ao longo dos anos, recebeu adendos, revogações e alterações. A Resolução nº 113, de 05 de maio de 2000 (BRASIL. CONTRAN, 2000), acrescentou ao seu Art. 1º, o parágrafo 4º:

O desmonte legítimo de veículo deverá ser efetuado exclusivamente por empresa credenciada pelos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados ou Distrito Federal, que deverão encaminhar semestralmente ao órgão máximo executivo de trânsito da União a relação dos registros dos veículos desmontados para confirmação de baixa no Registro Nacional de Veículos Automotores - RENAVAL. (BRASIL. CONTRAN, 2000, art. 1º).

Esse novo parágrafo veio dar um maior amparo legal para o controle sobre a atividade de desmanche. A necessidade do credenciamento da empresa pelos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados ou Distrito Federal, criando assim, a figura do “desmonte legítimo de veículo”, reconheceu legalmente a existência e facultou a possibilidade de controle sobre a atividade (BRASIL. CONTRAN, 2000).

A Resolução nº 179, de 7 de julho de 2005, (BRASIL. CONTRAN, 2005), considerou a necessidade de serem estabelecidos requisitos mínimos para a efetivação da baixa do registro de veículos leiloados como sucata por órgão ou entidade do Sistema Nacional de Trânsito (SNT), estabeleceu a revisão dos procedimentos para a baixa de registro de veículos e alterou a redação e acresceu novas alíneas, incisos e parágrafos à Resolução CONTRAN nº 11/98.

Como discutido no capítulo referente ao “canal de usados” a atividade de desmanche de veículos automotores passou a ter mais uma possibilidade de controle a partir da PNRS. Essa Lei dispôs sobre os princípios, objetivos e instrumentos, da Política Nacional de Resíduos Sólidos (PNRS), como também sobre as diretrizes relativas à gestão integrada e ao gerenciamento de resíduos sólidos, incluída os perigosos, às responsabilidades dos geradores e do poder público e aos instrumentos econômicos aplicáveis.

§ 1º Estão sujeitas à observância desta Lei as pessoas físicas ou jurídicas, de direito público ou privado, responsáveis, direta ou indiretamente, pela geração de resíduos sólidos e as que desenvolvam ações relacionadas à gestão integrada ou ao gerenciamento de resíduos sólidos (BRASIL. Planalto, 2010, § 1º).

A realização do descarte adequado de um veículo em final de vida no Brasil, segundo Silva (2016), se tornou uma tarefa complexa, uma vez que, além das questões administrativas referentes ao processo, como a baixa do veículo, entre outras, se faz necessário atender a uma série de regras e diretrizes que foram estabelecidos pela PNRS. Essa Lei:

reúne o conjunto de princípios, objetivos, instrumentos, diretrizes, metas e ações adotados pelo Governo Federal, isoladamente ou em regime de cooperação com Estados, Distrito Federal, Municípios ou particulares, com vistas à gestão integrada e ao gerenciamento ambientalmente adequado dos resíduos sólidos (BRASIL. Planalto, 2010, Art. 4º).

Dentre os objetivos da citada Lei se destaca, com relação ao trabalho:

- VI - incentivo à indústria da reciclagem, tendo em vista fomentar o uso de matérias-primas e insumos derivados de materiais recicláveis e reciclados;
- VIII - articulação entre as diferentes esferas do poder público, e destas com o setor empresarial, com vistas à cooperação técnica e financeira para a gestão integrada de resíduos sólidos;
- XI - prioridade, nas aquisições e contratações governamentais, para:
 - a) produtos reciclados e recicláveis;
 - b) bens, serviços e obras que considerem critérios compatíveis com padrões de consumo social e ambientalmente sustentáveis (BRASIL. Planalto, 2010, Art. 6º).

Em diversos países, de acordo com estudo realizado por Pinto (2014), a indústria de reciclagem de veículos já é uma realidade há algum tempo, enquanto que no Brasil faltavam iniciativas e planejamento para defrontar com os crescentes volumes de VFV, bem como para diagnosticar esse mercado indecifrável de peças usadas, ferros-velhos e desmanches irregulares. Havia a possibilidade do uso da Lei nº 12.305/10, como instrumento inexecutável para implementar os procedimentos de logística reversa veicular e a instalação de recicladoras de VFV.

A atividade de desmontagem de veículos automotores terrestres, em todo território nacional, passou a ser regulada e disciplinada através da Lei nº 12.977, sancionada no dia 20 de maio de 2014 (BRASIL. Planalto, 2014), devendo entrar em vigor depois de decorrido um ano da data de sua publicação oficial. O objetivo principal da lei é coibir o comércio ilegal de peças, visando reduzir o número de roubos e furtos de veículos.

Essa Lei, por ser mais específica, conceituou de forma mais precisa a atividade e as empresas de desmontagem. A atividade foi conceituada no seu inciso I, como sendo “de desmonte ou destruição de veículo, seguida da destinação das peças ou conjunto de peças usadas para reposição, sucata ou outra destinação final”. Enquanto a empresa de

desmontagem foi definida em seu inciso II, como sendo “o empresário individual ou sociedade empresária que realize as atividades previstas nesta Lei” (BRASIL, Planalto, 2014, inciso I).

O Art. 3º dessa Lei ratifica a necessidade de o empreendimento estar registrada junto ao órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal de sua atuação, para a realização da atividade de desmontagem e condiciona o seu registro e funcionamento à comprovação dos requisitos relacionados no seu Art. 4º:

- I - dedicar-se exclusivamente às atividades reguladas por esta Lei;
- II - possuir unidade de desmontagem dos veículos isolada, fisicamente, de qualquer outra atividade;
- III - estar regular perante o Registro Público de Empresas, inclusive quanto à nomeação dos administradores;
- IV - ter inscrição nos órgãos fazendários; e
- V - possuir alvará de funcionamento expedido pela autoridade local. (BRASIL, 2014, Art. 4º).

A Lei nº 12.977 (BRASIL. Planalto, 2014), foi inicialmente regulamentada pela Resolução nº 530, de 14 de maio de 2015 (BRASIL. DENATRAN/CONTRAN, 2015), que foi revogada e substituída pela Resolução nº 611, de 24 de maio de 2016 (BRASIL. DENATRAN/CONTRAN, 2016). Essa nova Resolução trouxe algumas evoluções em relação à anterior. Uma das causas da publicação da nova Resolução foi a publicação da Resolução nº 336, de 31 de março de 2016, da SUSEP (BRASIL. SUSEP/CNSP, 2016), que trata do denominado Seguro Auto Popular.

O Art. 10, da Resolução nº 336, de 31 de março de 2016, condicionou a permissão da utilização de peças, usadas na recuperação de veículos sinistrados, com cobertura securitária, prevista apenas quando “atenderem aos requisitos de origem, às exigências técnicas necessárias para sua reutilização, nos termos das normas do CONTRAN, e às demais condições impostas pela Lei n.º 12.977, de 20 de maio de 2014” (BRASIL. SUSEP/CNSP, 2016, Art. 10º).

Fez-se necessária, posto isso, uma maior amplitude das justificativas para sua implantação. Enquanto a Resolução nº 530/2015 trazia, como justificativa, “a necessidade de regulamentar a Lei nº 12.977, de 20 de maio de 2014, que disciplina a atividade de desmontagem de veículos automotores terrestres”; e “o que consta no processo administrativo nº 80000.038299/2014-18” (BRASIL. DENATRAN/CONTRAN, 2015), a Resolução 611/2016, justifica sua necessidade em:

Considerando o Art. 10, da Resolução nº 336, de 31 de março de 2016, da Superintendência de Seguros Privados – SUSEP, que dispõe sobre as regras e os critérios para operação do seguro popular de automóvel com permissão de utilização de peças usadas oriundas de empresas de desmontagem, conforme lei específica,

para a recuperação de veículos sinistrados com cobertura securitária, e dá outras providências.

Considerando a necessidade de estabelecer procedimentos para a atividade de desmontagem de veículos automotores terrestres e fornecimento de informações para o banco de dados nacional de informações de veículos desmontados e das atividades exercidas pelos empresários individuais ou sociedades empresárias;

Considerando que os procedimentos de desmontagem de veículos, reciclagem e recuperação de peças e conjuntos de peças preservam e melhoram a qualidade do meio ambiente, impedem uma série de problemas para a saúde pública e aumenta a segurança. (BRASIL. DENATRAN/ CONTRAN, 2016).

De acordo com Resolução nº 611/2016, em seu Art. 2º, deverão ser “necessariamente encaminhados para desmontagem, com possível reaproveitamento e reposição de suas peças ou conjunto de peças” os veículos:

I - apreendidos por ato administrativo ou de polícia judiciária, quando inviável seu retorno à circulação, mesmo por meio de Leilão;

II - sinistrados classificados como irrecuperáveis ou sinistrados de grande monta, apreendidos ou indenizados por empresa seguradora;

III - alienados pelos seus respectivos proprietários, em quaisquer condições, para fins de desmontagem e reutilização de partes e peças. (BRASIL. DENATRAN/CONTRAN, 2016, Art. 2º).

Os três parágrafos do Art. 2º, trazem algumas limitações quanto ao destino, impedimento de reaproveitamento e a aquisição desses veículos:

§ 1º Os veículos definidos nos incisos I a III deste artigo somente poderão ser destinados aos estabelecimentos registrados pelos Órgãos e Entidades Executivos de Trânsito dos Estados e do Distrito Federal, nos termos da Lei nº 12.977, de 20 de maio de 2014, regulamentada por esta Resolução.

§ 2º Os veículos incendiados, totalmente enferrujados, repartidos e os demais em péssimas condições ou aqueles cuja autenticidade de identificação ou legitimidade da propriedade não restar demonstrada serão necessariamente encaminhados para destruição, como sucata, vedada a reutilização de partes e peças, respeitados os procedimentos administrativos e a legislação ambiental.

§ 3º Somente poderão adquirir os veículos descritos no artigo 2º desta Resolução, seja diretamente do proprietário ou por meio de leilão, público ou privado, e efetivamente praticar as atividades de desmontagem de veículos, prevista no inciso I do artigo 2º da Lei nº 12.977, de 20 de maio de 2014, as empresas devidamente registradas perante os órgãos executivos de trânsito de seus respectivos estados ou do Distrito Federal. (BRASIL. DENATRAN/ CONTRAN, 2016, Art. 2º).

A grande importância da permissão da reutilização de alguns componentes, como o motor e seus componentes; caixa de marchas, portas, para-choques, faróis, vidros dianteiros e traseiros, espelhos e retrovisores, sistemas de som bancos e alguns acabamentos internos, foi destacada por Castro (2012). O autor já alertava para a necessidade de que outros itens, por serem sistemas de alto risco de acidentes, que apresentam probabilidades de problemas de segurança nas estradas, não deveriam ter a reutilização permitida e, portanto, retirados dos

VFV e encaminhados para o processo de fragmentação, garantindo, assim, sua destruição e possibilitando a posterior reciclagem de seus fragmentos.

O Art. 4º, da Resolução Nº 611, de 24 de maio de 2016 (BRASIL. DENATRAN/CONTRAN, 2016), veio estabelecer de forma categórica quais são os itens de segurança, que independentemente do estado em que se encontrem, não podem ser destinadas à reposição. Assim, os itens considerados de segurança, que são: “o sistema de freios, o sistema de controle de estabilidade, as peças de suspensão, o sistema de *air bags*, os cintos de segurança e seus subsistemas, o sistema de direção e os vidros de segurança com gravação da numeração de chassi”, não podem ser encaminhados para reutilização, tendo sua destinação restrita para reciclagem e tratamento de resíduos.

Outra evolução conferida pela Resolução 611/2016 (BRASIL. DENATRAN/CONTRAN, 2016), que definiu e regulamentou, não apenas os serviços e empresas de desmontagem, como também, as de reciclagem, as de recuperação de peças e as especializadas no comércio de peças, foi à obrigatoriedade, da solicitação de registro junto ao Órgão ou Entidade Executivo de Trânsito dos Estados e do Distrito Federal desses estabelecimentos, com exceção das especializadas na compra e venda de peças. Desta forma essa nova regulamentação abarcou de forma mais ampla e categoricamente as atividades realizadas por este setor.

Esse setor foi considerado como formado pela reunião das empresas de: desmontagem, reciclagem, recuperação; e as especializadas no comércio de peças, assim definidas pelos incisos de VI a IX, do Art. 3º, da Resolução 611/2016:

VI - empresa de desmontagem: empresário individual ou sociedade empresária que realize as atividades previstas na Lei nº 12.977, de 20 de maio de 2014.

VII - empresa de reciclagem: empresário individual ou sociedade empresária que realize atividade no ramo de reciclagem de materiais e peças, de sucata, de veículos irrecuperáveis ou de materiais suscetíveis de reutilização, descartados no processo de desmontagem;

VIII - empresa de recuperação de peças: empresário individual ou sociedade empresária que realize atividade no ramo de recuperação de peças ou conjunto das peças, descartados no processo de desmontagem;

IX - empresa especializada no comércio de peças: empresário individual ou sociedade empresária que realize atividade no ramo do comércio de peças usadas, oriundas da reposição de peças, recuperação de peças e desmontagem. (BRASIL. DENATRAN/CONTRAN, 2016, incisos de VI a IX, do Art. 3º).

Para realizar a compra de veículos, quer diretamente do proprietário ou através de leilão, - público ou privado -, e exercer a atividade de desmontagem de veículos, as empresas devem estar devidamente registradas nos órgãos executivos de trânsito do Estado, ou do

Distrito Federal, em que esteja instalada. Obriga-se aos estabelecimentos a requererem, e fixarem em local visível ao público, o documento comprobatório de seu registro, no órgão ou entidade executiva de trânsito (BRASIL. DENATRAN/CONTRAN, 2016).

Além dos aspectos documentais, formais a Resolução nº 611/16, em seu Art. 7º, discrimina as exigências da estrutura e das atividades que cada estabelecimento de desmontagem, reciclagem e recuperação de peças, deve ter, quando da “fiscalização *in loco* do órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal”:

I - possuir instalações e equipamentos que permitam a remoção e manipulação de forma criteriosa, observada a legislação e a regulamentação pertinentes, dos materiais com potencial lesivo ao meio ambiente, tais como fluidos, gases, baterias e catalisadores;

II - possuir local de desmontagem dos veículos, reciclagem ou recuperação de peças, isolada fisicamente, de qualquer outra atividade;

III - possuir piso totalmente impermeável nas áreas de descontaminação e desmontagem do veículo, bem como na de estoque de partes e peças;

IV - possuir área de descontaminação isolada, contendo caixa separadora de água e óleo, bem como canaletas de contenção de fluidos;

V - possuir responsável técnico junto ao Conselho Regional de Engenharia e Agronomia – CREA para exercício de suas funções de acordo com o artigo 2º da Resolução CONFEA nº 458, de 27 de abril de 2001 e alterações posteriores, na execução das atividades de desmontagem de veículos e de recuperação das respectivas partes e peças;

VI - possuir capacitação técnica; e

VII - apresentar relação de empregados e ajudantes, em caráter permanente ou eventual, devidamente qualificados (BRASIL. DENATRAN/CONTRAN 2016, Art. 7º).

De acordo com a citada Resolução, as fontes de alimentação deste setor são: os leilões públicos e privados de veículos e sucatas, realizados pelas seguradoras de veículos e órgãos públicos em geral, em especial o DETRAN, e os demais proprietários, denominados neste trabalho como consumidores ou frotista (BRASIL. DENATRAN/CONTRAN, 2016).

Legalmente, os destinatários das partes e peças resultantes da desmontagem de veículos, são: o consumidor ou usuário final, denominado neste trabalho como consumidores ou frotistas, devidamente identificado na Nota Fiscal eletrônica em conformidade com a Resolução; outra empresa igualmente registrada, podendo ser a responsável pela aplicação das peças ou conjunto de peças, os aplicadores (reparadores); e empresas do ramo de reciclagem e/ou recuperação de peças (BRASIL. DENATRAN/ CONTRAN, 2016).

Tomando como base as atividades da Seção G, Divisão 45, Grupo 45.3, Classe 45.30-7, Subclasses: 4530-7/04, da CNAE, participaram deste elo, as atividades apontadas no Quadro 8.

Quadro 8 – Varejistas de peças e acessórios usados, conforme CNAE

G	Comércio; reparação de veículos automotores e motocicletas
45	Comércio e reparação de veículos automotores e motocicletas
453	Comércio de peças e acessórios para veículos automotores
4530-7	Comércio de peças e acessórios para veículos automotores
4530-7/04	Comércio a varejo de peças e acessórios usados para veículos automotores

Fonte: IBGE, 2015

Nacionalmente as participantes deste elo são representadas, desde 2013, pela Associação Brasileira de Comerciantes e Recicladores de Veículos Descontinuados - ABCRAD. Segundo informações da entidade, atualmente estão filiados mais de 250 associados, sendo uma de suas atividades a orientação na abertura e regulamentação de novas empresas. Observa-se, no entanto, que na relação dos associados disponível no *site* da entidade, aparecem apenas estabelecimentos do Estado de São Paulo (ABCRAD, 2016). No estado da Bahia, e em Feira de Santana, como na maioria dos elos da cadeia automotiva, não existe representação formal.

Não é muito fácil determinar quando se iniciou essa atividade em Feira de Santana, mas não é difícil aceitar a ideia de que tenha sido resultado da especialização de estabelecimentos que comercializam ligas metálicas diversas usadas, dando origem ao nome “ferro velho”. Quanto à atividade de compra e venda de “ferro velho”, algumas questões são indicativas de seu surgimento.

Ao comentar uma foto que retratava o primeiro automóvel chegado em Feira de Santana, Lajedinho (2006, p. 121) informa que o motorista do citado veículo era o “conhecido na época por Mario Pé de Ferro Velho” e levanta o seguinte questionamento: “Por que aquele apelido do Mario? Naquela ocasião não havia os ferros velhos – ou havia? ”. Moreira (2015, p. 140) ao comentar os becos que faziam a ligação entre a Rua de Aurora e as ruas Tertuliano Carneiro e Sales Barbosa, antiga Rua do Meio, informa quais estabelecimentos existiam no local. Um destes becos era o “da Euterpe”, onde, segundo o autor, o “Sr. Mário Ferro Velho montou um depósito”.

6 DISPERSÃO ESPACIAL DOS ELOS

Na década de 1950 a cadeia automotiva ainda estava se configurando em Feira de Santana. Já havia passado o período em que, quem desejasse adquirir um automóvel teria que aproveitar uma viagem à Europa, ou fazê-la apenas nesse intuito; utilizar-se dos serviços dos agentes existentes, que apenas intermediavam a negociação; ou adquirir o produto nas mãos de comerciantes que o fornecia, mas sem preocupação e/ou responsabilidade com as questões referentes ao uso e manutenção.

As empresas de comércio do ramo se relacionavam, quase que diretamente, com os fabricantes dos veículos, seguindo o modelo fordista, no qual tudo era produzido dentro da própria fábrica do automóvel. Mesmo os reparadores, que estavam relacionados diretamente às montadoras, só dispunham de peças e acessórios fornecidos pelas fabricantes.

Como a área urbana do distrito sede era pequena, os empreendimentos ficavam mais próximos ao centro da cidade e não tinham uma lógica locacional definida, nem especializações. Eram comuns os postos de serviços que além de realizar serviços diversos, comercializavam peças e combustíveis. Um dos exemplos deste tipo de empreendimento era a “CASA ESSO”, de Modesto Cerqueira, localizada na Praça Fróes da Mota, nº 2, no Centro. Conforme anúncio na Revista Fiscal da Bahia³⁸, de 1952, possuía uma grande variedade de peças e acessórios para automóveis, pneus, lubrificantes, gasolina e carregava baterias.

Foram levantados 32 estabelecimentos, na década de 1950. Destes, três eram concessionários e/ou agentes dos fabricantes: a empresa Luiz Azevedo, da Ford, localizada na Rua Conselheiro Franco, nº 74; a H. Carvalho, Irmão & Cia., - conhecida como sendo a loja de Gerson Rocha -, da Chevrolet, situada na Praça da Bandeira, nº 16 e a de Juca Dias, da Willys Overland, estabelecida na Rua Barão de Cotegipe, nº 1.106, todas no Centro, como pode ser visualizado no Mapa 4, na página seguinte. Na verdade, tudo o que existia da cidade, na época, era basicamente a área que hoje corresponde ao atual Centro (FUNDAÇÃO SENHOR DOS PASSOS, 2012).

As lojas de Luiz Azevedo e de Gerson Rocha localizavam-se nessa área mais central da cidade, bastante próximas, sendo as mais antigas. Funcionavam desde sua criação como concessionárias dos fabricantes. Já a de Juca Dias surgiu como um negócio de compra, - em outros estados, geralmente em leilões -, recuperação e revenda de veículos usados e se

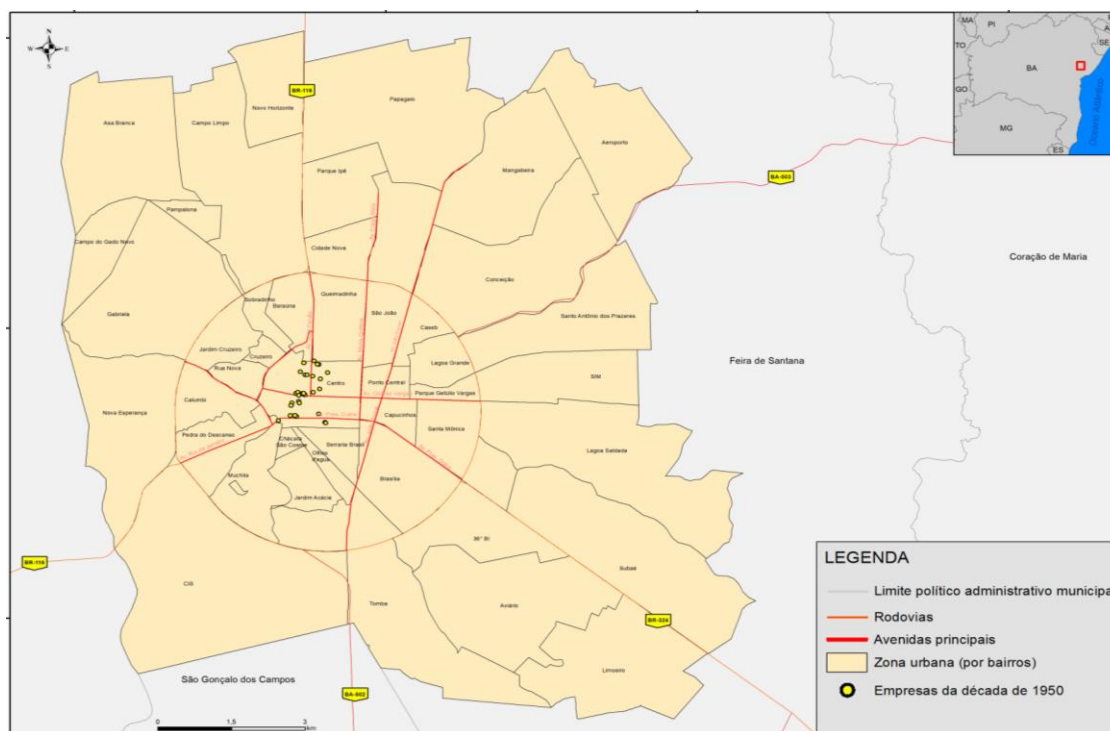
³⁸ Disponível em: Fundação Senhor dos Passos, Memórias, 2012.

transformou em concessionária Willys Overland, em 1957. Estava localizada afastada do centro e em 1961/1962 mudou-se para a Praça Jackson do Amaury (DIAS, 2017).

Todas as três concessionárias realizavam serviços de manutenção e recuperação de veículos. Eram concessionárias das marcas Ford, Chevrolet e Willys-Overland, isto é, possuíam a autorização para a comercialização dos veículos produzidos pelas marcas, sem se responsabilizarem quanto à garantia e à manutenção. As concessionárias de Luiz Azevedo e de Gerson Rocha possuíam outros locais para realização dos serviços e a de Juca Dias os realizava na própria sede (LAJEDINHO, 2017).

A Oficina Ford, como era denominada a empresa de reparação, de Luiz Azevedo, se localizava na Rua Cel. Álvaro Simões, nº 77, na Praça do Fórum. A Oficina Chevrolet, de Gerson Rocha, ficava próxima a anterior, e estava localizada na Avenida Visconde do Rio Branco, 730, ambas no Centro. Comercializavam, além de veículos novos importados, os usados, além de peças e acessórios, pneus, bem como lubrificantes. Luiz Azevedo e Gerson Rocha, no início, também eram proprietários das bombas de combustível, que ficavam localizados próximos, mas não juntas, às suas lojas, na Praça da Bandeira. Outras pessoas na cidade também importavam e comercializavam veículos novos, mas sem serem concessionários de uma marca, como era o caso de Modesto Cerqueira (LAJEDINHO, 2017).

Mapa 4 – Disposição espacial dos elos da cadeia automotiva, década de 1950



Fonte: Fundação Senhor dos Passos, Memórias, 2012. Elaboração: COUTO, 2017. Pesquisa de Campo.

As empresas relacionadas ao automóvel no ano de 1979, já apresentavam certo grau de especialização. O levantamento das existentes à época foi realizado pela Associação Comercial de Feira de Santana, ACEFS/UEFS (1979) e colaboradores. O trabalho denominado Programa de Cadastramento de Empresas de Feira de Santana (PROCEM), identificou e cadastrou os estabelecimentos do perímetro urbano, por meio de visitas *in locu*. Foram consideradas todas que funcionavam em instalações edificadas, independentemente de terem fornecido comprovação de registro, ou seja, as formais e informais, entretanto não consideraram as do comércio ambulante em geral. Na organização do manual resultante do levantamento, foram citadas e divulgadas apenas as empresas que forneceram informações, mesmo que incompletas (ACEFS/UEFS,1979), assim sendo, compreende-se que algumas, ficaram fora do levantamento, o que não inviabiliza o uso dos dados.

Verificou-se uma alocação em dois grandes grupos quanto à separação por atividades: o de revenda e o de serviços. É possível, contudo, com base nas atividades realizadas, subdividir esses dois grupos, alocando-os em cinco subgrupos, ao se considerar os elos de uma cadeia automotiva.

Foi possível, então, subdividir o grupo de revenda em quatro subgrupos: as distribuidoras, concessionárias de veículos novos; os atacadistas distribuidores e varejistas de peças e acessórios independentes; os revendedores de veículos usados e os varejistas de peças e acessórios usados. O grupo de serviços foi mantido de acordo com o trabalho, sem nenhuma subdivisão e classificado como sendo do elo de aplicadores, reparadores independentes.

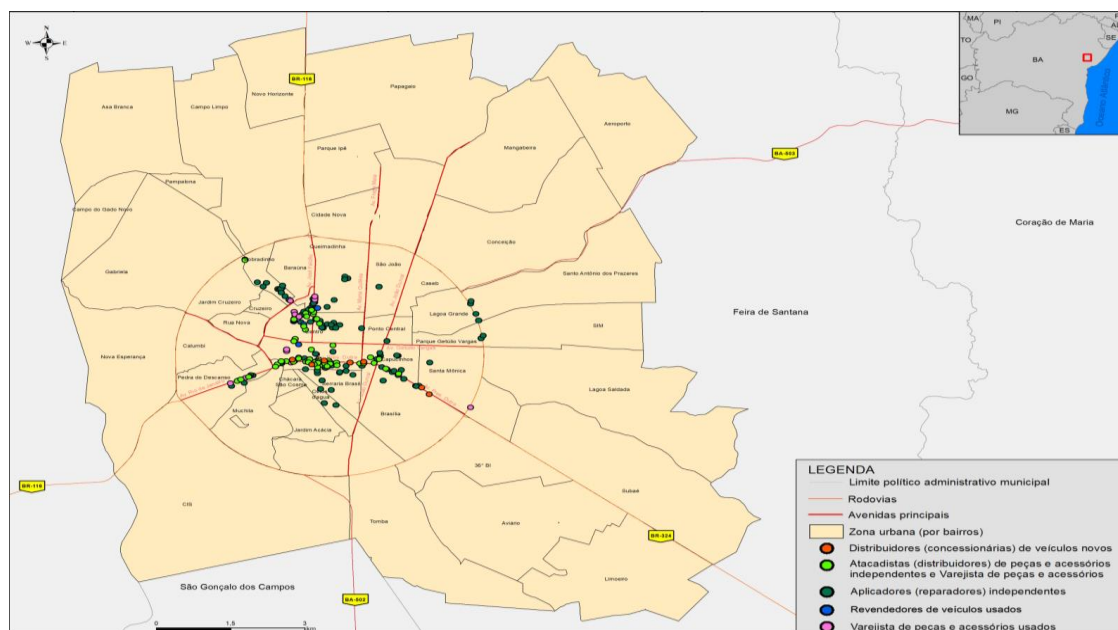
Por falta de parâmetros confiáveis optou-se por não separar os representantes do comércio de peças e acessórios independentes, em varejistas e atacadistas, mantendo-os num mesmo subgrupo. Os depósitos, denominados ferro-velho, já comercializavam sucatas, especialmente ferrosas, que não incluía peças e acessórios automotivos usados.

Com base nas informações, levantadas entre os responsáveis pelas representantes do elo de varejistas de peças e acessórios independentes, que constam na relação do trabalho citado, todos informaram que as compras eram realizadas através de representantes de atacadistas do Sudeste brasileiro.

Conforme pode ser verificado, no Mapa 5, em 1979 as empresas da cadeia automotiva formavam aglomerações, no centro da cidade, em torno da Avenida Presidente Dutra, imediações da Avenida José Falcão da Silva e Senhor dos Passos e em lugares mais afastados, como na Avenida Rio de Janeiro e no bairro Sobradinho. Já estavam dispostas, portanto, - mesmo que em pequeno número -, na área dentro do anel de contorno, com algumas

começando a ocupar a Avenida do Contorno³⁹ que foi construída, segundo Côrrea (2011, p. 40⁴⁰), com o Plano de Desenvolvimento Local e Integrado, entre 1967-1971, durante o governo de João Durval Carneiro.

Mapa 5 - Disposição espacial dos elos da cadeia automotiva, 1979



Fonte: ACEFS/UEFS, 1979. Elaboração: COUTO 2017, pesquisa de campo.

Entre a década de 1950 e o ano de 1979 muitas firmas se instalaram e encerraram suas atividades, em função do que não foram mencionadas. Foram identificadas, em 1979, sete representantes do elo da cadeia automotiva, denominado distribuidores, concessionárias de veículos novos. Destas, três pertenciam ao Grupo Modesto Cerqueira, - duas lojas da Norauto, revendedora da marca Ford, e uma da marca FIAT, a Jacuípe Veículos. As outras quatro eram: a Irmãos Curvelo Veículos, concessionária da marca Mercedes Bens e que comercializavam caminhões e ônibus; a Comercial de Automóveis, inaugurada em 1965, inicialmente como concessionária da marca SIMCA, do Brasil, foi transformada em VEMAG, em 1966 e, dois ou três anos depois, em Volkswagen; a Paraguassu Veículos, concessionária da Chevrolet, ou General Motors; e a Subaé Veículos, concessionária da Chrysler e, posteriormente, da Gurgel (ACEFS/UEFS, 1979).

³⁹ Atual Av. Eduardo Fróes da Mota.

⁴⁰ Nota 140.

As representantes do elo distribuidores, concessionárias de veículos novos, como podem ser identificadas no Mapa 5, em 1979, estavam localizadas na Av. Presidente Dutra. Vale ressaltar que esta via sempre foi a tendência da localização das representantes desse elo, que mantinham a preferência por vias de entrada e saída das cidades. Essa avenida fazia, e faz até hoje, a ligação entre Feira de Santana e Salvador. Na época, tinha maior representatividade, tendo em vista que a Av. do Contorno estava ainda se configurando (CUNHA, 2017).

Foram identificadas 67 firmas do elo da cadeia automotiva dos varejistas de peças e acessórios independentes, no período abordado. A distribuição espacial apresentava áreas de concentração, algumas, nas Avenidas de acesso à cidade, como a Presidente Dutra, Rio de Janeiro e José Falcão da Silva e, no entorno das mesmas. O início da aglomeração, em torno da Rua São José, no Minadouro, estava nas raízes de sua implantação, visto no Mapa 5.

O elo dos varejistas de peças e acessórios independentes já tendiam a formar aglomerações e a atrair outros elos da cadeia como, - distribuidores de peças e acessórios independentes; aplicadores, recuperadores independentes -, que são as oficinas e as retificadoras, ou retíficas, na linguagem popular. Estas últimas correspondiam às oficinas que realizavam o condicionamento e recuperação de peças de motores para veículos. São consideradas como indústrias pela CNAE (PARANÁ, Secretaria da Fazenda, 2006), mas uma vez que seus serviços estão ligados à recuperação de veículos, foram classificados, em conjunto, como elo de aplicadores (ACEFS/UEFS, 1979).

A disposição espacial, - do elo denominado aplicadores, reparadores, independentes -, identificados em 1979, totalizando 122 estabelecimentos. Apresentavam algumas áreas de concentração, no território, que se fazem mais evidentes: no Centro; em avenidas de acesso à Feira de Santana, como a Presidente Dutra e a Rio de Janeiro e no seu entorno; e no Sobradinho e já começavam a se instalar em alguns lugares na Av. do Contorno. Outros estabelecimentos encontravam-se mais dispersos pela cidade, sendo atraídos e atraindo novas formas de ocupação do território.

Só existiam, em 1979, três representantes do elo de revendedores de veículos usados: a M. Car - Comércio de Veículos Ltda., localizada na Rua Marechal Deodoro, nº 77; a Comercial de Veículos Baianista Ltda., na Rua Intendente Abdon, 69, - bem próximo a Avenida José Falcão da Silva -, e a G. Rocha & Cia Ltda., na Praça D. Pedro II, mais conhecida como Praça do Nordeste, nº 80 (ACEFS/UEFS, 1979).

A G. Rocha & Cia Ltda. pertencia a Gerson Rocha e representou a mudança de endereço, e de segmento de atuação da loja, que possuía na Praça do Comércio, atual Praça da

Bandeira. A empresa tinha sido uma concessionária da Chevrolet, mas, segundo Marcelo Augusto Tosta Rocha, filho de Gerson Rocha, este se desentendeu com um preposto da Marca, por não concordar com os procedimentos impostos, e devolveu a concessão. Investiu, então, na venda veículos usados, de todas as marcas, e veículos novos da Chevrolet, fornecidos pela Frutosdias, concessionária da marca de Salvador, que acabou assumindo sua concessão (ROCHA, 2017).

De acordo com ACEFS/UEFS (1979), existiam 20 estabelecimentos, denominados ferros velhos, que foram classificados como revenda de veículos, peças e acessórios. O fato desses estabelecimentos se autodeclararem comercialmente vendedores de peças e acessórios usados e de terem fornecido o nome, ferro-velho, para eles, - e de 13 deles estarem localizadas na mesma área dos representantes do elo dos varejistas de peças e acessórios usados de veículos -, foram assim tratados.

Com base no Mapa 5 é possível se destacar a espacialização das representantes deste elo, em 1979. Havia certa concentração na Rua da Aurora⁴¹, no Centro, e outros estabelecimentos se localizavam nas avenidas: Rio de Janeiro⁴², no bairro Pedra do Descanso; Presidente Dutra ou próximos a esta, no Centro; José Falcão da Silva, na divisa entre os bairros Baraúnas e Queimadinha; e Padre José de Anchieta⁴³, na divisão entre o Centro e o bairro Sobradinho. As representantes deste elo da cadeia já surgiram com uma tendência à aglomeração em determinado lugar e a Rua de Aurora foi a via que escolheram para sua localização.

A localização das empresas da cadeia automotiva, em 2017, ultrapassou os limites do anel de contorno no perímetro urbano, mas ainda conservam as aglomerações anteriores, e que se intensificaram, bem como, permitiram a instalação de outras, como a da Avenida Maria Quitéria, constituída principalmente por revendedores de veículos usados, Mapa 6 na lauda seguinte. A Av. do Contorno, nesse ano, - diferentemente do que se detectou em 1979 -, já se encontra ocupada por estabelecimentos da cadeia automotiva em toda sua extensão

Entre os anos de 1979 e 2017, algumas firmas mudaram de proprietário e/ou de ramo, outras encerram suas atividades e, - com o crescimento da demanda por veículos novos -, outras se instalaram. A abertura de mercado nacional e local, na década de 1990, atraiu diversas montadoras estrangeiras para o País, o que estimulou a abertura de concessionárias das respectivas marcas, em diversos municípios brasileiros, incluindo Feira de Santana.

⁴¹ Atual Rua Desembargador Filinto Bastos.

⁴² Atual Av. Dr. Francisco Pinto.

⁴³ Mais conhecida como Avenida do Canal.

Durval Carneiro, próxima da concessionária Hyundai e do principal *shopping* da cidade, o Boulevard.

A localização das representantes deste elo da cadeia, normalmente, não provoca transtornos à mobilidade de pessoas e veículos. O fato de estarem situadas, em sua maioria, em vias expressas, - e de possuírem área para estacionamento de clientes e espaço interno amplo o suficiente para a realização das atividades -, não fazem uso das vias públicas de forma desordenada, nem impedem o trânsito livre de veículos ou enfeiam a cidade – Foto 13.

Foto 13 – Concessionária de veículos em Feira de Santana



Foto: COUTO, 2017

Foram detectados, em 2017, 24 representantes do elo dos atacadistas distribuidores, em Feira de Santana. Desse total, cinco têm suas sedes de origem em cidades de outros estados brasileiros: duas em Curitiba/PR; uma em Fortaleza/CE; uma em São Paulo/Capital e uma em Carapina/ES. Destas: três buscaram se localizar, desde o início, em vias de circulação mais fácil, classificadas como vias expressas (VEX)⁴⁵, como as Avenidas do Contorno, Transnordestina e José Falcão da Silva; um se estabeleceu bem próximo à concentração dos varejistas, na Rua São José; e outro, aberta mais recentemente, se instalou na Rua Juvêncio Erudilho, numa área que, apesar de estar próxima da concentração dos varejistas, não tem tradição de possuir estabelecimentos do ramo automotivo.

Como o número de representantes deste elo da cadeia é relativamente pequeno foi possível fazer uma análise mais acurada das questões das suas localizações. Com exceção da INTERBAHIA, que é distribuidora de acumuladores, - das baterias da marca Moura -, estes

⁴⁵ Classificação dada pela Lei Complementar 086/2014, do Município, que atualizou e ampliou a Lei Ordinária 1615, de 1992, que dispõe sobre o ordenamento do uso e da ocupação do solo na área urbana do Município de Feira de Santana. Descreve via expressa como aquela cuja função básica é atender aos grandes volumes de tráfego em percurso interurbano e com acesso às propriedades limediras através de via marginal.

estabelecimentos, no início buscaram se estabelecer próximos à área de concentração das lojas do elo de varejistas de peças e acessórios independentes, no Centro, na área que abrange as ruas Senhor dos Passos, Washington Luiz, Carlos Valadares, São José e região circunvizinha.

Duas, das cinco que possuem estrutura física mais ampla, algum tempo depois, buscaram se instalar em outras localidades mais afastadas: a GEFPEL e a CODISAUTO. Esta última se transferiu completamente para o novo local, na via expressa (Vex), - Av. do Contorno -, encerrando as atividades da loja da Rua São José. A GEFPEL montou uma nova sede na Av. Dr. Francisco Pinto, uma via arterial (VA), mas transformou a sede inicial, localizada na Rua Eduardo Spínola, em uma filial.

Das outras três que possuem estrutura física mais ampla, a DISMEC e a S. Silva, encontram-se ainda localizadas no Centro, em local próximo à concentração dos varejistas. A INTERBAHIA instalou-se mais afastada, na Rua Papa João XXIII, nos Olhos d'Águas, uma via coletora (VC). A primeira, que funcionava na Rua Catu, hoje está mais afastada, funcionando na Rua José Tavares Carneiro, na Baraúna, também uma VC. A segunda está instalada no Centro, na Av. Senhor dos Passos, uma VC, na esquina com a Rua Carlos Valadares.

Na aglomeração formada nas imediações da Rua São José estão localizadas oito outras empresas, sendo: duas na própria Rua São José; duas na Rua Washington Luiz; duas na Rua Visconde do Rio Branco; uma na Rua Catu; e uma na Rua Carlos Valadares. As outras seis empresas desse elo estão dispersas pelo território da cidade. Uma está localizada na Rua Catolândia, no SIM; uma na Rua Papa João XXIII, no Olhos d'Água; uma na Rua Gastão Guimarães, no Centro, mas afastada da aglomeração citada anteriormente; uma na Rua Venceslau Braz, na Queimadinha; e duas na mesma avenida, a Eduardo Fróes da Motta, mas distante uma da outra, uma vez que uma fica na Queimadinha e outra no CIS.

As representantes desse elo, que se encontram fora da aglomeração formada nas imediações da Rua São José, estão localizadas em locais que possuem facilidade de estacionamento e espaço interno suficiente para a realização de suas atividades, inclusive de embarque e desembarque de mercadorias.

Já as que estão inseridas nas imediações da referida aglomeração competem pelas vagas de estacionamento, com as representantes dos demais elos, que também se instalaram ali, se encontram, com o agravante de que há necessidade de espaços mais amplos, tendo em vista o volume de mercadoria desembarcada e/ou embarcada, o que demanda, a maior parte das vezes, o uso de caminhões para a realização de transporte.

Comumente os veículos de clientes são estacionados em fila dupla e, não raras vezes, as calçadas são ocupadas como estacionamento dos veículos de transporte e/ou para depósito de mercadorias, durante o desembarque e embarque, como pode ser observado na Foto 14. Essa foto mostra que as calçadas servem, ainda, para estacionamento das motocicletas, que realizam entrega de mercadorias, bem como as de propriedade dos funcionários do estabelecimento. Todos esses fatos, somados aos que ocorrem com outras empresas, - que se encontram nessa região de aglomeração -, dificultam a mobilidade de pessoas e veículos nas vias de seu entorno.

Foto 14 - Motocicletas para entrega de mercadorias



Foto: COUTO, 2017

Conforme pode ser verificado no Mapa 6, a maioria das 234 varejistas de autopeças de Feira de Santana, estão localizadas no centro da cidade, na Rua São José e sua circunvizinhança. Nesse local fica a maior aglomeração das representantes desse elo, bem como dos elos dos aplicadores, reparadores independentes, além de algumas representantes dos elos de distribuidores, atacadistas, de peças e acessórios independentes e varejistas de peças e acessórios usados.

Outra aglomeração de representantes deste elo se encontra na área, envolvendo a Av. Presidente Dutra, a Rua Honorato Bonfim, que são paralelas, e em algumas ruas transversais. Ressalte-se que, em 1979, - como foi registrado no Mapa 5 -, se vê que essa é uma área tradicional da localização de empresas desse elo e dos aplicadores e reparadores independentes.

Existia uma pequena tendência de aglomeração deste elo, de varejistas de autopeças, nas imediações da Av. Maria Quitéria, devido à atração exercida pelo elo dos revendedores de veículos usados. Algumas se encontram localizadas no território de Feira de Santana, em vias expressas ou não, destacando-se as Avenidas do Contorno e a João Durval Carneiro. Pode-se afirmar, contudo, que esse elo não é um ramo de atividade que apresente uma dispersão pelos diversos bairros da cidade.

À área da Rua São José, - de maior concentração dos varejistas de peças e acessórios -, em Feira de Santana, era denominado Minadouro e possuía má reputação. Um dos autores, que se refere ao Minadouro, Alencar (2011, p. 15-21) citou duas ocorrências violentas, ocorridas ali durante o entrudo de 1877: a estocada recebida pelo moço Francisco Xavier Macedo, no baile de máscaras do Hotel Globo, e, com mais relevância, as pauladas com que espancaram a Martin Levino Diego, “no local denominado Minadouro”. Em função desta última ocorrência, o autor citado concluiu que a má fama do Minadouro vem de muito tempo.

Ainda, com relação à antiga má fama do Minadouro, Oliveira (2016, p. 47) fez uma análise da seguinte nota, publicada no JFN, em 13 de novembro de 1937:

Vai para algum tempo estamos para chamar a atenção da polícia, sobre o que se passa na Rua São José (Minadouro), um dos pontos bem edificadas e concorridos da urbe. Naquela via pública, indivíduos ali arranchados, vindo dos sertões transitam durante o dia e a noite, de venda em venda, trazendo à cinta, ostensiva e desrespeitosamente, cartucheiras, revólveres e punhais enormes, como se fossem gente de “Lampião” ou como se estivessem ainda nas caatingas bravias de onde procedem (OLIVEIRA, 2016, p. 47).

Para Oliveira (2016, p. 47-48) não seria muito plausível que, nessa área existissem pessoas com grande quantidade de armas e munição, restando imaginar que o autor da nota tenha usado de “certa liberdade poética”, quando a essa parte do relato. Quanto ao local ser “um dos pontos bem edificadas e concorridos da urbe”, o autor considerou que a rua possuía construções que lhe davam “um ar de território civilizado” e que era concorrido, por ser “o principal acesso à cidade pela região norte”. Era por onde entrava a maior parte das boiadas, por estar próximo ao Campo do Gado e pela presença de algumas vendas, que serviam de ponto de diversão e bate papo para quem entrava ou saía da cidade.

Nessa via ficava o Posto de Fiscalização Estadual, a Rua São José, o Minadouro, continuou sendo um acesso importante à cidade, mas se transformou em uma zona, onde se localizavam casas de prostituição (OLIVEIRA, 2008). No início dos anos 1970, algumas lojas varejistas de autopeças começaram a se instalar na Av. Senhor dos Passos e Rua Carlos Valadares.

Uma das primeiras foi a de José Rodrigues de Santana, a Tem Tem Autopeças, no ano de 1971, exatamente na esquina dessas duas vias (SANTANA, 2017). Outras lojas de autopeças e oficinas foram surgindo e se espalhando pela área, inclusive na Rua São José. Sem fiscalização ou orientação da administração pública, a localização da maioria, desse elo, não é muito adequada, especialmente nos locais de aglomerações, como visto na Foto 15.

Foto 15 - Área de aglomeração do elo dos varejistas de autopeças



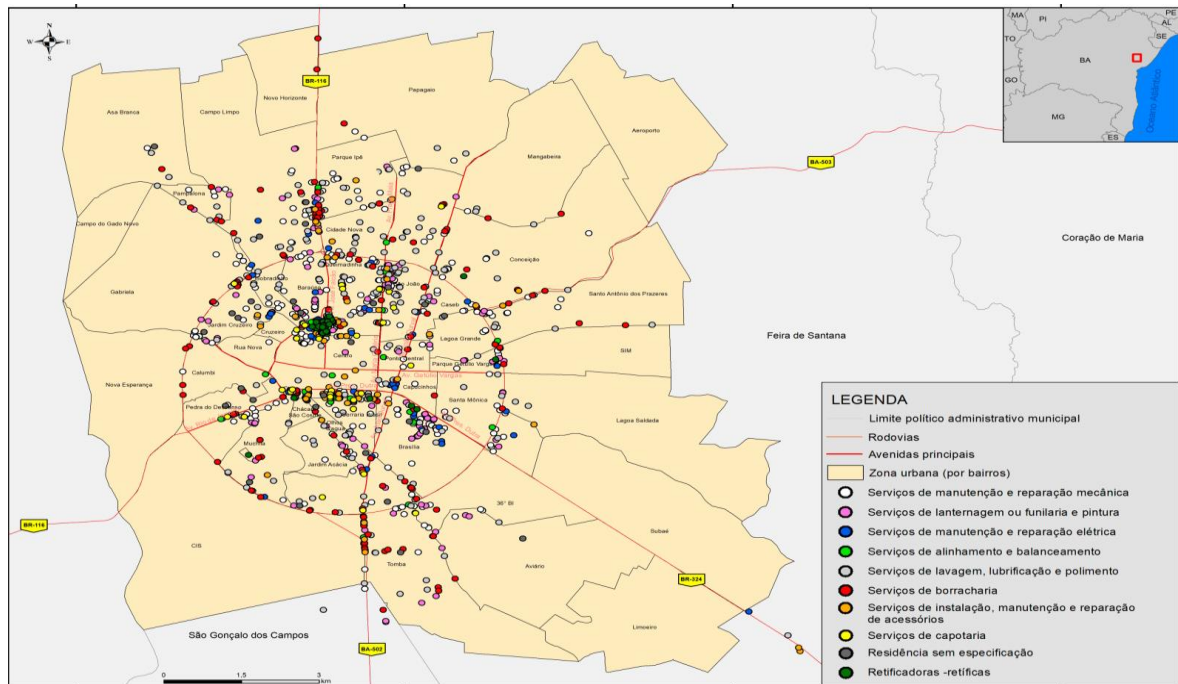
Foto: COUTO, 2017

O número de participantes do elo dos aplicadores, reparadores, independentes, nesse período, atingiu 1.335. Às que existiam em 1979 foram somados e adensados outros estabelecimentos que criaram novas aglomerações em lugares, antes despovoados, como o bairro do Tomba, por exemplo. É possível se observar o aparecimento de um grande número de estabelecimentos dispersos e uma tendência de localização em locais, cada vez mais distantes, do Centro.

Constatou-se, no momento da determinação das coordenadas de localização das representantes deste elo, que a sua distribuição na cidade, não se deu da mesma maneira para todos os subtipos. Assim fez-se necessário a análise da disposição espacial, considerando também o subtipo a que pertencem, como apontadas no Mapa 7 da página seguinte.

Alguns subtipos apresentam uma tendência à aglomeração no entorno dos empreendimentos do mesmo elo, bem como a de outros elos da cadeia, como, por exemplo, as do subtipo de recondicionamento e recuperação de motores para veículos automotores, as denominadas retificadoras ou retíficas. Segundo a CNAE, esse elo faz parte da Seção C, compondo as indústrias de transformação, mas que pelo tipo e natureza dos serviços prestados, foi classificado, como um subtipo desse elo.

Mapa 7 - Disposição espacial dos aplicadores, reparadores, independentes, separados por subtipos, 2017



Fonte: COUTO, 2017. Pesquisa de campo.

Os estabelecimentos do subtipo manutenção e reparação mecânica, as oficinas propriamente ditas, tendem a se aglomerar em torno dos espaços ocupados pelo elo dos varejistas de peças e acessórios independentes, mas apresentam dispersão aleatória por toda a urbe. Os serviços de lanternagem ou funilaria e pintura, de manutenção e reparação elétrica, de alinhamento e balanceamento, não têm localização muito definida e a maioria inadequada. Um número grande de estabelecimentos não possui espaço suficiente para a realização dos serviços e utilizarem as calçadas e as vias públicas, conforme pode ser observado na Foto 16.

Foto 16 – Reparo sendo realizado em plena via pública, 2017



Foto: COUTO, 2017

Essas oficinas fazem uso inadequado das vias públicas, onde realizam os consertos de veículos, - colocando em risco a qualidade do serviço e sua própria segurança. Além disso, os reparadores descartam os resíduos de sua atividade, sem ter a mínima preocupação com o meio ambiente, Foto 17, deixando as calçadas e as vias impregnadas de óleo e outros resíduos.

Foto 17 – Descarte de resíduos



Foto: COUTO, 2017.

As representantes que realizam serviços de lavagem, lubrificação e polimento são as que mais se dispersam espacialmente. De forma geral, são os primeiros estabelecimentos da cadeia a se localizarem nas regiões de urbanização mais recentes. Suas instalações, na maioria das vezes, são informais e seus serviços executados em plena via pública sem um local apropriado, Foto 18.

Foto 18 – Lava-jato na via pública, 2017



Foto: COUTO, 2017.

Os prestadores de serviços de borracharia tendem a se instalar nas vias de maior fluxo, especialmente nas vias expressas. Essas realmente se instalam, mas muitas vezes de maneira improvisada e inconveniente, conforme se vê na Foto 19. São, também, os subtipos que mais se dispersam no perímetro da cidade, como se registra no Mapa 7.

Foto 19 - Borracharia de Feira de Santana



Foto: COUTO, 2017.

Os serviços de instalação, manutenção e reparação de acessórios se aglomeram em áreas próprias, como a Rua Barão de Cotegipe e Rua Floriano e se dispersam por toda área urbana. Já, há algum tempo, tem crescido o interesse dos proprietários de automóveis pela instalação de sons de alta potência, - os denominados popularmente de paredões -, o que tem estimulado o surgimento de representantes desse segmento nos mais diversos lugares da urbe.

Os estabelecimentos que realizam serviços de capotaria formam alguma aglomeração em lugares próximos das representantes de diversos elos da cadeia, mas, também, se dispersam pelo território da cidade. São estabelecimentos que, muitas vezes, exigem atenção, quanto à sua localização, por serem de difícil identificação.

São apontados, separadamente, no Mapa 7, as representantes dos diversos subtipos desse elo, que possuem registro na SEFAZ⁴⁶, mas que a localização apontada correspondia a endereços residenciais. Em outros casos, inclusive, o endereço corresponde apenas a uma sala ou um apartamento em edifício residencial. Em todos não haviam evidências do exercício do tipo de atividade no local. Esse tipo de ocorrência foi mais vezes verificado junto aos MEI.

⁴⁶ Segundo relação fornecida por essa secretaria do Município.

Os denominados revendedores de veículos usados, em Feira de Santana, tendem a se aglomerar numa das principais artérias da cidade, a Avenida Maria Quitéria, no trecho entre a Av. do Contorno, ao Norte e, as Ruas Divaldo Pereira e da Grécia, ao Sul.

Existem algumas outras poucas localizadas fora deste circuito (Ver Mapa 6). Ficam na Av. Presidente Dutra, no Centro e na divisa entre bairros, como Capuchinhos, Brasília e Santa Mônica. Quatro ficam na Praça Jackson do Amaury ou próximas. Uma está na própria Praça, duas na Rua J. J. Seabra, no lugar conhecido como Pilão e uma na parte mais próxima do Centro, num posto de combustíveis. Mais uma está na Rua Arivaldo de Carvalho, a principal via de acesso do bairro Sobradinho e outra no bairro Cidade Nova. Outra possui endereço num condomínio, no bairro Calumbi, em um endereço residencial.

A Av. Maria Quitéria corta o território de Feira de Santana e é classificada, pela Lei Complementar nº 86/2014, como Via Arterial (VA), ou seja, aquela destinada a atender a grandes demandas de mobilidade urbana, assegurando melhor fluidez no tráfego, condições adequadas de acesso e circulação dos transportes coletivos, bem como, segurança na travessia de pedestres, conciliando o tráfego de passagem local (FEIRA DE SANTANA. Câmara Municipal, 2014).

A Av. Presidente Dutra, antiga Av. Nova, interliga Feira de Santana à capital do Estado, Salvador. É classificada pela mesma Lei Complementar como uma Via Expressa (VEx) ou seja, aquela cuja função básica é atender aos grandes volumes de tráfego, de percurso interurbano e com acesso às propriedades lindeiras, através de via marginal (FEIRA DE SANTANA. Câmara Municipal, 2014). Os estabelecimentos localizados nessa Avenida, geralmente, têm espaço interno suficiente para o armazenamento de veículos, o que, pelo fato de ser via larga, não ocasiona problemas de mobilidade para pessoas e veículos.

A Praça Jackson do Amaury, - antiga Praça da Rodoviária -, no final da Av. Presidente Dutra e início da Av. Monsenhor Mario Pessoa, - e o encontro destas com a Rua José Joaquim Seabra⁴⁷, - é um trecho, de tráfego intenso e de constantes engarrafamentos, no trecho que dá acesso à área mais central da cidade.

As lojas que ficam localizadas na Rua J. J. Seabra, no lado do Pilão, colocam seus carros no interior dos estabelecimentos e nas vias públicas. Não há muito comprometimento da circulação, devido ao fato de, desse lado, não haver muito fluxo de veículos. Nas da Rua J. J. Seabra, do lado de acesso ao Centro, os veículos ficam estacionados em um posto de combustíveis e não oferecem muitos transtornos para quem transita pelo lugar. Já os da Praça,

⁴⁷ Mais conhecida como J. J. Seabra.

conforme pode ser vista na Foto 20, ficam estacionados na calçada, usando-a como vitrine, impedindo a livre movimentação de pedestres.

Foto 20 – Loja de revenda de veículos usados, 2017



Foto: COUTO, 2017

Em 2017 foram identificados 279 representantes do elo varejistas de peças e acessórios usados, em Feira de Santana. Como pode ser observado no Mapa 6 a distribuição espacial desse elo, nesse ano, apresentou algumas modificações em relação ao verificado em 1979, Mapa 5. Os estabelecimentos não se fazem mais presentes: na atual Av. Dr. Francisco Pinto⁴⁸, no bairro Pedra do Descanso; na Av. Presidente Dutra e próximo a esta, no Centro; e na Av. José Falcão da Silva, na divisão entre os bairros Baraúnas e Queimadinha.

Mantiveram, no entanto, a tendência de aglomeração na Rua Desembargador Filinto Bastos⁴⁹, no Centro, que é a referência para a comercialização de peças e acessórios usados, além de algumas vias paralelas e transversais, como a Travessa Voluntários da Pátria, Rua Guanabara, Rua Raimundo Assis, Rua Independência, Rua Régis Santos e Rua Coronel João Mendes. Também existe grande concentração, na Av. Padre José de Anchieta⁵⁰, via que divide o Centro e o bairro Sobradinho, localizada perpendicular e ao Norte da Rua Desembargador Filinto Bastos.

As poucas empresas desse elo que não estão localizadas nesse circuito, estão na Av. do Contorno. Como a Avenida atravessa diversos bairros, servindo como eixo divisor entre alguns deles, existem estabelecimentos, situados nas divisas entre os bairros, como: Santa Mônica e Lagoa Salgada; Parque Getúlio Vargas e SIM; Lagoa Grande e Santo Antônio dos Prazeres; CASEB e Conceição; Jardim Cruzeiro e Gabriela; e Calumbi e Nova Esperança.

⁴⁸ Antiga Av. Rio de Janeiro.

⁴⁹ Antiga Rua de Aurora.

⁵⁰ Mais conhecida como Av. do Canal.

Alguns ficam localizados nos bairros Santa Mônica e Santo Antônio de Jesus, mas bem próximos da citada Avenida.

A Rua Desembargador Filinto Bastos é uma das vias mais antigas da cidade. É citada constantemente em trabalhos que tratam das memórias pretéritas da urbe. Com a conclusão do seu calçamento durante o governo de João Marinho Falcão, após 1955 (FREITAS, 2013), essa via passou a fazer a ligação entre o Centro e outros bairros da cidade. Atualmente é classificada como sendo uma via coletora (VC), que corresponde a uma via:

com função de coletar e distribuir o tráfego de todas as nucleações residenciais e/ou comerciais, de serviços e outros, efetuando a alimentação às vias arteriais (VA) e/ou corredores de transportes próximos, proporcionando acesso direto às propriedades lindeiras, apresentando alta acessibilidade e menor fluidez de tráfego. (FEIRA DE SANTANA. Câmara Municipal, 2014, Art. 2º, inciso LXII).

Qualquer movimentação que vise buscar informações no local, geralmente, não é bem vista. No período de coleta de dados na região, por vezes, o pesquisador foi visto como um incômodo e sendo tratado algumas vezes com animosidade. O fato de o setor sofrer preconceito, quanto à origem dos produtos negociados, contribui bastante para que se crie esse clima pouco acolhedor.

Esse preconceito surge em função da origem dos produtos. A Polícia Civil, de Feira de Santana, como está demonstrado na Foto 21, realiza, eventualmente, incursões no local, na tentativa de inibir o comércio de peças, - que não tenham origem conhecida e legal -, através da verificação da existência de notas fiscais de compra das mercadorias. Não raro, se identifica a comercialização de produtos de procedência duvidosa o que, normalmente, acarreta a apreensão de produtos e a prisão dos seus detentores (DE OLHO NA CIDADE, 2015, 2, set.).

Foto 21 - Ação da polícia civil, na Rua Desembargador Filinto Bastos, 2015



Foto: DE OLHO NA CIDADE, 2 set. 2015.

Uma breve visita ao local onde estão concentradas as representantes desse elo, em Feira de Santana, é suficiente para verificar que não existem estabelecimentos com espaços adequados para desmanche de um veículo. Não foi possível, pois não seria seguro, buscar informações mais diretas de onde se localizam e se realizam essas atividades. Foi possível observar durante as visitas ao local, como pode ser visto na Foto 22 que, em alguns terrenos e mesmo nas vias pública, veículos e conjuntos de peças são desmontados, sem nenhuma preocupação em atender às questões requeridas pela legislação em vigor.

Foto 22 – VFV sendo desmanchados em lugar inadequado



Foto: COUTO, 2017

Em algumas ações da Polícia, que acontecem em locais, fora daqueles de comercialização das peças e acessórios usados, - em outros bairros da cidade e até mesmo na zona rural -, são identificados locais de desmanches clandestinos de veículos, onde são encontrados veículos sendo desmontados e completos, peças e acessórios já separados, todos frutos de roubos. É comum a Polícia encontrar documentos e pertences pessoais das vítimas, conforme mostra a Foto 23 (ACORDA CIDADE, 2015,18, nov.).

Foto 23 - Documentos e pertences pessoais das vítimas de roubo, 2015



Foto: ACORDA CIDADE, 18. nov. 2015.

Esses locais de desmanches, localizados pela Polícia, uma vez que realizam atividades ilícitas, desprezam a legislação em vigor, tanto no que se refere às regras e diretrizes que devem ser seguidas para atender a PNRS, como aos requisitos especificados na Lei nº 12.977, de 20 de maio de 2014 (BRASIL. Planalto, 2014), que regulamentou os desmontes de veículos automotores terrestres em todo o País. O que se constata é um total desrespeito às leis.

Também não atendem aos requisitos da Resolução nº 611, de 24 de maio de 2016, que regulamentou a Lei nº 12.977 (BRASIL. DENATRAN/CONTRAN, 2016). O que se observa nesses locais é que, além de ferir o objetivo principal da Lei, - que é coibir o comércio ilegal de peças, visando reduzir o número de roubos e furtos de veículos -, fogem completamente às exigências estruturais, para a realização das atividades de desmontagem de veículos.

As próprias empresas, que realizam a comercialização das peças e acessórios usados, por sua vez, não atendem aos aspectos das exigências estruturais. Nos locais, em que se faz o comércio, são realizados vários procedimentos, de desmontagem e recuperação das peças e acessórios que, em sua maioria, - senão em todos os casos -, ocorrem de forma inapropriada e em lugar inadequado. Os imóveis onde funcionam estão, geralmente, em espaços pequenos e inaceitáveis para as atividades que são realizadas. As vias, onde estão localizadas, são estreitas e em aclive, as calçadas são irregulares e, quase sempre, encontram-se ocupadas por materiais diversos. Além disso, veículos estacionam nos dois lados da via, dificultando o acesso e a mobilidade. A Foto 24 retrata a situação encontrada em umas dessas vias.

Foto 24 - Rua Desembargador Filinto Bastos irregularidades das lojas de peças usadas



Foto: COUTO, 2017

Nesses sítios, além das representantes dos varejistas de peças e acessórios usados, estão também localizadas algumas varejistas de peças e acessórios novos e alguns aplicadores, reparadores independentes, as chamadas oficinas. Essa aglomeração contribui ainda mais para a desorganização e tumulto.

A Foto 25 mostra três constantes, - na realização das atividades de desmonte e recuperação de peças e acessórios -, a presença da Polícia, na tentativa de inibir os atos ilícitos, a execução dos serviços em plena via pública, sem a devida preocupação com o destino dos resíduos e a ocupação das calçadas com as mercadorias, dificultando o trânsito daqueles que por ali passam

Foto 25 – Presença da polícia e a realização de serviços em via pública



Foto: ACORDA CIDADE, 5 out. 2015.

Verifica-se em relação à disposição das representantes do elo, denominado varejistas de peças e acessórios usados, localizadas na Rua Desembargador Filinto Bastos e adjacências, a degradação do espaço público e um comprometimento da própria atividade.

Ainda funcionam na cidade os “ferros velhos”, nos quais são negociados materiais diversos, como peças em ligas metálicas e outros tipos de sucatas, como materiais constituintes de veículos usados inservíveis, comercializados conforme seu peso. Existem, na verdade, outros estabelecimentos de reciclagem de materiais diversos, entre estes materiais ferrosos, que não foram considerados, porque não fazem parte da cadeia automotiva.

A maneira como os elos atuantes da cadeia automotiva se localizaram no território de Feira de Santana, em períodos distintos e progressivos, está apontada no Mapa 8.

Para determinar a situação atual em que se encontram, foi realizada uma pesquisa de campo com a técnica de coleta de dados, denominada observação direta extensiva, ou seja, a aplicação de questionário junto às empresas alvo do estudo. Entregues aos responsáveis e/ou administradores para o preenchimento em abril, maio e junho de 2017 foram recolhidos após 20 dias. No momento da entrega foi explicada a natureza da pesquisa, a importância e a necessidade de obter respostas, visando despertar o interesse do recebedor, no sentido de que preenchesse e devolvesse dentro de um prazo aceitável.

Os questionários buscaram levantar questões referentes à: identificação da empresa e do entrevistado; aspectos organizacionais; grau de satisfação com a atividade; relação com clientes, fornecedores; concorrentes e parceiros; aspectos de localização. Contudo, sofreram algumas alterações de acordo com o elo da cadeia em que seriam aplicados.

Na Tabela 8, tem-se a quantidade de empresas, por elos da cadeia estudados, a amostra em que foram aplicados os questionários, e o número de questionários efetivamente aplicados.

Tabela 8 - Número de empresas identificadas por elos da cadeia automotiva, amostra calculada e número de questionários aplicados, 2017

ELO DA CADEIA / ESTRATOS	QUANTIDADE	AMOSTRA CALCULADA	QUESTIONÁRIOS APLICADOS
Distribuidores, concessionárias, de veículos novos	22	17	17
Atacadistas de peças e acessórios independentes	24	18	18
Varejistas de peças e acessórios independentes	234	53	78
Aplicadores, reparadores, independentes	1.335	65	102
Distribuidores, concessionárias, de veículos usados	129	45	48
Varejistas de peças e acessórios usados	279	55	66
TOTAL	2.023	253	328

Fonte: COUTO, 2017⁵¹

⁵¹ . Pesquisa de campo.

No que se refere à caracterização, evitou-se incluir questões mais específicas para evitar a resistência do respondente, especialmente, em alguns elos da cadeia. As informações solicitadas foram: se possuía CNPJ; se podia informá-lo caso possuísse; quanto tempo tinha de funcionamento; quantas pessoas trabalhavam; se era uma filial; se sim, onde se localizava a matriz; se possuía filiais, quantas e onde funcionavam, caso possuísse; e qual a natureza jurídica.

Quanto às questões referentes à caracterização do informante, se buscou informações sobre: cargo/função que ocupa; gênero; grau de escolaridade, município de nascimento, município de nascimento dos pais, município de residência. A questão quanto ao cargo/função é importante para averiguar se a pessoa tem o devido conhecimento da empresa. A informação sobre o gênero possibilita conhecer a participação das mulheres em cada elo da cadeia, não só como administradoras do negócio, mas também como trabalhadoras de modo geral. A informação sobre o município de nascimento do informante buscou verificar se o elo da cadeia em estudo era formado por empresas que têm atraído pessoas de outros municípios do Estado e/ou de outros estados e/ou regiões. As questões sobre os municípios de nascimento dos pais tiveram o intento de levantar se trata de pessoas cujos pais tenham migrado para a cidade, uma vez que Feira de Santana, desde seu surgimento tem atraído pessoas de diversos Estados, especialmente da região nordeste.

A intenção da questão referente ao município de residência era levantar a intensidade de mobilidade e/ou deslocamentos pendulares estimulados pelos elos da cadeia automotiva. O termo mobilidade tem aqui o mesmo entendimento proposto por Adan, D’Arcier, Raux (1994), de que se refere à vida cotidiana do indivíduo e corresponde ao conjunto de deslocamentos que realiza para executar os atos de sua vida cotidiana, como trabalho, compras e lazer. Como deslocamento pendular entende-se o mesmo usado pelo IBGE, nos censos demográficos, conforme discutem Pereira, Herrero (2009), ou seja, aquele que uma pessoa realiza entre seus locais de moradia, de trabalho e estudo, quando estes se localizam em municípios diferentes.

O tópico do questionário denominado ‘aspecto organizacional’ foi constituído de questões referentes à: se houve planejamento na abertura do negócio e se sim de que tipo e qual o motivo de tê-lo realizado; qual a principal fonte de financiamento no início; como busca informações para melhorar os conhecimentos de gestão do negócio; que meios usa para expandir sua rede de contatos; se possui sistema informatizado e de que tipo; quais os meios usados para a divulgação; e algumas questões particulares a cada elo. A intenção deste tópico

foi conhecer um pouco sobre o surgimento dos empreendimentos de cada elo da cadeia e de que maneira estão sendo administradas.

Algumas questões foram postas no sentido de levantar o grau de satisfação das pessoas com a atividade que estão desenvolvendo atualmente, buscando uma comparação com o passado e levantar o que acreditam que poderia estimular o ramo de negócio. Parece coerente verificar se as pessoas estão satisfeitas, e quais são as demandas, que não estão sendo atendidas, caso se deseje encontrar meios de fomentar as atividades.

Na seção do questionário denominada relação com clientes se buscou determinar algumas informações sobre os consumidores de cada elo da cadeia automotiva: qual a participação percentual por gênero; quais os fatores determinantes para atraí-los; se são só locais ou de outros municípios do Estado e/ou de outros Estados; qual o percentual destas vendas em relação ao total; e como se dá a realização do pedido e a entrega/envio dos produtos caso venda para fora da cidade. A intenção era obter informações que pudessem demonstrar a atração que cada elo da cadeia teria sobre clientes de outros municípios e mesmo de outros estados.

Buscou-se saber também em que estágio se encontra a relação com os concorrentes. A resposta a essa questão facultou perceber qual o “clima” ou “ambiente” existente entre as empresas, o que serve como parâmetro para se determinar no caso de formarem uma aglomeração, em que estágio se encontrava.

Foram denominados como parceiros da cadeia automotiva: o setor público, as instituições de pesquisa e treinamento e as instituições financeiras. A intenção com relação ao setor público foi levantar de que maneira a administração pública municipal tem atuado através de ações relativas a localização e a realização das atividades exercidas, no sentido de buscar um ordenamento urbano mais adequado, de modo a facilitar a mobilidade de pessoas e veículos e contribuir para o desenvolvimento das empresas e, conseqüentemente, do município como um todo.

A relação com instituições de pesquisa e treinamento e financeiras serviram para contribuir com a verificação do estágio em que se encontravam as aglomerações formadas pelos elos da cadeia automotiva. Como visto, a aglomeração estará em um estágio mais elevado quanto maior for a integração entre as participantes e as instituições de pesquisa e treinamento e de fomento.

A atuação do Estado, através das políticas institucionais, é indispensável na criação e operacionalização de um ambiente propício à promoção do desenvolvimento local, bem como contribuir para a elaboração de uma agenda com esse fim. Deve-se conceber o termo Estado

em suas três esferas: federal, estadual e, principalmente, municipal. A autonomia delegada a este ente público, pela Constituição Federal, trouxe a reboque diversas competências (FRANÇA; GARIBE FILHO, 2010).

As questões sobre a localização visaram perceber qual o grau de satisfação com a localização atual, quais os motivos para estarem ou não satisfeitos e se funcionaram em outro local por que realizaram a mudança. Essas questões podem servir para verificar a propensão de estarem localizadas em determinado sítio, caso haja uma política visando localizar as empresas em áreas previamente determinadas.

As respostas que foram registradas no questionário, pelos interrogados, foram criticadas de modo a verificar a sua exatidão e coerência. Em muitos casos verificou-se que as respostas entravam em contradição, como por exemplo, o entrevistado responder que não possuía o Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas – CNPJ e informar que a natureza jurídica era uma firma individual. Por esse motivo, a pessoa responsável pelo recolhimento dos questionários, aproveitando o momento, buscou obter mais informações da realidade das empresas visitadas, através da observação direta intensiva. Foram adotadas as técnicas de: observação, que consiste em, mais que ver e ouvir, examinar fatos e fenômenos que se estava estudando e; entrevista, do tipo despadronizada ou não estruturada. O uso destas técnicas proporcionou levantar informações não contempladas no questionário, por algum equívoco ou desconhecimento de sua existência, ou pela dificuldade em obter uma resposta mais formal, por resistência do informante.

A Tabela 9, na página seguinte, apresenta o tempo de funcionamento das representantes dos elos da cadeia automotiva em Feira de Santana, no ano de 2017. Entre as distribuidoras, concessionárias de veículos novos a mais antiga em funcionamento era a Norauto, da marca Ford, que iniciou suas atividades em 1972. A mais recente era a Fiori, representante da marca Jeep, inaugurada em 2015. Nos períodos formados pelos anos de: 2007 e 2008; e 2011 e 2012 aconteceram certo incremento na instalação de estabelecimentos desse elo, tendo ocorrido à abertura de duas em um espaço de um ano.

As atacadistas, distribuidores de peças e acessórios independentes eram empreendimentos relativamente novos. Das que foram alvo da aplicação de questionário a mais nova era a SK Automotive, uma filial da originária de São Paulo, e a mais antiga a Gefpel, feirense de nascimento, criada no ano de 1986.

Apesar dos varejistas de peças e acessórios independentes terem surgido há muito tempo, verifica-se que nenhuma das empresas que estão atualmente em funcionamento possui mais que 26 anos. Constata-se também que é um ramo que se renova constantemente.

Tabela 9 – Tempo de funcionamento das empresas

ELO DA CADEIA	TEMPO DE FUNCIONAMENTO													
	ATÉ 2 ANOS		DE 3 A 8 ANOS		DE 9 A 14 ANOS		DE 15 A 20 ANOS		DE 21 A 26 ANOS		MAIS DE 26 ANOS		TOTAL	
	QUANT	%	QUANT	%	QUANT	%	QUANT	%	QUANT	%	QUANT	%	QUANT	%
Distribuidores, concessionárias das montadoras ou de veículos novos	1	5,9	7	41,2	5	29,4	0	0,0	0	0,0	4	23,5	17	100,0
Atacadistas, distribuidores de peças e acessórios independentes	0	0,0	2	11,8	8	47,0	0	0,0	5	29,4	2	11,8	17	100,0
Varejista de peças e acessórios independentes	4	5,1	26	33,3	25	32,1	16	20,5	7	9,0	0	0,0	78	100,0
Aplicadores, reparadores independentes	11	10,7	38	37,3	26	25,5	20	19,6	5	4,9	2	2,0	102	100,0
Revendedores de veículos usados	2	4,0	18	38,0	28	58,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	48	100,0
Varejista de peças e acessórios usados	3	4,6	20	30,3	25	37,9	16	24,2	1	1,5	1	1,5	66	100,0
TOTAL	21	6,4	111	33,8	117	35,7	52	15,9	18	5,5	9	2,7	328	100,0

Fonte: COUTO, 2017. Pesquisa de campo

Verificou-se que entre os aplicadores, reparadores independentes e os revendedores de veículos usados mais de 50% do total, responderam que possuem mais de oito anos de funcionamento, portanto com permanência por tempo razoável no mercado podendo indicar a lucratividade da atividade. O fato de existirem estabelecimentos aplicadores, reparadores independentes com mais de 30 anos de funcionamento ratifica a existência desse elo na cidade há algum tempo, conforme foi levantado para o ano de 1979. Entre os revendedores de veículos usados a que informou o maior tempo de existência tem 13 anos de funcionamento, o que caracteriza este elo como sendo mais recente com relação aos demais da cadeia.

Apesar das dificuldades e problemas enfrentados pelos varejistas de peças e acessórios usados, parte das representantes, 80,3% do total, respondeu que possui mais de seis anos de atuação. Entende-se que conseguem sobreviver por muito tempo no mercado, o que não é uma realidade observada para os outros setores, especialmente quando legalizadas. O fato de existirem por mais de 30 anos demonstra que esse elo já surgiu na cidade há algum tempo.

As distribuidoras, concessionárias de veículos novos, como pode ser verificado na Tabela 10, contratam um número representativo de funcionários, em média mais de 35 pessoas por unidade, com limite mínimo de oito e máximo de 123 empregados. O fato de realizar atividades de vendas de veículos novo e usado, fornecer serviços de manutenção e reparos para os veículos da marca e comercializar peças e acessórios originais, justifica o porquê do número de pessoas trabalhando.

Outro elo onde se verificou um grande número de pessoas trabalhando foi o dos atacadistas, distribuidores de peças e acessórios independentes. Além disso, as representantes deste elo geravam muitos empregos indiretos, tendo em vista, possuírem muitos representantes, que trabalham sem vínculo empregatício. Em média possuíam, aproximadamente, dez funcionários.

Este perfil de grandes empregadores, não foi observado entre os outros elos. Vale ressaltar que entre os representantes dos varejistas de peças e acessórios usados, em média trabalham, aproximadamente, 2,6 pessoas por estabelecimento. Pode até parecer que este último ramo não tenha importância, no que se refere à geração de empregos diretos, entretanto, deve-se levar em consideração que se trata de um elo formado por micro e pequenas empresas, com um grande número de participantes e que não têm recebido nenhum tipo de apoio. Nenhuma resposta informou que era filial e/ou possuía filial, demonstrando que se tratava de um setor formado por negócios pequenos e locais, como também percebido no elo dos distribuidores, concessionários, de veículos usados.

Tabela 10 – Número de pessoas ocupadas

ELO DA CADEIA	NÚMERO DE PESSOAS OCUPADAS													
	1		DE 2 A 4		DE 5 A 7		DE 8 A 10		DE 11 A 13		MAIS DE 13		TOTAL	
	QUANT	%	QUANT	%	QUANT	%	QUANT	%	QUANT	%	QUANT	%	QUANT	%
Distribuidores, concessionárias das montadoras ou de veículos novos	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	5,9	1	5,9	15	88,2	17	100,0
Atacadistas, distribuidores de peças e acessórios independentes	0	0,0	0	0,0	9	53,0	3	17,6	2	11,8	3	17,6	17	100,0
Varejista de peças e acessórios independentes	9	11,5	46	58,9	22	28,3	0	0,0	0	0,0	1	1,3	78	100,0
Aplicadores, reparadores independentes	15	14,7	59	57,8	24	23,5	3	3,0	0	0,0	1	1,0	102	100,0
Revendedores de veículos usados	2	4,1	29	60,4	17	35,5	0	0,0	0	0,0	0	0,0	48	100,0
Varejista de peças e acessórios usados	14	21,2	46	69,7	6	9,1	0	0,0	0	0,0	0	0,0	66	100,0
TOTAL	40	12,2	180	54,9	78	23,8	7	2,1	3	0,9	20	6,1	328	100,0

Fonte: COUTO, 2017. Pesquisa de campo

Uma vez que, 53, ou seja, 80,3% dos estabelecimentos atuam informalmente, Tabela 11, conclui-se que os empregos fornecidos também sejam informais. Existe, contudo uma perspectiva de ampliação e adequação do setor, o que poderia aumentar o número de vagas de trabalho e estimular a formalização da mão de obra. Para que isso ocorra, basta que o setor público, tenha interesse em fazer cumprir as legislações que disciplinam o setor.

Os distribuidores, concessionárias das montadoras eram totalmente legalizados. Adquirir veículos das montadoras, que são multinacionais, e revendê-los a pessoas físicas, a outras entidades privadas e públicas e, para a administração pública direta, com a devida emissão das notas fiscais de vendas, além de oferecer garantia dos produtos vendidos, não permite a informalidade. Legalizadas e em pequena quantidade, foi possível identificar o número do CNPJ e consultar o comprovante de inscrição e situação cadastral. Isso facultou a obtenção de dados como: razão e denominação social, endereço completo, data de abertura, e outros. O acesso e a obtenção de outras informações, também, foram possibilitados, até mesmo os referentes aos respectivos faturamentos. Observa-se que o setor é formado por empreendimentos de maior porte, uma vez que um percentual significativo, 23,5 %, é Sociedade Anônima (S.A.), o que facilita a relação com diversos agentes de fomento da sociedade e propicia a geração de renda e emprego.

Outro elo onde a totalidade dos participantes estava registrada junto ao CNPJ foi o dos atacadistas, distribuidores de peças e acessórios independentes, que por se relacionar formalmente com as fabricantes de componentes automotivos para compra e com as varejistas para venda necessitavam do número de identificação junto à Receita Federal.

Setores como os varejistas de peças e acessórios independentes e aplicadores, reparadores, independentes apresentaram índice de informalidade considerável, tendo em vista o percentual significativo de interrogados que informou natureza não legalizada, 15,4 % e 25,5% respectivamente. A maioria das componentes deste elo era micro e pequenas empresas o que remete à necessidade de receberem o apoio dos diversos agentes de fomento da sociedade, para que possam continuar gerando renda e emprego.

Também enquadrados como micro e pequenas empresas estavam os revendedores de veículos usados, entretanto com percentual de informalidade não muito elevado, 4,2%. Os negócios que possuíam um ponto de vendas, ou seja, um endereço fixo onde os veículos eram comercializados, estavam geralmente legalizados e incluídos no CNPJ. Outro fator curioso foi que nenhuma resposta ao questionário informou ser filial e/ou possuir filial, demonstrando que se trata de um setor com negócios locais. Essa característica é importante para caso se deseje realizar algum trabalho de fomento deste setor.

Tabela 11 – Natureza jurídica dos empreendimentos

ELO DA CADEIA	NATUREZA JURÍDICA															
	S.A. DE CAPITAL FECHADO		LTDA		EIRELLI		FIRMA INDIVIDUAL		MEI		NÃO LEGALIZADA		OUTROS		TOTAL	
	QUANT	%	QUANT	%	QUANT	%	QUANT	%	QUANT	%	QUANT	%	QUANT	%	QUANT	%
Distribuidores, concessionárias das montadoras ou de veículos novos	4	23,5	13	76,5	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	17	100,0
Atacadistas, distribuidores de peças e acessórios independentes	2	11,8	14	82,3	1	5,9	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	17	100,0
Varejista de peças e acessórios independentes	0	0,0	2	2,6	0	0,0	63	80,7	1	1,3	12	15,4	0	0,0	78	100,0
Aplicadores, reparadores independentes	0	0,0	4	3,9	0	0,0	66	64,7	5	4,9	26	25,5	1	1,0	102	100,0
Revendedores de veículos usados	0	0,0	6	12,5	0	0,0	39	81,2	1	2,1	2	4,2	0	0,0	48	100,0
Varejista de peças e acessórios usados	0	0,0	0	0,0	0	0,0	12	18,2	1	1,5	53	80,3	0	0,0	66	100,0
TOTAL	6	1,8	39	11,9	1	0,3	180	54,9	8	2,4	93	28,4	1	0,3	328	100,0

Fonte: COUTO, 2017, Pesquisa de campo.

O elo varejista de peças e acessórios usados apresentou um alto grau de informalidade, 80,3%. Na questão relacionada à identificação das participantes, a maioria informou não possuir registro junto ao CNPJ e as que disseram possuir se negaram a informar o número. É possível considerar, com base nos dados apresentados, que esse elo contribui pouco para a arrecadação de tributos por parte do setor público, que as pessoas que trabalham não devem possuir nenhuma garantia assegurada e que há um contínuo estímulo à ilegalidade. Demonstram, também, que a gestão pública municipal não tem conhecimento do setor e não tem buscado exercer interferência. Como poderia ter conhecimento se o cadastro que possui contempla apenas as empresas formais, legalizadas? Como poderia intervir no setor se não conhece sua realidade? O fato se agrava quando se comprova, através de consulta informal, que a representação do órgão estadual na Cidade não tem informações sobre quais e quantas empresas de desmanches estão credenciadas - mesmo sendo uma exigência legal para o funcionamento deste tipo de negócio.

Nos distribuidores, concessionárias das montadoras ou de veículos novos a gestão dos negócios não é tão associada ao proprietário como nas atacadistas, distribuidores de peças e acessórios independentes e nos varejistas de peças e acessórios independentes onde a maioria dos informantes era de proprietários 64,7% e 67,9% respectivamente, Tabela 12.

A existência de uma pessoa que não faz parte da administração geral do empreendimento nos varejistas de peças e acessórios independentes não comprometeu a confiança das informações obtidas, tendo em vista, que além de significar um percentual muito pequeno, a quantidade de questionários aplicados, de 78 no total, foi superior a amostra necessária, que seria 53. Estes dados dão consistência às informações porque em todos os casos os informantes tinham conhecimento do negócio como um todo.

Também envolvidos com a administração dos negócios foram os informantes dos revendedores de veículos usados onde 31 ou 64,6% do total eram proprietários, e 17 ou 35,4%, gerentes, e das varejistas de peças e acessórios usados onde 55, ou seja, 83,4% são proprietárias do negócio; e nove, ou seja, 13,6% são gerentes sendo que uma pessoa informou que era MEI, tendo sido computado como proprietário. Assim, nestes dois elos todas as pessoas que preencheram o questionário possuíam alguma relação com a administração dos negócios e tinham como fornecer informações coerentes.

Tabela 12 – Cargo/função dos entrevistados

ELO DA CADEIA	CARGO/FUNÇÃO DOS INFORMANTES												TOTAL	
	PROPRIETÁRIO		GERENTE		SUPERVISOR		ASSISTENTE		OUTROS		NÃO INFORMOU			
	QUANT	%	QUANT	%	QUANT	%	QUANT	%	QUANT	%	QUANT	%	QUANT	%
Distribuidores, concessionárias das montadoras ou de veículos novos	0	0,0	14	82,3	1	5,9	1	5,9	1	5,9	0	0,0	17	100,0
Atacadistas, distribuidores de peças e acessórios independentes	11	64,7	6	35,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	17	100,0
Varejista de peças e acessórios independentes	53	67,9	24	30,8	0	0,0	1	1,3	0	0,0	0	0,0	78	100,0
Aplicadores, reparadores independentes	84	82,3	13	12,7	0	0,0	1	1,0	4	4,0	0	0,0	102	100,0
Revendedores de veículos usados	31	64,6	17	35,4	0	0,0	0	0	0	0,0	0	0,0	48	100,0
Varejista de peças e acessórios usados	55	83,4	9	13,6	0	0,0	0	0	0	0,0	2	3,0	66	100,0
TOTAL	234	71,3	83	25,3	1	0,3	3	0,9	5	1,5	2	0,6	328	100,0

Fonte: COUTO, 2017, Pesquisa de campo.

No que se refere ao cargo ou função das pessoas que preencheram o questionário, nos aplicadores, reparadores, independentes verificou-se que ocorreu certo equívoco nas respostas. Algumas informaram que eram: mecânico, técnico de refrigeração, retificador e auxiliar administrativo. Com exceção da pessoa que informou que é auxiliar administrativo, que certamente não é o proprietário, não há como saber se são também os proprietários do negócio ou não. Contudo, o baixo percentual desse tipo de resposta em relação ao total, apenas 4,0% do total, e do número de questionários aplicados, que foram 102, ser muito superior ao necessário, que seria 65, isso não interfere na confiança dos dados. Observa-se também neste elo a predominância dos proprietários na gestão dos negócios de 82,3%.

Nos atacadistas, distribuidores de peças e acessórios independentes e nos distribuidores, concessionárias de veículos usados os dados sobre o grau de escolaridade dos informantes não foram tão bons como os do elo dos distribuidores, concessionárias, de veículos novos, onde a maioria dos informantes, 64,7%, possui nível superior completo ou pós-graduação e participava da gestão do negócio. Mas isso não chegou a ser preocupante e reafirmou a credibilidade das respostas, Tabela 13.

A necessidade de intervenções através do setor público e das instituições de capacitação e pesquisa caso se deseje fomentar o setor fica patente quando se analisa os outros elos da cadeia. Com os dados dos informantes das varejistas de peças e acessórios independentes, pode-se verificar que esse elo não tem sido uma opção de empreendimento para pessoas de nível superior. A maioria dos que controlam os empreendimentos, 52,5% possuem nível de escolaridade médio ou técnico. Esse dado não é tão preocupante como o fato de que se somadas às pessoas que possuem nível fundamental completo e incompleto totaliza 28 pessoas, o que corresponde a 35,9%.

Podendo significar que o setor tem servido como uma alternativa de trabalho para as pessoas que optaram por abandonar a escola, mas, também, indicando a necessidade de um investimento importante em educação, caso se decida por fomentar o desenvolvimento, estão os elos dos aplicadores, reparadores, independentes e dos varejistas de peças e acessórios usados. Nos aplicadores, reparadores, independentes somando-se o número de pessoas que informaram que possuem nível fundamental completo com fundamental incompleto, se obtêm o resultado de 59 pessoas, o que representa 57,8%, ou seja, mais da metade.

Tabela 13 - Grau de escolaridade dos informantes

ELO DA CADEIA	GRAU DE ESCOLARIDADE DOS INFORMANTES															
	PÓS-GRADUAÇÃO		SUPERIOR COMPLETO		SUPERIOR INCOMPLETO		MÉDIO OU TÉCNICO COMPLETO		MÉDIO OU TÉCNICO INCOMPLETO		FUNDAMENTAL COMPLETO		FUNDAMENTAL INCOMPLETO		TOTAL	
	QUANT	%	QUANT	%	QUANT	%	QUANT	%	QUANT	%	QUANT	%	QUANT	%	QUANT	%
Distribuidores, concessionárias das montadoras ou de veículos novos	3	17,6	8	47,1	4	23,5	2	11,8	0	0,0	0	0,0	0	0,0	17	100,0
Atacadistas, distribuidores de peças e acessórios independentes	0	0,0	6	35,3	2	11,8	7	41,1	0	0,0	2	11,8	0	0,0	17	100,0
Varejista de peças e acessórios independentes	1	1,3	7	9,0	1	1,3	41	52,5	0	0,0	23	29,5	5	6,4	78	100,0
Aplicadores, reparadores independentes	1	1,0	1	1,0	5	4,9	36	35,3	0	0,0	34	33,3	25	24,5	102	100,0
Revendedores de veículos usados	0	0,0	6	12,5	4	8,3	22	45,8	0	0,0	16	33,4	0	0,0	48	100,0
Varejista de peças e acessórios usados	0	0,0	1	1,5	2	3,0	10	15,2	0	0,0	35	53,0	18	27,3	66	100,0
TOTAL	5	1,5	29	8,8	18	5,5	118	36,0	0	0,0	110	33,5	48	14,6	328	100,0

Fonte: COUTO, 2017, Pesquisa de campo.

Nos dados levantados junto aos varejistas de peças e acessórios usados ao somar o número de pessoas que possuem apenas o nível fundamental, tanto incompleto como completo, se obtém 53, o que representa 80,3% dos que preencheram o questionário. Os dados acima ficam ainda mais preocupantes quando se verifica que, na questão quanto ao cargo e/ou função que a pessoa que respondeu o questionário ocupa, todas informaram que eram proprietárias e/ou gerentes. Sendo assim, são os responsáveis pela administração do negócio. Verifica-se, então, que a administração dos negócios desse elo da cadeia é realizada por indivíduos com baixa escolaridade.

Observou-se que, um percentual expressivo dos informantes era natural de Feira de Santana, 84,8% de 278 pessoas, entretanto, percebe-se também que a atividade atrai pessoas de outros municípios da Bahia e de outros estados. Os baianos não autóctones eram provenientes de municípios próximos como Riachão do Jacuípe, Serrinha, Simões Filho, Salvador, Ipecaetá, Anguera, Santa Bárbara, São Gonçalo dos Campos, Serra Preta, Baixa Grande, Santo Amaro e mais distantes como Mairi, Serrolândia, Tucano, Itabuna, Ilheus, Nova Soure, Miguel Calmon, Jacobina. Os de outros estados eram provenientes de São Paulo, Minas Gerais, Pernambuco, Sergipe, Tabela 14.

Nos varejistas de peças e acessórios usados, observou-se que esse elo da cadeia não tem atraído pessoas de outros municípios e muito menos de outros estados e/ou regiões. Um percentual muito grande é formado por pessoas naturais da própria cidade. Com esses dados conclui-se que a atividade atrai pessoas de outras regiões mais em percentual pouco representativo. Entre os revendedores de veículos usados, 47 pessoas, 97,9% do total, informaram serem naturais de Feira de Santana e apenas uma, 2,1%, de outro município, Santo Amaro.

Uma percentagem representativa de naturais de Feira de Santana foi obtido também entre as varejistas de peças e acessórios independentes, com as seguintes respostas: 70 pessoas, 89,7%, informaram que eram naturais de Feira de Santana; 7 ou 9,0% que são de outros municípios do Estado, sendo dois de Nova Soure e um de cada um dos seguintes: Ipecaetá, Anguera, Simões Filho, Ilhéus e Serrolândia. Uma pessoa, 1,3%, informou que era proveniente do estado de Minas Gerais, mas não informou o município.

Também significativo foram as respostas verificadas entre os aplicadores, reparadores, independentes, onde, 87, ou 82,9%, são naturais de Feira de Santana e 16 ou 15,2% naturais de outros Estados, uma de Campinas - SP e a outra de Caruaru - PE.

Tabela 14 - Município de nascimento dos informantes

ELO DA CADEIA	MUNICÍPIO DE NASCIMENTO DOS INFORMANTES									
	FEIRA DE SANTANA		OUTROS MUNICÍPIOS DO ESTADO		MUNICÍPIOS DE OUTRO ESTADO		OUTROS		TOTAL	
	QUANT	%	QUANT	%	QUANT	%	QUANT	%	QUANT	%
Distribuidores, concessionárias das montadoras ou de veículos novos	11	64,7	5	29,4	1	5,9	0	0,0	17	100,0
Atacadistas, distribuidores de peças e acessórios independentes	11	64,8	3	17,6	3	17,6	0	0,0	17	100,0
Varejista de peças e acessórios independentes	70	89,7	7	9,0	1	1,3	0	0,0	78	100,0
Aplicadores, reparadores independentes	84	82,3	16	15,7	2	2,0	0	0,0	102	100,0
Revendedores de veículos usados	47	97,9	1	2,1	0	0,0	0	0	48	100,0
Varejista de peças e acessórios usados	55	83,4	9	13,6	2	3,0	0	0	66	100,0
TOTAL	278	84,8	41	12,5	9	2,7	0	0,0	328	100,0

Fonte: Couto, 2017, Pesquisa de campo.

Quando se analisa a questão sobre o município de nascimento dos pais dos informantes, observa-se que o percentual das pessoas cujos pais não são naturais da cidade é relativamente grande, podendo significar um movimento de migração maior dos integrantes desta geração para Feira de Santana quando comparada com a geração dos filhos. Observou-se um maior percentual de imigrantes entre os pais dos informantes das distribuidoras, concessionárias de veículos novos, com 82,4%, seguido pelos dos revendedores de veículos usados com 62,0%, pelos atacadistas, distribuidores de peças e acessórios independentes com 47,0%, e pelos varejistas de peças e acessórios independentes com 40,0%, Tabela 15.

No que se refere aos atacadistas, distribuidores de peças e acessórios independentes, observa-se que: nove pessoas, 53,0%, informaram que seus pais eram naturais da Cidade; quatro, 23,5%, de outros municípios do Estado, sendo duas de Serrinha, uma de Itaberaba e uma de Itabuna; quatro, 23,5%, de município de outros estados, sendo uma de Cardoso/SP, uma de São Paulo/SP e uma de Anadia/AL.

Tabela 15 – Município de nascimento dos pais dos informantes nas distribuidoras, concessionárias de veículos novos

MUNICÍPIO DE NASCIMENTO DOS PAIS	QUANT	%
Feira de Santana	3	17,6
Outros Municípios	14	82,4
Salvador/BA	2	
Riachão do Jacuípe/BA	2	
Santo Amaro/BA	1	
Aracaju/SE	1	
Ubaíra/BA	1	
Mairi/BA	1	
São Gonçalo/Ba	1	
Pé de Serra – BA e São Paulo/SP	1	
Madre de Deus - BA e Entre Rios/BA	1	
Mairi – BA e Conceição da Feira/BA	1	
Cruz das Almas - BA e Bonito/PE	1	
Riachão do Jacuípe - BA e Capim Grosso/BA	1	
TOTAL	17	100,0

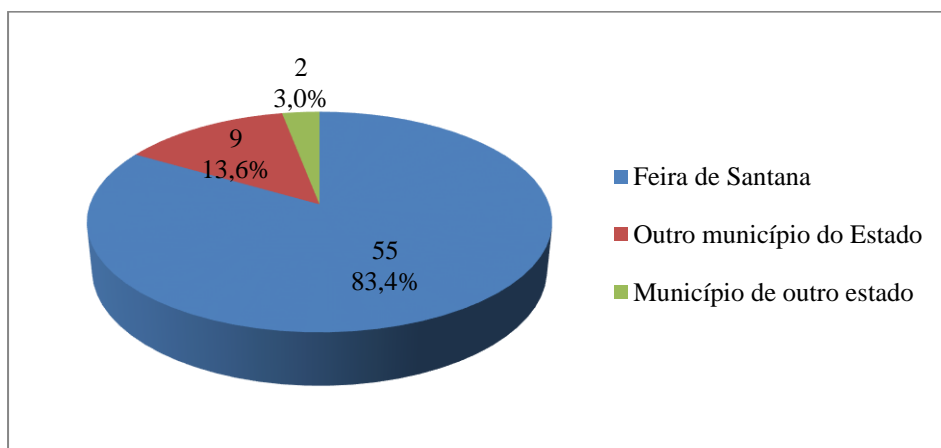
No elo dos varejistas de peças e acessórios independentes 60 pessoas, 76,9%, informaram que seus pais eram naturais de Feira de Santana; e 18 ou 23,1%, que são de outros municípios do Estado. Estes dados demonstram que um percentual representativo dos pais dos informantes, de 23,1%, não é natural de Feira de Santana, e foi atraído para a cidade, e esse elo tem representado o “meio de vida” para seus filhos.

Entre os aplicadores, reparadores, independentes o percentual de pessoas cujos pais migraram para Feira de Santana é representativo, uma vez que, na questão sobre o município de nascimento dos pais: 65 pessoas, 61,9%, informaram que seus pais eram autóctones; 19 ou 18,1%, que nasceram em outros municípios do Estado; e quatro ou 3,8%, que nasceram em municípios de outros estados. Esses dados demonstram que um percentual representativo dos pais dos informantes, 21,9%, quando somado os percentuais de todos que não são naturais de Feira de Santana, foi atraído para a cidade.

Nos revendedores de veículos usados se verifica que: 38 ou 79,2% informaram que os pais também são feirenses; e dez, 20,8%, são de outros municípios do Estado, sendo cinco da Capital, uma de cada um dos seguintes municípios: Santo Amaro, Seabra, Lauro de Freitas e Ipirá. O número de pessoas cujos pais são feirenses também é muito expressivo, o que possibilita afirmar que esse elo é feirense por natureza, pelo menos no que se refere aos administradores dos estabelecimentos e seus familiares. Além do mais, todas as pessoas informaram residir em Feira de Santana.

Entre os pais dos varejistas de peças e acessórios usados na maioria dos casos, não foi observado movimento de migração para Feira de Santana, tendo sido obtidas as seguintes respostas.

Gráfico 5 – Município de nascimento dos pais dos varejistas de peças e acessórios usados



Fonte: COUTO, 2017. Pesquisa de campo.

Objetivando verificar a ocorrência de deslocamentos pendulares foi perguntado onde os informantes residiam, concluindo-se que este tipo de movimento ocorre muito pontualmente no município quando se analisa o ramo de atividade estudado.

Nas distribuidoras, concessionárias de veículos novos apenas um informante disse residir em outro município, sendo informado São Gonçalo dos Campos. Nas atacadistas, distribuidores de peças e acessórios independentes e nos revendedores de veículos usados todos informaram que residem em Feira de Santana. Nas varejistas de peças e acessórios independentes, 77 pessoas, 98,7%, informaram que residem em Feira de Santana; e uma ou 1,3%, em outros municípios do Estado - Salvador. Entre os aplicadores, reparadores, independentes, 104 pessoas ou 99,1% do total, informaram que residem no município de Feira de Santana; e apenas uma, 0,9%, que reside em São Gonçalo dos Campos. Nos varejistas de peças e acessórios usados 63 pessoas, 95,5%, informaram que residem em Feira de Santana; duas ou 3,0%, em outros municípios do Estado, sendo uma em São Gonçalo dos Campos e uma em Ipecaetá; e uma não informou o município de residência.

Convém esclarecer que alguns condomínios e conjuntos residências foram construídos próximo à divisa entre Feira de Santana e São Gonçalo dos Campos. Estes empreendimentos imobiliários estão no município de São Gonçalo, mas distantes da sede do município, e estão unidos ao Bairro do Tomba, que faz parte de Feira de Santana. Assim sendo, estes elos quase não contribuem para a existência de mobilidade, ou migrações pendulares, pelo menos no que se refere aos administradores dos negócios.

Devido ao alto investimento envolvido no ramo das distribuidoras, concessionárias de veículos novos, foi representativo o número de respostas afirmativas para a realização de planejamento no momento de abertura do negócio, sendo em maior parte do tipo formal. Esses dados contribuem para demonstrar o elevado nível de profissionalismo da administração dos empreendimentos do elo. Informação ratificada quando se analisa os motivos informados para a realização do planejamento, quando a resposta crença na necessidade do instrumento aparece em maior percentual, Tabela 16.

Com resultado também bastante satisfatório se apresentou os revendedores de veículos usados tendo em vista que 85,4% do total, 41 pessoas, informaram que planejaram. A maioria das respostas sobre qual o tipo de planejamento empregado, entretanto, foi informal, demonstrando que estes empreendimentos não são criados de forma tão organizada como o observado com as concessionárias de veículos novos, onde 70,6% realizaram planejamento formal.

Tabela 16 - Tipo de planejamento realizado para abertura do negócio

ELO DA CADEIA	TIPO DE PLANEJAMENTO									
	FORMAL		INFORMAL		NÃO REALIZOU		OUTRO		TOTAL	
	QUANT	%	QUANT	%	QUANT	%	QUANT	%	QUANT	%
Distribuidores, concessionárias das montadoras ou de veículos novos	12	70,6	2	11,8	3	17,6	0	0,0	17	100,0
Atacadistas, distribuidores de peças e acessórios independentes	3	17,6	0	0,0	14	82,4	0	0,0	17	100,0
Varejista de peças e acessórios independentes	13	16,7	30	38,5	30	38,5	5	6,3	78	100,0
Aplicadores, reparadores independentes	20	19,6	22	21,6	56	54,9	4	3,9	102	100,0
Revendedores de veículos usados	10	20,8	28	58,3	7	14,6	3	6,3	48	100,0
Varejista de peças e acessórios usados	12	18,2	28	42,4	25	37,9	1	1,5	68	100,0
TOTAL	72	21,8	110	33,3	135	40,9	13	3,9	330	100,0

Fonte: COUTO, 2017. Pesquisa de campo.

A maioria dos varejistas de peças e acessórios independentes, 61,5%, também informou que realizou planejamento para a abertura do negócio, sendo que 38,5% do total informou que não realizaram planejamento. Em um primeiro momento, essa informação se apresenta bastante animadora, contudo, quando se verifica as respostas sobre qual o tipo adotado, apenas 13 ou 16,7% o fizeram de maneira formal.

Outro elo que apresentou resultado satisfatório foi o dos varejistas de peças e acessórios usados onde nas respostas dadas quanto aos aspectos organizacionais 41 pessoas, 62,1 %, responderam que houve um processo de planejamento antes da abertura do negócio; 25 ou 37,9%, que não. Na resposta quanto ao tipo de planejamento: 12 pessoas, 18,2%, disseram que foi formal; 28 ou 42,4%, informal; e uma, 1,5%, que já havia trabalhado no ramo.

Obteve-se resultado bastante insatisfatório entre os aplicadores, reparadores, independentes, onde 54,9% responderam não ter realizado nenhum tipo de planejamento para a abertura do negócio e 21,6% dos que informaram tê-lo realizado informalmente.

Entre os atacadistas, distribuidores de peças e acessórios independentes era de se esperar que as respostas dadas, tendo em vista ao maior porte e o maior nível de dificuldade

em se constituir este tipo de negócio, tivesse um percentual maior de respostas afirmativas o que não aconteceu, pois 82,4% respondeu não ter realizado nenhum tipo de planejamento. Das que realizaram um planejamento, 17,6%, todas informaram ter sido formal e decorrente da exigência da fonte financiadora.

As respostas em relação à fonte de financiamento na abertura do negócio, Tabela 17, demonstram que os elos da cadeia automotiva presentes no município, foram abertos, em sua maioria, com capital próprio, 93,3% das empresas, demonstrando a falta de apoio por parte do governo e de instituições financeiras, tendo iniciado as atividades por conta e risco.

As representantes das distribuidoras, concessionárias de veículos novos, iniciadas de forma legalizada, em alguns casos tiveram acesso a outras fontes que não apenas o capital próprio, com investimentos de origem familiar, 23,5% e em menor quantidade, empréstimos de instituições financeiras, 5,9%.

As atacadistas, distribuidores de peças e acessórios independentes contaram com um aporte maior de financiamento originário de empréstimos obtidos através de instituições financeiras quando comparado com os outros elos, sendo conveniente esclarecer que os empreendimentos que são feirenses de nascimento, ou seja, aquelas que não são filiais e nem foram transferidas para o município, começaram com porte pequeno, algumas inclusive como varejistas. Assim é que se justifica que em um percentual grande o capital próprio foi a fonte de financiamento inicial.

Entre os aplicadores, reparadores, independentes, as respostas a esta questão apresentam conflitos com o que foi respondido sobre o motivo de ter realizado o planejamento. Se 95 responderam que o capital inicial do negócio foi próprio, como pode 37 participantes informar que o motivo de ter realizado o planejamento foi devido às exigências da fonte financiadora?

Outro elo onde as respostas também contrastam com o que foi respondido sobre qual a fonte de financiamento inicial para abertura do negócio foi o dos revendedores de veículos usados, onde: 46 pessoas, 95,8%, responderam que foi capital próprio; e apenas duas, 4,2%, empréstimos de familiares. Como pode 95,2% responder que o planejamento foi devido à exigência da fonte de financiamento se 95,8% responderam que o capital inicial foi próprio? Possivelmente, não houve um entendimento muito claro da questão. Mas como em outros elos as respostas foram bem mais coerentes, não deixa de ser uma informação quanto à capacidade interpretativa dos administradores deste elo da cadeia.

Tabela 17 - Fonte de financiamento para abertura do negócio

ELO DA CADEIA	FONTE DE FINANCIAMENTO PARA ABERTURA DO NEGÓCIO											
	CAPITAL PRÓPRIO		EMPRÉSTIMOS DE FAMILIARES		EMPRÉSTIMOS DE INSTITUIÇÕES FINANCEIRAS		EMPRÉSTIMO DE TERCEIROS		OUTROS		TOTAL	
	QUANT	%	QUANT	%	QUANT	%	QUANT	%	QUANT	%	QUANT	%
Distribuidores, concessionárias das montadoras ou de veículos novos	12	70,6	4	23,5	1	5,9	0	0,0	0	0,0	17	100,0
Atacadistas, distribuidores de peças e acessórios independentes	14	82,4	0	0,0	3	17,6	0	0,0	0	0,0	17	100,0
Varejista de peças e acessórios independentes	74	94,9	0	0,0	2	2,5	1	1,3	1	1,3	78	100,0
Aplicadores, reparadores independentes	95	93,1	4	3,9	2	2,0	1	1,0	0	0,0	102	100,0
Revendedores de veículos usados	46	95,8	2	4,2	0	0,0	0	0,0	0	0,0	48	100,0
Varejista de peças e acessórios usados	65	98,5	0	0,0	0	0,0	1	1,5	0	0,0	66	100,0
TOTAL	306	93,3	10	3,0	8	2,4	3	0,9	1	0,3	328	100,0

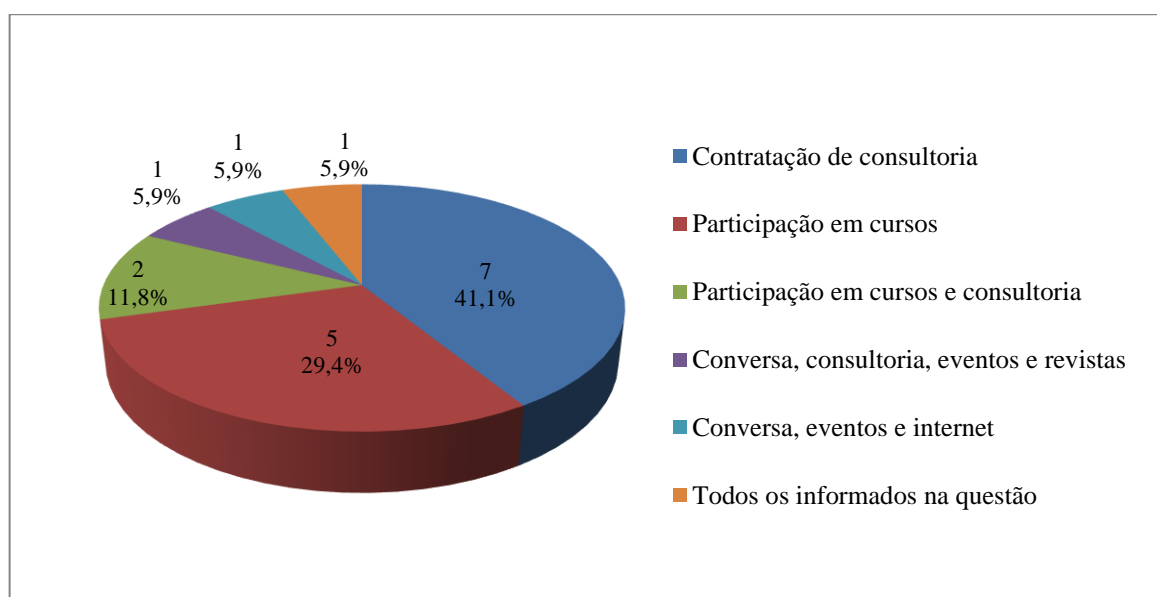
Fonte: COUTO, 2017. Pesquisa de campo.

Entre os varejistas de peças e acessórios usados 65 pessoas, 98,5%, responderam que foi capital próprio; e uma, 1,5%, empréstimos de terceiros. As respostas a esta questão apresentam também conflito, pois entram em choque com o que foi respondido sobre o motivo de ter realizado o planejamento. Se 98,5% responderam que o capital inicial foi próprio, como é que 69,7% informaram que o motivo de ter realizado o planejamento foi devido às exigências da fonte financiadora?

Estes conflitos decorrem do interesse das pessoas que preencheram os questionários, uma vez que todas as 66 tinham relação com a administração dos negócios, em tentar demonstrar uma situação mais organizada dos seus empreendimentos. Isso associado ao fato de que 53 pessoas que preencheram o questionário, o que representa 80,3% do total, possuíam apenas o nível fundamental, o que possivelmente comprometeu a compreensão da questão. Esses conflitos não anulam o resultado obtido, uma vez que corrobora com outras informações, tanto pelo questionário como pela observação direta. Percebe-se que existe uma carência administrativa nesse elo que vai além de questões de planejamento.

Quanto à questão sobre onde buscam informações para melhorar a gestão do negócio as respostas demonstram mais uma vez o grau de profissionalização das distribuidoras, concessionárias de veículos novos.

Gráfico 6 - Fonte de informações para gestão nas distribuidoras, concessionárias de veículos novos

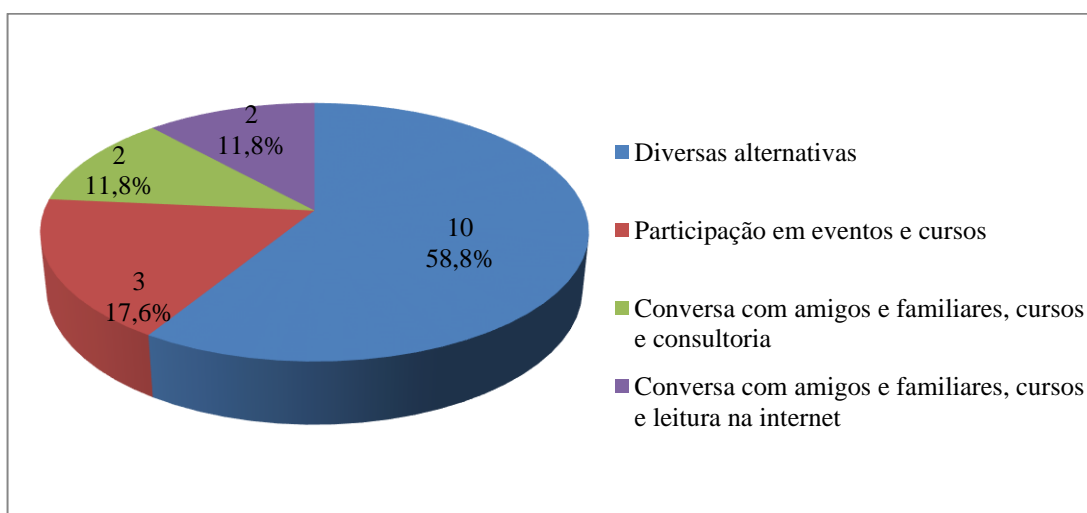


Fonte: COUTO, 2017. Pesquisa de campo.

Observa-se na questão que a alternativa mais informal, conversa com amigos/familiares, não é a mais informada. E quando essa foi informada estava sempre acompanhada de alternativas mais profissionais e formais. Essa questão mostra, também, o nível de organização desse canal, onde os componentes possuem uma relação bastante próxima, com as montadoras que os controlam. Das pessoas que informaram a contratação de consultoria e a participação em cursos algumas responderam que os eventos são realizados pelas respectivas montadoras fornecedoras.

As respostas dos atacadistas, distribuidores de peças e acessórios independentes, Gráfico 7, demonstram a preocupação das pessoas que administram as empresas do setor em buscar diversas fontes para se manterem atualizadas.

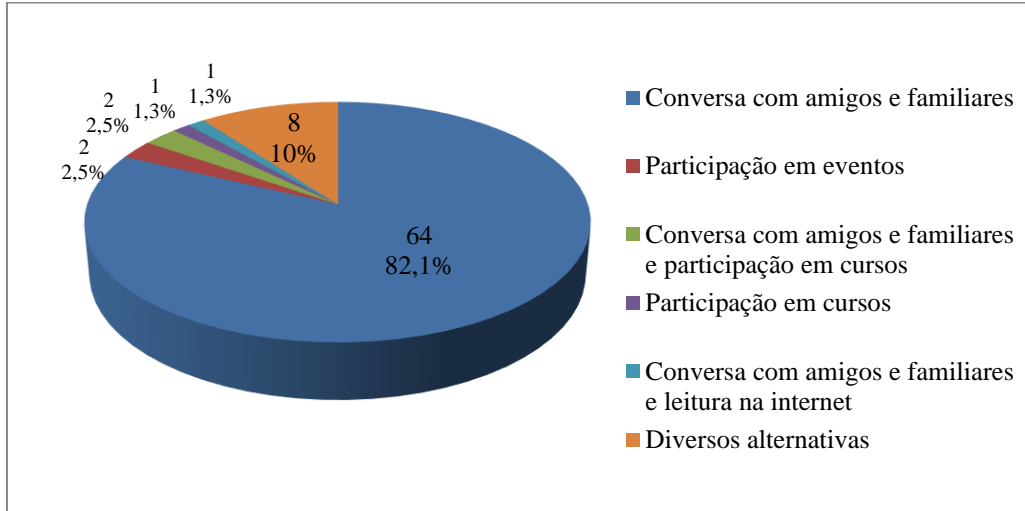
Gráfico 7 - Fonte de informações para gestão nas atacadistas, distribuidores de peças e acessórios independentes



Fonte: COUTO, 2017. Pesquisa de campo.

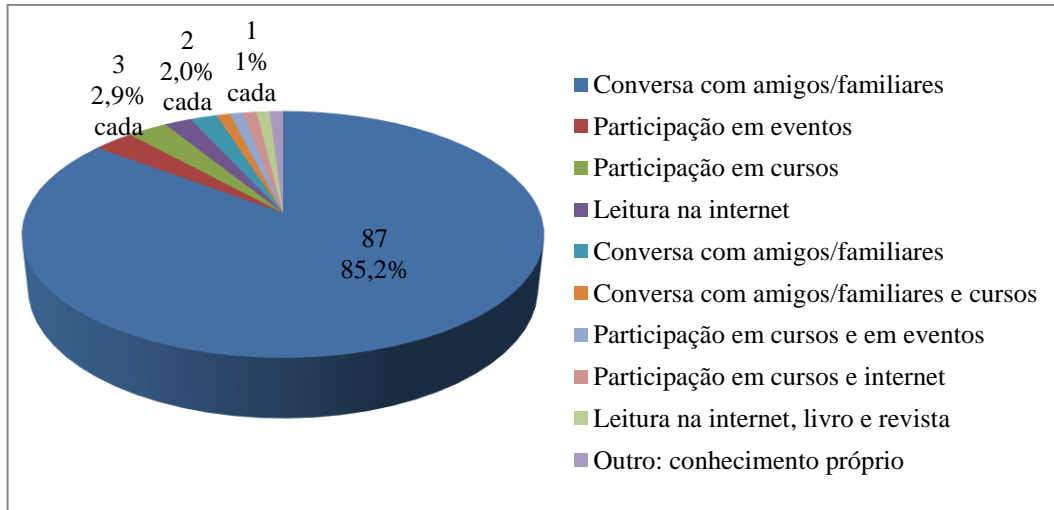
A maioria dos informantes das varejistas de peças e acessórios independentes (82,1%), dos aplicadores, reparadores, independentes (85,2%), dos revendedores de veículos usados (97,9%), entretanto, responderam que para melhorar os conhecimentos de gestão do negócio buscam informações em conversas com amigos e familiares. Apesar de outras terem sido assinaladas, apenas essa alternativa é suficiente para considerar que, em geral, existe uma grande deficiência nestes setores em relação à busca pelo conhecimento e demonstra a insignificante atuação dos órgãos públicos e entidades de capacitação e pesquisa.

Gráfico 8 - Fonte de informações para a gestão das varejistas de peças e acessórios independentes



Fonte: COUTO, 2017. Pesquisa de campo

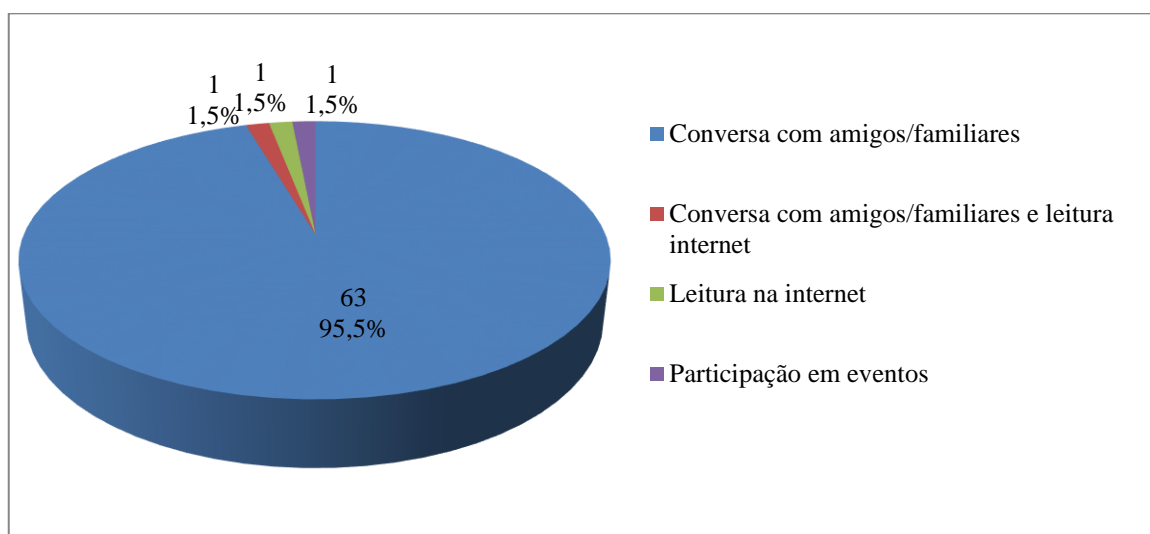
Gráfico 9 - Fonte de informações para a gestão nos aplicadores, reparadores, independentes



Fonte: COUTO, 2017. Pesquisa de campo.

Na entrega dos questionários, as pessoas foram orientadas que neste quesito poderiam marcar mais de uma alternativa, entretanto, nos varejistas de peças e acessórios usados, apenas uma pessoa seguiu a orientação, marcando duas alternativas, sendo que 95,5% marcou conversa com amigos e familiares.

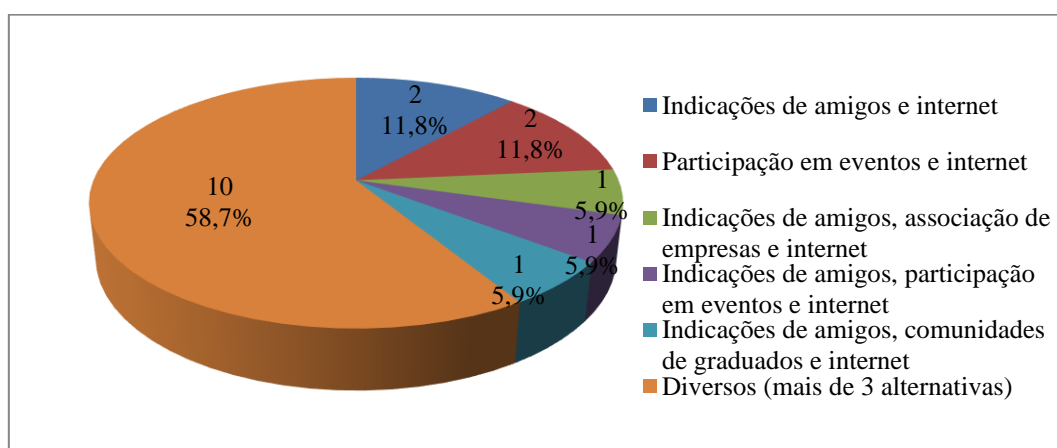
Gráfico 10 - Fonte de informações para a gestão nas varejistas de peças e acessórios usados



Fonte: COUTO, 2017. Pesquisa de campo.

Na questão sobre os meios empregados para expandir os contatos, as respostas, também, demonstram, mais uma vez, o grau de profissionalização das distribuidoras, concessionárias de veículos novos. A alternativa mais informal, indicações de amigos, apesar de ser muito citada, não aparece sozinha, mas sempre acompanhada de alternativas mais profissionais e formais.

Gráfico 11 - Meios para expandir a rede de contatos entre as distribuidoras, concessionárias de veículos novos

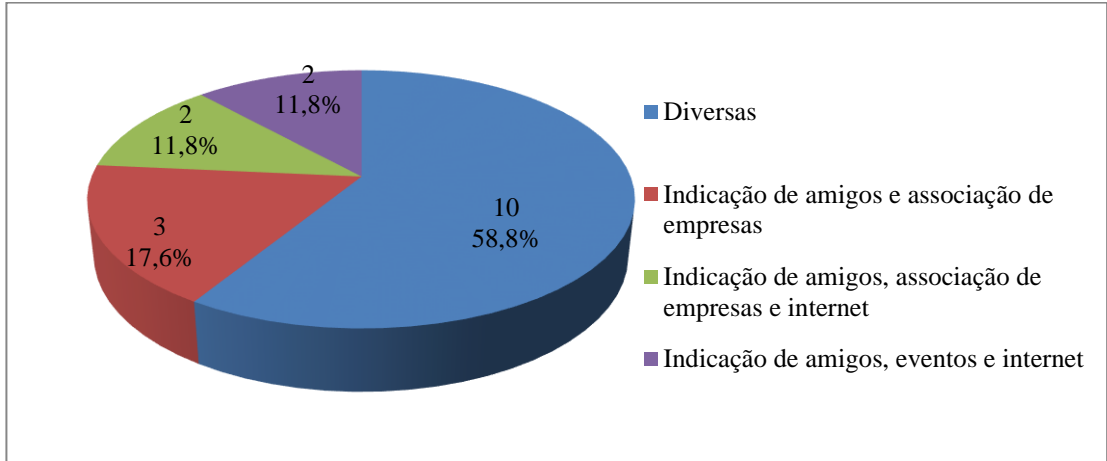


Fonte: COUTO, 2017. Pesquisa de campo.

Outro elo onde os dados deixam a ideia de que os administradores, de alguma forma, buscam os meios necessários para expandir os seus contatos é o dos atacadistas, distribuidores

de peças e acessórios independentes. Nestes, como pode ser observado no Gráfico 12, várias alternativas foram assinaladas.

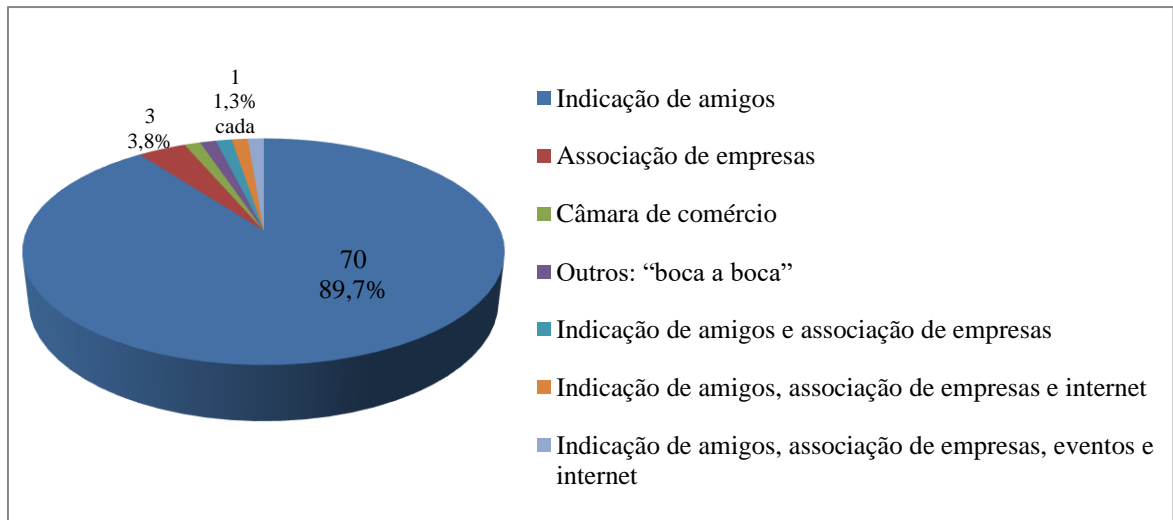
Gráfico 12 - Meios para expandir rede de contatos nos atacadistas, distribuidores de peças e acessórios independentes



Fonte: COUTO, 2017. Pesquisa de campo.

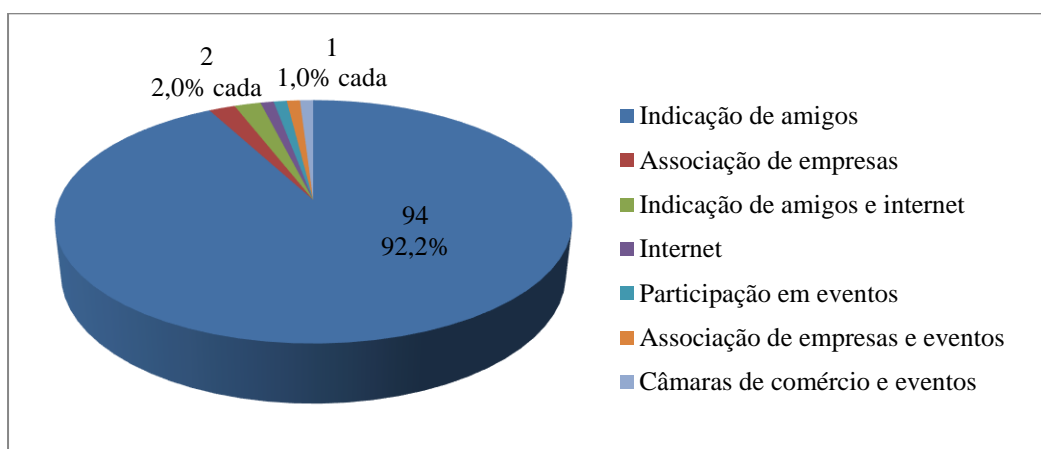
Os resultados sobre os meios usados para expandir a rede de contatos, em conjunto com outros apresentados pelos varejistas de peças e acessórios independentes e pelos aplicadores, reparadores, independentes confirmam a constatação de que não tem sido administrado de maneira muito profissional:

Gráfico 13 - Meios para expandir rede de contatos entre as varejistas de peças e acessórios independentes



Fonte: COUTO, 2017. Pesquisa de campo

Gráfico 14 - Meios para expandir a rede de contatos entre os aplicadores, reparadores, independentes

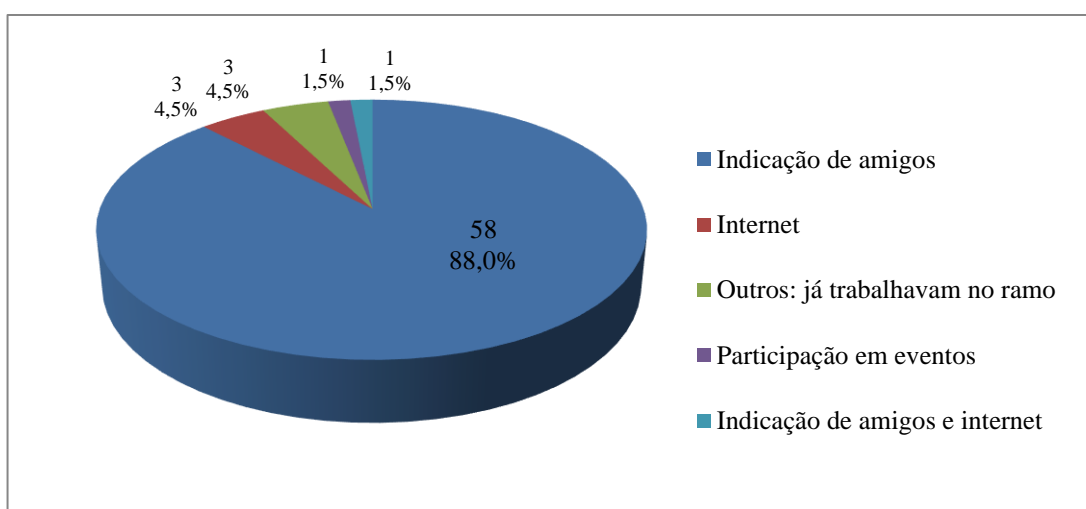


Fonte: COUTO, 2017. Pesquisa de campo.

Nos revendedores de veículos usados ficou ainda mais patente o contraste quando se verificou que todas informaram que fazem uso apenas de indicação de amigos como meio de expandir os negócios.

Entre os varejistas de peças e acessórios usados os dados quanto aos meios utilizados para expandir a rede de contatos também ratificam a observação de que esse elo da cadeia automotiva é administrado de maneira pouco profissional. Não se poderia esperar outra coisa de um setor que apresenta alto percentual de informalidade e onde os gestores apresentam um baixo grau de escolaridade:

Gráfico 15 - Meios para expandir rede de contatos entre as varejistas de peças e acessórios usados



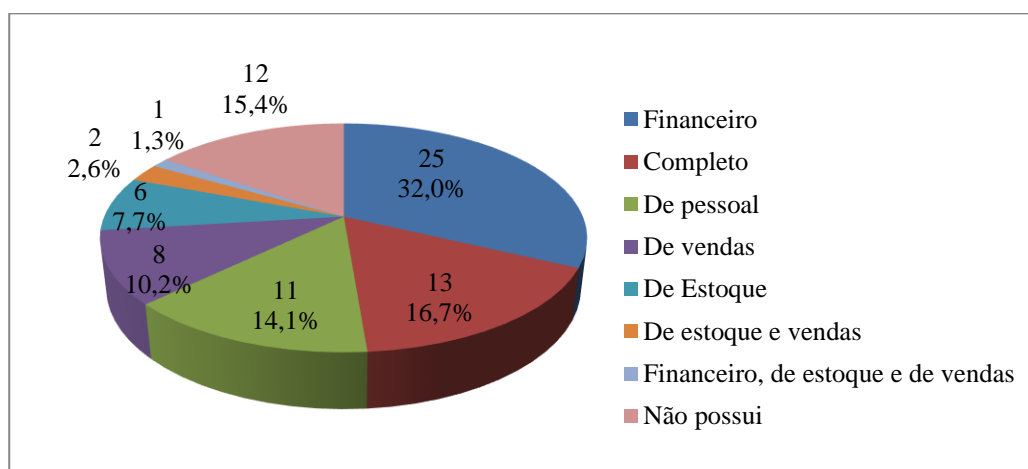
Fonte: COUTO, 2017. Pesquisa de campo.

Todas as distribuidoras, concessionárias de veículos novos, como era de se esperar, possuem controle informatizado e completo, demonstrando alto grau de organização.

Entre as atacadistas, distribuidores de peças e acessórios independentes todas as participantes da pesquisa também responderam que possuem controle informatizado. Sendo que: 13 ou 76,5% dessas, afirmaram que os sistemas eram de controle financeiro, de estoque e de vendas; quatro ou 23,5%, que era completo. A existência de controle informatizado é informação muito importante, tendo em vista que as representantes desse elo, além de trabalharem com uma ampla diversidade e quantidade de itens, possuem grande número de clientes. Essa informação mostra a organização do setor.

Sobre esta questão, nas varejistas de peças e acessórios independentes, 84,6% das respostas, foram positivas, sendo informados os vários tipos apresentados no Gráfico 16. Destes, o controle financeiro foi o mais informado, entretanto grande parte, 15,4%, não possui controle informatizado.

Gráfico 16 - Tipo de controle informatizado nas varejistas de peças e acessórios independentes

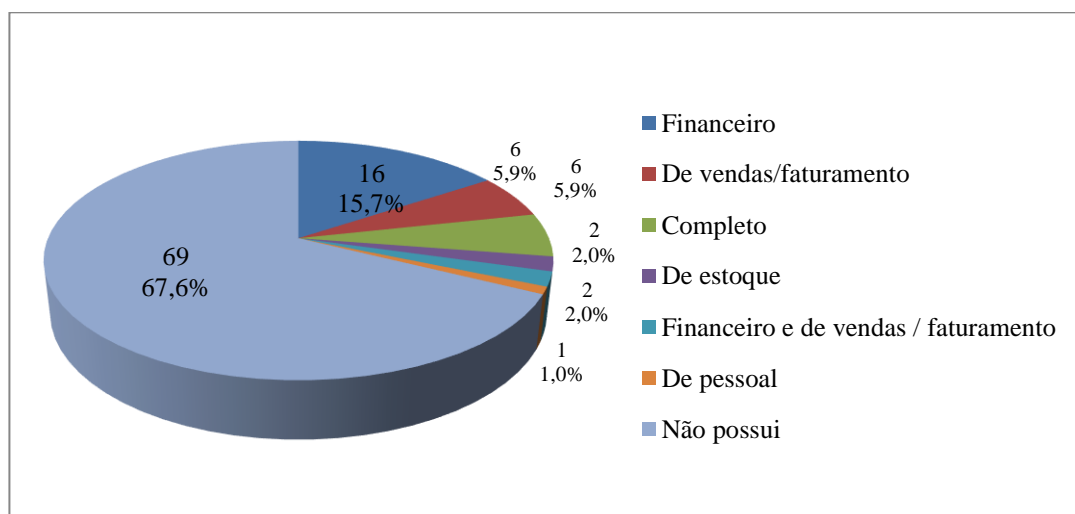


Fonte: COUTO, 2017. Pesquisa de campo

As respostas mostram que o setor tem buscado melhorar o controle de suas ações, entretanto de forma insuficiente, uma vez que 12 estabelecimentos informaram que não possuem nenhum controle informatizado e alguns que possuem, os controles parecem ser inadequados. Este fato, provavelmente, leva a perdas, erros de tomada de decisão e comprometem a rentabilidade e até mesmo a continuidade no ramo de negócio.

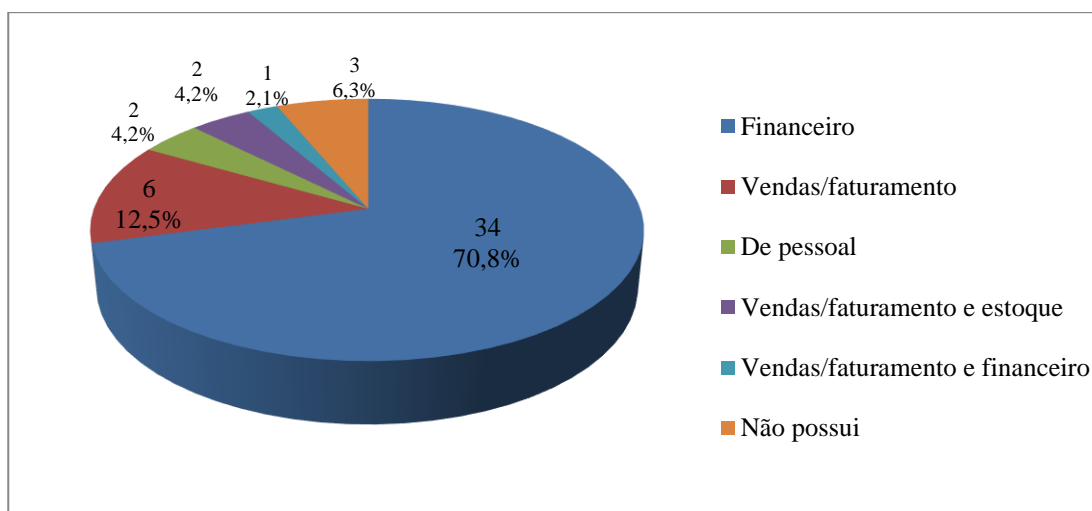
Entre os aplicadores, reparadores, independentes também se obteve respostas que apontam para falta de controle adequado dos negócios:

Gráfico 17 - Tipo de controle informatizado dos aplicadores, reparadores, independentes



Fonte: COUTO, 2017. Pesquisa de campo.

Gráfico 18 - Tipo de controle informatizado dos revendedores de veículos usados



Fonte: COUTO, 2017. Pesquisa de campo.

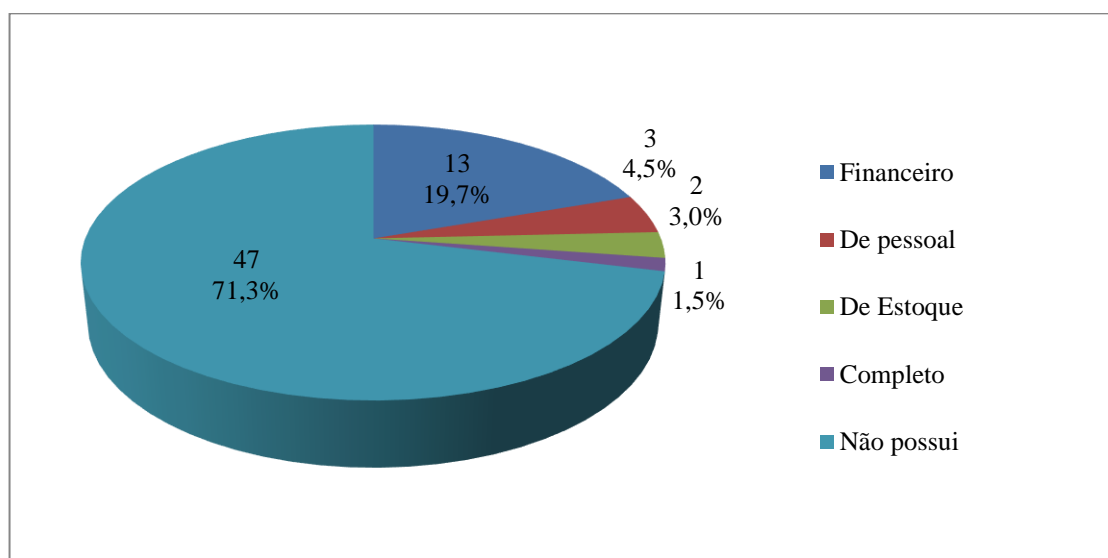
A existência de um controle informatizado na maioria dos empreendimentos deste elo serviria para facilitar a obrigação de possuir “livros de registro de seu movimento de entrada e saída e de uso de placas de experiência”, tendo em vista que, ao Art. 330, da Lei nº 9.503/1997 (BRASIL. Planalto, 1997), que institui o CTB, que estabelece a obrigatoriedade, foi inserido pela Lei 13.154/2015, o parágrafo 6º, que faculta a substituição dos livros por sistema eletrônico (BRASIL. Planalto, 2015). Contudo, há de se observar que a obrigação de possuir livros de registro existe desde 1966, através da Lei nº 5.108 (BRASIL. Planalto,

1966), que instituiu o antigo Código Nacional de Trânsito, e que essa exigência nunca foi fiscalizada e não passa de “letra morta”.

Nos varejistas de peças e acessórios usados também, foi constatado que prevalece a informalidade dos negócios: 47 ou 71,3%, do total das participantes afirmaram não possuir controle informatizado, e as que responderam afirmativamente, não pareceram confiáveis, demonstrando a falta de controle, necessária para sua legalização. Os resultados encontrados foram os apresentados no Gráfico 19.

Estas respostas mostram a falta de modernização do controle dos negócios, uma vez que, apenas 19, ou seja, 28,8%, das pessoas afirmaram que tem controle informatizado. Essa informação é agravada quando se verifica que dessas 19, três, 15,8%, informaram que o controle informatizado é de pessoal, o que não parecer ser muito real, tendo em vista que destas: duas informaram ter apenas três; e uma, apenas uma pessoa trabalhando. Não é muito crível que um estabelecimento tenha um controle informatizado de pessoal, tendo tão poucos funcionários.

Gráfico 19 - Tipo de controle informatizado nos varejistas de peças e acessórios usados



Fonte: COUTO, 2017. Pesquisa de campo.

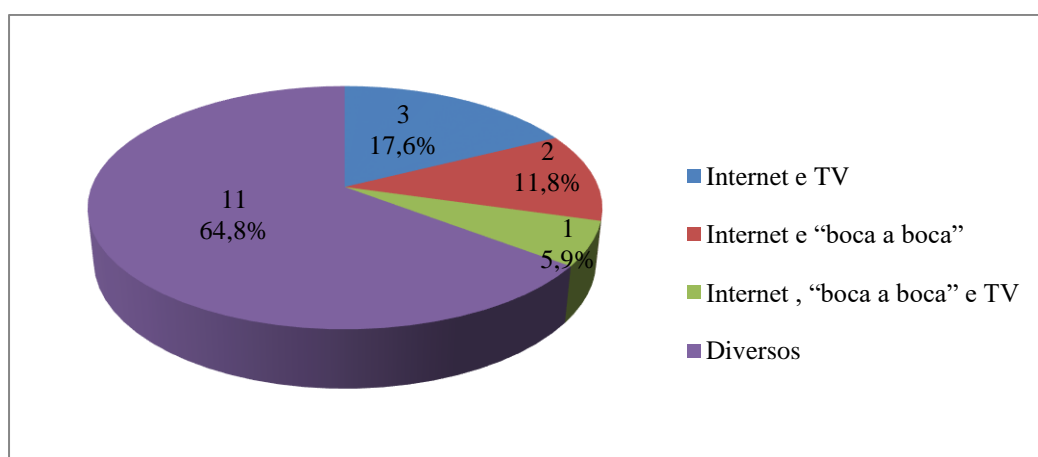
Outro fato importante, e preocupante, é que apenas duas, 10,5% dessas e 3,0% do total, informaram possuir controle de estoque informatizado. É preocupante porque as participantes deste elo da cadeia, não atuam apenas como varejistas de peças e acessórios usados, realizam também atividades de desmontagem dos veículos, reciclagem ou recuperação de peças e, em 23 de setembro de 1997, a lei que instituiu o atual CTB, a Lei nº 9.503 (BRASIL. Planalto, 1997), em seu Art. 330, determinou que é dever dos “estabelecimentos onde se executem

reformas ou recuperação de veículos e os que comprem, vendam ou desmontem veículos, usados ou não”, possuir “livros de registro de seu movimento de entrada e saída e de uso de placas de experiência”.

Cabe lembrar que essa obrigação já era prevista pelo Art. 238 do Decreto nº 62.127, de 16 de janeiro de 1968, que regulamentou o antigo Código Nacional de Trânsito (BRASIL. Planalto, 1968). Na atual conjuntura, com o volume de vendas e o número de itens que muitos destes estabelecimentos trabalham, é muito difícil que consigam atender à obrigação de escriturar os livros sem possuir um sistema de controle de estoque adequado.

No que se refere aos meios mais usados para divulgação do negócio, as respostas demonstram mais uma vez o grau de especialização das distribuidoras, concessionárias de veículos novos. Verifica-se que a alternativa mais informal, “boca a boca”, é citada algumas vezes e sempre associada a outras. Observa-se, também, que a maioria utiliza mais de uma alternativa para realizar a sua divulgação, Gráfico 20.

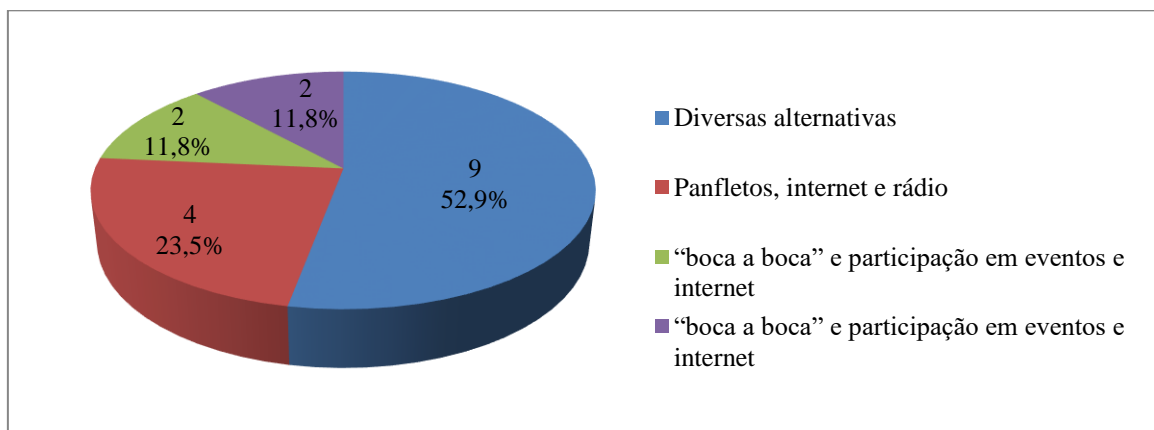
Gráfico 20 - Meios de divulgação do negócio das distribuidoras, concessionárias de veículos novos



Fonte: COUTO, 2017. Pesquisa de campo.

Entre os atacadistas, distribuidores de peças e acessórios independentes os dados demonstram que os administradores têm se esforçado para realizar uma divulgação de forma ampla, sendo diversas as alternativas assinaladas.

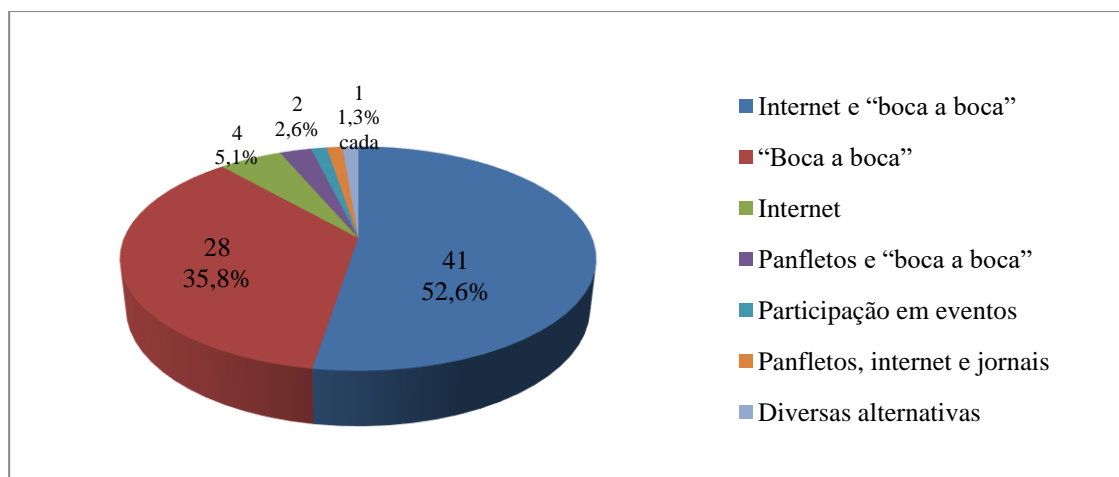
Gráfico 21 - Meios de divulgação da empresa dos atacadistas, distribuidores de peças e acessórios independentes



Fonte: COUTO, 2017. Pesquisa de campo.

As respostas fornecidas pelos varejistas de peças e acessórios independentes demonstraram que neste elo, como em outras questões, a divulgação do negócio ocorre de maneira informal, sendo a alternativa mais assinalada a utilização da internet e divulgação através de contato interpessoal, boca a boca.

Gráfico 22 - Meios de divulgação do negócio dos varejistas de peças e acessórios independentes

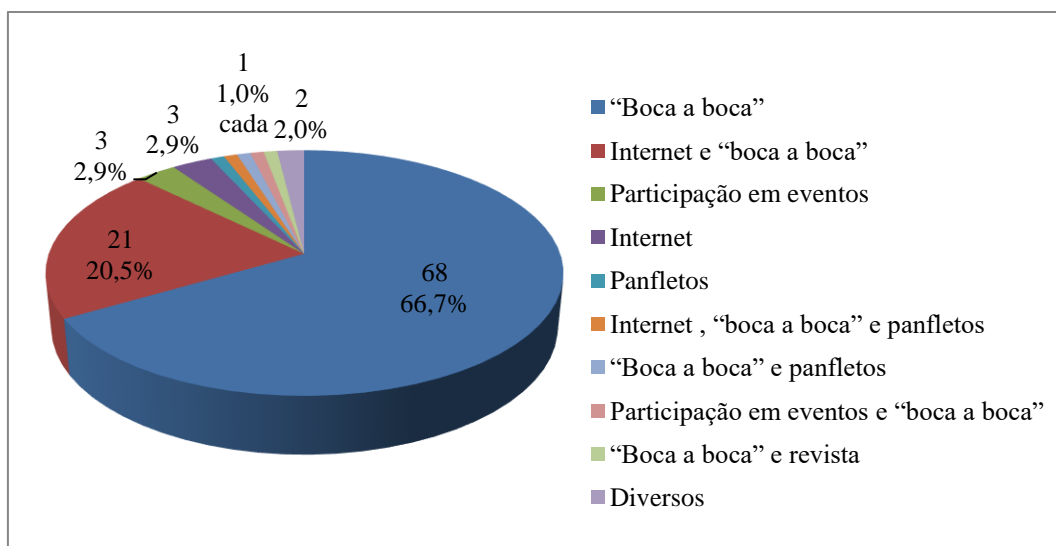


Fonte: COUTO, 2017. Pesquisa de campo

Também de maneira informal, ocorre a divulgação do negócio entre os aplicadores, reparadores, independentes. Mais da metade lança mão do “boca a boca”, um método de baixo custo, que pode ser uma boa ferramenta de divulgação quando o serviço oferecido é de

boa qualidade e principalmente quando acontece por influência de um agente externo e através da internet.

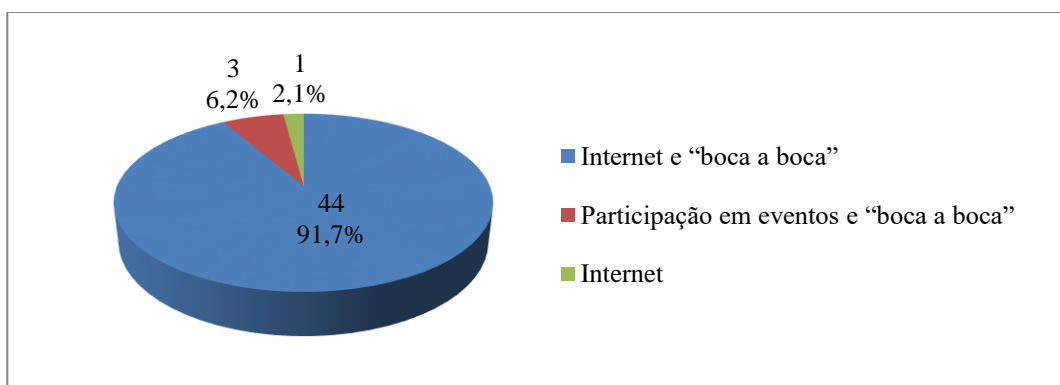
Gráfico 23 - Meios de divulgação do negócio dos aplicadores, reparadores, independentes



Fonte: COUTO, 2017. Pesquisa de campo.

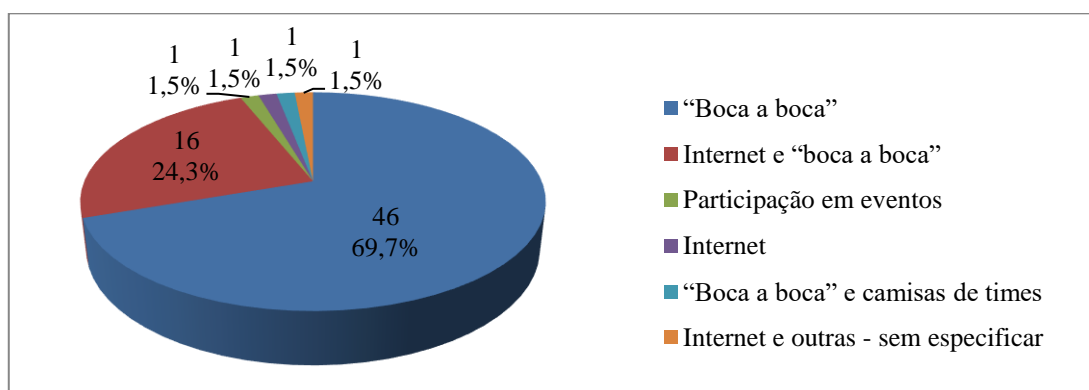
Apesar dos dados deixarem transparecer que nos revendedores de veículos usados os gestores não têm demonstrado muito interesse quanto à divulgação dos seus negócios, não se pode esquecer que a aglomeração formada pelas representantes é uma das suas formas de divulgação. As respostas obtidas foram:

Gráfico 24 - Meios de divulgação do negócio dos revendedores de veículos usados



Fonte: COUTO, 2017. Pesquisa de campo.

Outro elo onde a divulgação dos negócios ocorre de maneira informal é o dos varejistas de peças e acessórios usados onde mais uma vez a divulgação realizada através do boca a boca foi a mais citada.

Gráfico 25 - Meios de divulgação do negócio dos varejistas de peças e acessórios usados

Fonte: COUTO, 2017. Pesquisa de campo.

O grau de satisfação com a atividade apresenta-se muito elevado entre os diversos elos da cadeia automotiva atuantes em Feira de Santana, o que fica mais evidente, ainda, quando se soma os valores atribuídos como “bom” e “ótimo”. Entre as distribuidoras, concessionárias de veículos novos mesmo que em uma a resposta tenha sido ruim, isso não altera a interpretação dos resultados. Possivelmente, essa pessoa que não está satisfeita com a atividade tenha motivos pessoais para isso.

Tabela 18 - Grau de satisfação com a atividade

ELO DA CADEIA	GRAU DE SATISFAÇÃO COM A ATIVIDADE									
	ÓTIMA		BOA		REGULAR		RUIM		TOTAL	
	QUANT	%	QUANT	%	QUANT	%	QUANT	%	QUANT	%
Distribuidores, concessionárias das montadoras ou de veículos novos	10	58,8	6	35,3	0	0,0	1	5,9	17	100,0
Atacadistas, distribuidores de peças e acessórios independentes	9	52,9	6	35,3	2	11,8	0	0,0	17	100,0
Varejista de peças e acessórios independentes	34	43,6	28	35,9	15	19,2	1	1,3	78	100,0
Aplicadores, reparadores independentes	34	33,3	44	43,1	23	22,6	1	1,0	102	100,0
Revendedores de veículos usados	13	27,1	29	60,4	6	12,5	0	0,0	48	100,0
Varejista de peças e acessórios usados	31	47,0	21	31,8	14	21,2	0	0,0	66	100,0
TOTAL	131	39,9	134	40,9	60	18,3	3	0,9	328	100,0

Fonte: COUTO, 2017. Pesquisa de campo.

Quando perguntado se a atividade já foi melhor no passado, verificou-se que, apesar da alta satisfação informada com a atividade, as respostas baseiam-se mais em certo saudosismo, do que em informações comparadas entre períodos diferentes. Entre as distribuidoras, concessionárias de veículos novos, 12 pessoas, 70,6% do total, informaram que acreditam que a atividade já foi melhor no passado. Entre as atacadistas, distribuidores de peças e acessórios independentes, 14 ou 82,4% do total, informaram que a atividade já foi melhor no passado; e apenas três, 17,6%, informaram que não. Nos varejistas de peças e acessórios independentes também apesar do alto percentual de satisfeitos, 71 pessoas, 91,0% do total, responderam que acreditam que a atividade era melhor no passado, contra apenas sete, 9,0%, que responderam que não era melhor. Entre os aplicadores, reparadores, independentes 99 pessoas, 97,1% do total, responderam que sim, contra apenas três, 2,9%, que respondeu que não. A contradição é observada mais uma vez entre os revendedores de veículos usados onde com alto grau de respostas demonstrando satisfação, 15 empresas, 31,3% do total, informaram que acreditam que a atividade já foi melhor no passado.

Tabela 19 - Atividade já foi melhor no passado?

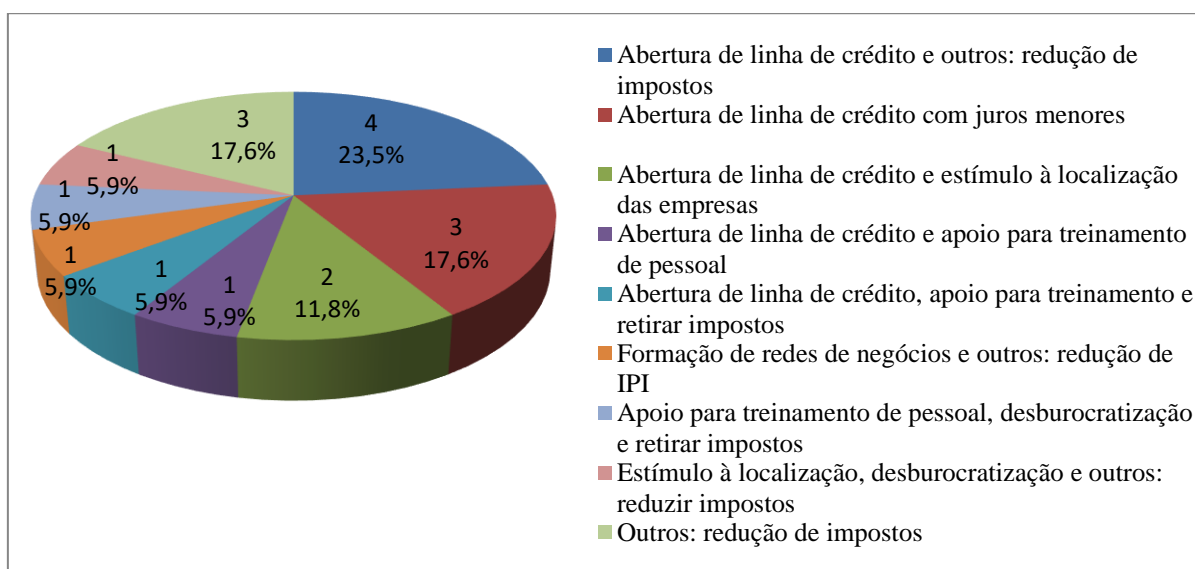
ELO DA CADEIA	ATIVIDADE FOI MELHOR NO PASSADO?					
	SIM		NÃO		TOTAL	
	QUANT	%	QUANT	%	QUANT	%
Distribuidores, concessionárias das montadoras ou de veículos novos	12	70,6	5	29,4	17	100,0
Atacadistas, distribuidores de peças e acessórios independentes	14	82,4	3	17,6	17	100,0
Varejista de peças e acessórios independentes	71	91,0	7	9,0	78	100,0
Aplicadores, reparadores independentes	99	97,1	3	2,9	102	100,0
Revendedores de veículos usados	15	31,3	33	68,7	48	100,0
Varejista de peças e acessórios usados	64	97,0	2	3,0	66	100,0
TOTAL	275	83,8	53	16,2	328	100,0

Fonte: COUTO, 2017. Pesquisa de campo.

Esta questão causou surpresa entre os varejistas de peças e acessórios usados. Na questão sobre se acredita que o ramo de atividade já foi melhor no passado, 64 pessoas, 97,0% do total, responderam que sim, contra apenas duas, 3,0%, que responderam que não. Se 31 pessoas, 47,0% do total, classificam sua satisfação com a atividade como ótima, como 64, 97,0% do total, podem acreditar que a mesma foi melhor no passado?

Houve uma variação muito grande quando se questionou o que poderia ser feito para estimular o setor entre as distribuidoras, concessionárias de veículos novos, obtendo-se as respostas apresentadas no Gráfico 26 onde a opção mais apontada foi abertura de linha de crédito associado a redução de impostos, juros menores ou estímulo à localização das empresas.

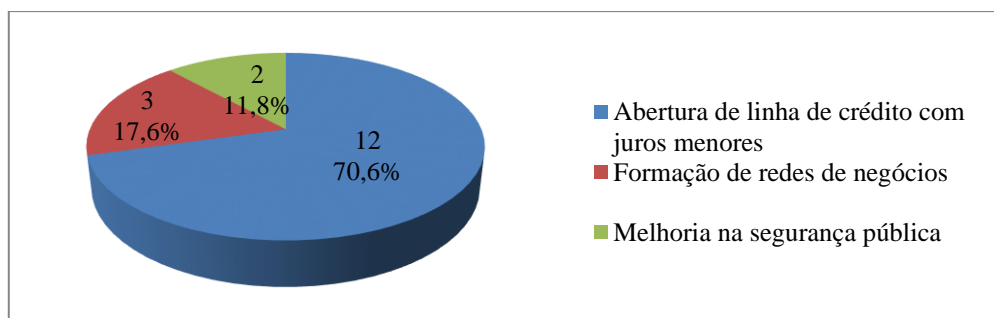
Gráfico 26 - O que poderia ser feito para estimular o setor nas distribuidoras, concessionárias de veículos novos



Fonte: COUTO, 2017. Pesquisa de campo.

No elo dos atacadistas, distribuidores de peças e acessórios independentes, assim como aconteceu no dos distribuidores, concessionárias, de veículos novos, não apareceu a desburocratização na abertura do negócio, tendo em vista que, todas as representantes desse elo são legalizadas. As alternativas informadas foram:

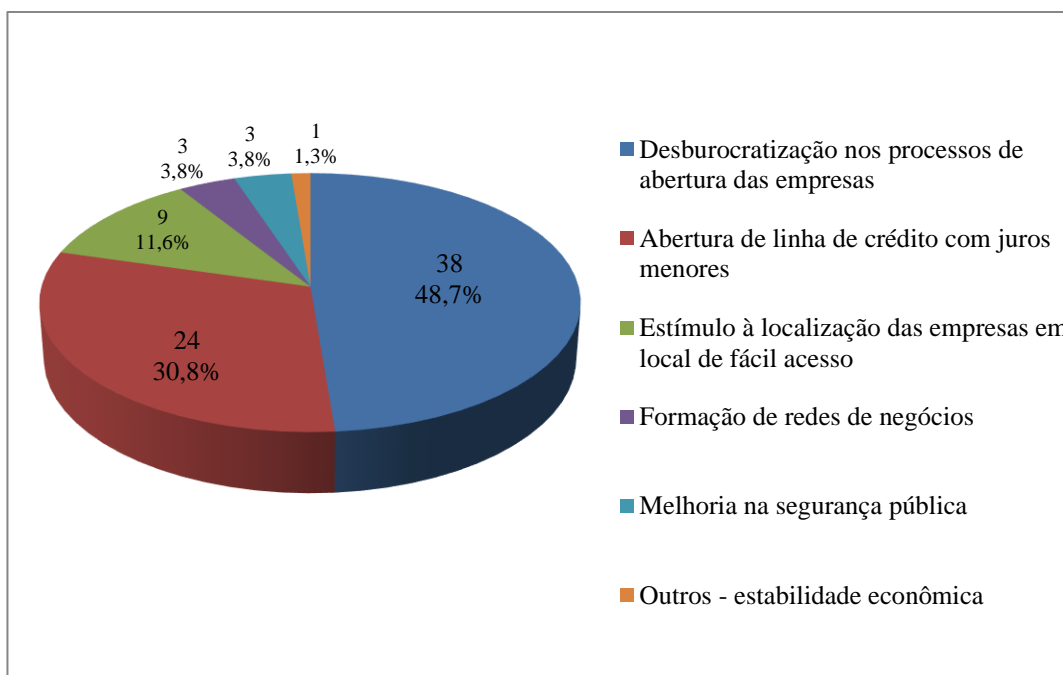
Gráfico 27 - O que poderia ser feito para estimular o setor nas distribuidoras, concessionárias de veículos novos



Fonte: COUTO, 2017. Pesquisa de campo.

Nas varejistas de peças e acessórios independentes obtiveram-se as respostas contidas no Gráfico 28:

Gráfico 28 - O que poderia ser feito para estimular o setor nas varejistas de peças e acessórios independentes



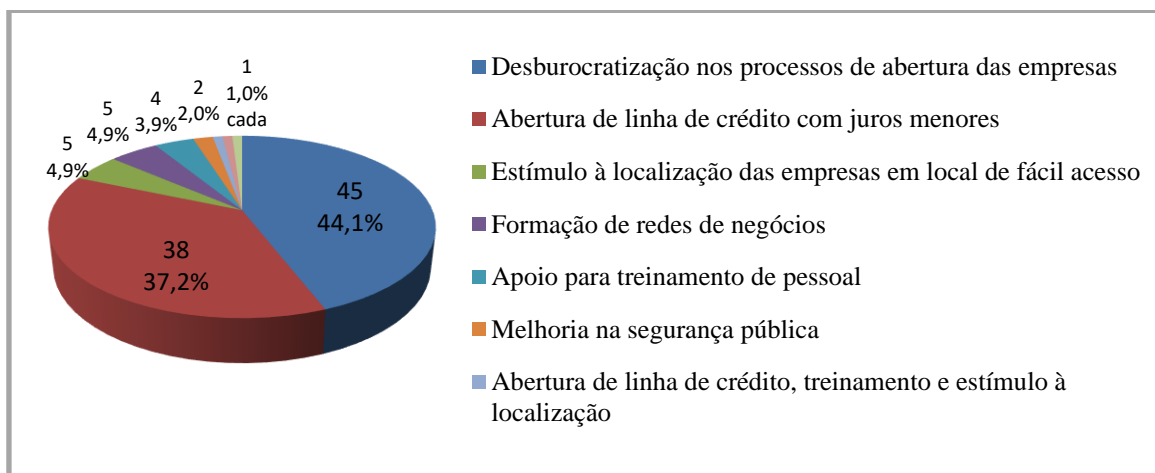
Fonte: COUTO, 2017. Pesquisa de campo

Algumas respostas afirmaram que uma das alternativas para impulsionar o setor seria através do estímulo à localização em endereços de fácil acesso. Apesar do número das que optaram por esta resposta não ter sido grande, indica que já existe no ideário esse desejo. Como levantado nas visitas aos endereços das representantes deste elo, a localização da maioria não é muito adequada, especialmente nas áreas de aglomerações.

Entre os aplicadores, reparadores, independentes obtiveram-se as seguintes respostas com alguns representantes também sinalizando que uma das alternativas para estimular o setor seria através do fomento à localização em endereços de fácil acesso.

Também neste elo foi levantado nas visitas aos endereços das representantes que a localização da maioria delas é extremante precária, especialmente nas áreas de aglomerações. Em muitas o serviço é realizado em plena via pública, sem o menor cuidado com a destinação dos resíduos e colocando em risco a vida de quem o executa.

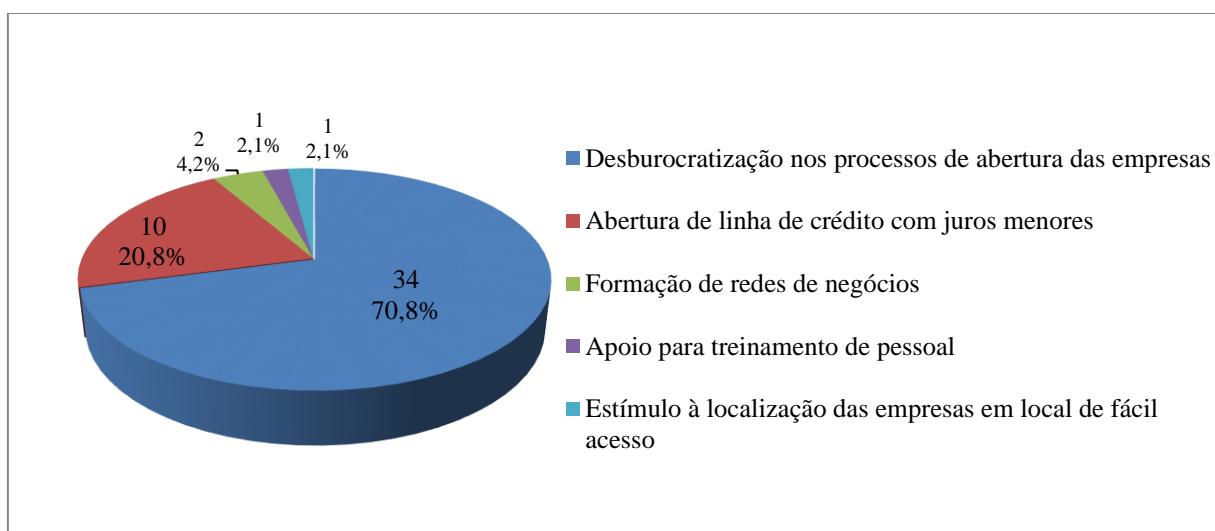
Gráfico 29 - O que poderia ser feito para estimular o setor nos aplicadores, reparadores, independentes



Fonte: COUTO, 2017. Pesquisa de campo.

No que se referem às respostas dadas pelos revendedores de veículos usados, verifica-se a preocupação dos administradores com questões de apoio para desburocratização, e financeira, possivelmente por serem ações de efeito rápido, como pode ser verificado no Gráfico 30.

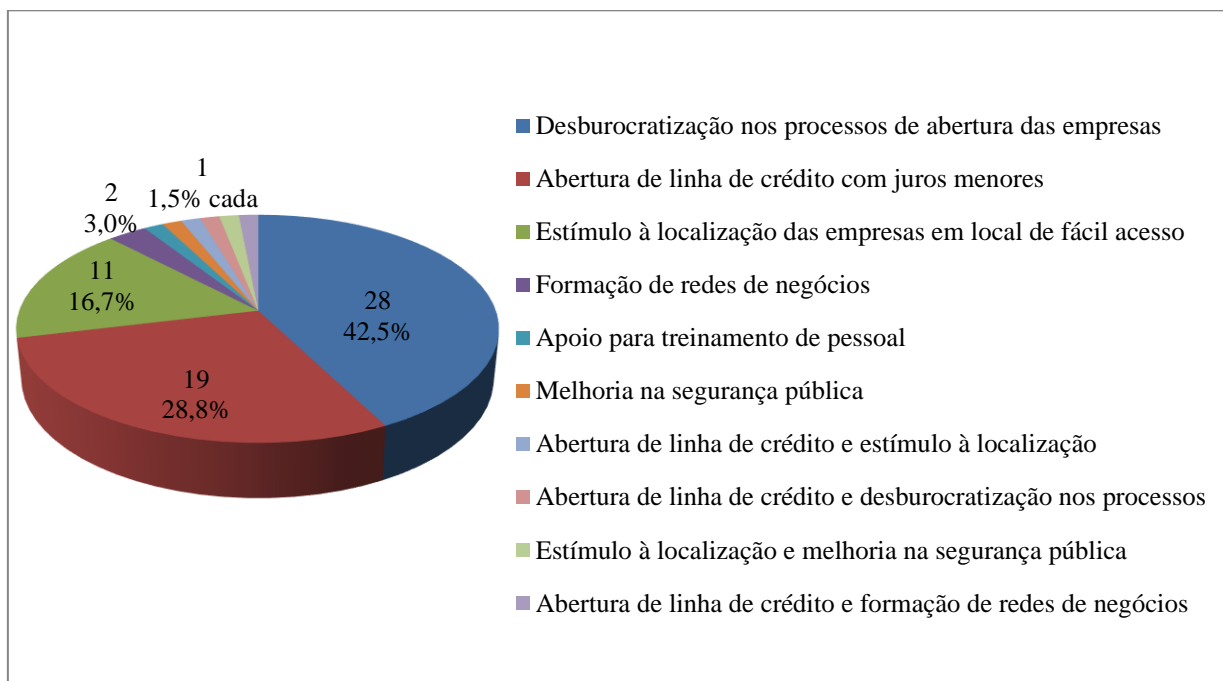
Gráfico 30 - O que poderia ser feito para estimular o setor nos revendedores de veículos usados



Fonte: COUTO, 2017. Pesquisa de campo

Nos varejistas de peças e acessórios usados as respostas se apresentaram conforme o Gráfico 31.

Gráfico 31 -O que poderia ser feito para estimular o setor dos varejistas de peças e acessórios usados



Fonte: COUTO, 2017. Pesquisa de campo.

A resposta que mais apareceu para essa questão foi a desburocratização nos processo de abertura, com 28 citações e 42,5% do total e em segundo lugar, com 19 aparições, 28,8%, a abertura de linha de crédito com juros menores. Estas duas respostas estão associadas, uma vez que, para atender a segunda é imprescindível que as empresas estejam devidamente regularizadas. Não existem muitas linhas de crédito, nem com juros altos, para negócios que funcionam informalmente.

É uma questão importante com relação ao setor a necessidade de organização e estímulo ao desenvolvimento, mas, não se pode esquecer que este setor, é disciplinado por uma série de legislações que precisam ser atendidas visando diminuir os riscos de contaminação ambiental e reduzir os preocupantes índices de furtos e roubos de veículos. Para conseguir cumprir as legislações pertinentes não se pode abrir mão de atender às questões burocráticas associadas. O que se pode fazer é fornecer apoio ao setor através da disponibilização de informações e apoio técnico e administrativo para atender aos requisitos burocráticos.

Quando inqueridos se realizam vendas para outros municípios do Estado, obtiveram-se as respostas contidas na Tabela 20.

Tabela 20 - Realização de vendas para outros municípios do estado

ELO DA CADEIA	VENDAS/SERVIÇOS PARA OUTROS MUNICÍPIOS DO ESTADO					
	SIM		NÃO		TOTAL	
	QUANT	%	QUANT	%	QUANT	%
Distribuidores, concessionárias das montadoras ou de veículos novos	17	100,0	0	0,0	17	100,0
Atacadistas, distribuidores de peças e acessórios independentes	17	100,0	0	0,0	17	100,0
Varejista de peças e acessórios independentes	40	51,3	38	48,7	78	100,0
Aplicadores, reparadores independentes	42	41,2	60	58,8	102	100,0
Revendedores de veículos usados	24	50,0	24	50,0	48	100,0
Varejista de peças e acessórios usados	24	36,4	42	63,6	66	100,0
TOTAL	164	50,0	164	50,0	328	100,0

Fonte: COUTO, 2017. Pesquisa de campo.

A abertura de empresas do elo dos distribuidores, concessionárias de veículos novos envolve um volume muito alto de recursos e necessitam de uma grande demanda de seus produtos para justificar o investimento. Além do mais, devido ao estreito relacionamento, pode-se dizer dependência, dos fabricantes, montadoras, dos veículos da marca que irá comercializar, a abertura de uma nova empresa depende do aval das mesmas. Assim sendo, nos municípios de pequeno porte é muito raro que existam empresas deste elo. Este fato contribui para que as empresas que estão localizadas em município maiores, como é o caso de Feira de Santana, comercializem e forneçam manutenção dos veículos das marcas para os municípios menores da região onde estão instaladas.

Tendo em vista esta característica, não causa surpresa o fato de 100% das empresas que preencheram os questionários terem informado que comercializam veículos para outros municípios do Estado. Não surpreende também as respostas da questão sobre para quais municípios terem variado entre: a citação de diversos municípios até todos do Estado. Uma das respostas informou que as vendas se dão num raio de 400 quilômetros e outra que havia um limite para novos, correspondendo à microrregião de Feira de Santana, Itaberaba, Irecê e Santo Antônio de Jesus.

Das representantes dos aplicadores, reparadores, independentes, 42 dos que informaram que realizavam serviços para outros municípios baianos às respostas dadas ao questionamento sobre para quais, variaram de “geral” e “toda Região”, passando por “municípios vizinhos a

Feira ou microrregião”, até a citação de Santa Bárbara, um pequeno município que fica a 37 quilômetros da Cidade.

Metade das representantes dos revendedores de veículos usados, 24, informou que realizava vendas para outros municípios do Estado. As respostas quanto para quais municípios/cidades realizam vendas variaram entre “vários” e “não responder”. Os que citaram algumas cidades incluíram desde a capital do estado até municípios mais distantes como Ipiauí, na região cacauceira, passando por diversos municípios da região de Feira de Santana. Apesar das respostas não permitirem um esboço mais elaborado, como a confecção de um mapa, por exemplo, que proporcionasse uma melhor demonstração da importância do setor para a ratificação da centralidade exercida por Feira de Santana, não deixam de demonstrá-la. Os percentuais informados pelas 24 empresas que responderam que realizavam vendas para outros municípios/cidades variaram entre 8% e 50%, dando uma média de, aproximadamente, 21,4%. Não se pode mensurar até que ponto esses dados é fidedigno, ou seja, baseados em dados reais das vendas realizadas, mas não deixam de demonstrar a importância do setor na atração de renda para a cidade.

Entre os varejistas de peças e acessórios usados 42 ou 63,6% do total, informaram que não realizam; e 24 ou 36,4%, responderam que realizam vendas para outros municípios do Estado. Também neste elo nas respostas dadas ao questionamento sobre para quais municípios do Estado realizam vendas, as respostas foram desde “toda a Bahia”, passando por “toda a região”, até a citação de alguns municípios da região. Não se considerou importante mensurar os resultados desta questão, como também, a sobre os percentuais referentes a estas vendas. Contudo, mesmo com todas as deficiências verificadas no levantamento destas informações, sua combinação com as observações feitas diretamente no local e com as diversas conversas informais realizadas, pode-se considerar que este elo é conhecido e atrai consumidores de diversos municípios da Bahia, inclusive de Salvador.

Na questão sobre se realizam vendas e/ou prestam serviços para outros estados: 13 distribuidoras, concessionárias de veículos novos, 76,5% do total, respondeu que sim; e quatro, 23,5%, que não. Esta questão precisa de uma interpretação com mais critério. Mais do que vendas de veículos novos, estes dados significam serviços prestados. Na maioria das vezes, os serviços prestados para municípios de outros estados referem-se a clientes que se encontram em trânsito na Cidade e, muitas vezes, e os veículos apresentam algum problema e/ou necessitam de realizar alguma das revisões obrigatórias para que não percam a garantia da fábrica. Como essas revisões podem ser realizadas em qualquer uma concessionária da marca, os clientes buscam as que estiverem mais próximas de estejam transitando. Não se

pode esquecer o fato de Feira de Santana ser um grande entroncamento rodoviário, o que propicia a ocorrência desse fato.

Tabela 21 - Realização de vendas para municípios de outros estados

ELO DA CADEIA	VENDAS/SERVIÇOS PARA MUNICÍPIOS DE OUTROS ESTADOS					
	SIM		NÃO		TOTAL	
	QUANT	%	QUANT	%	QUANT	%
Distribuidores, concessionárias das montadoras ou de veículos novos	13	76,5	4	23,5	17	100,0
Atacadistas, distribuidores de peças e acessórios independentes	17	100,0	0	0,0	17	100,0
Varejista de peças e acessórios independentes	2	2,6	76	97,4	78	100,0
Aplicadores, reparadores independentes	9	8,8	93	91,2	102	100,0
Revendedores de veículos usados	46	95,8	2	4,2	48	100,0
Varejista de peças e acessórios usados	7	10,6	59	89,4	66	100,0
TOTAL	94	28,7	234	71,3	328	100,0

Fonte: COUTO, 2017. Pesquisa de campo.

Entre as varejistas de peças e acessórios independentes dos questionários devolvidos preenchidos: dez ou 12,8%, informaram que possuem como atividade, além do comércio varejista de peças e acessórios novos, a aplicação, reparação, de veículos. E esclareceram que 85% das peças aplicadas nos reparos têm origem no mercado local de peças novas e 15% no mercado local de peças usadas.

Do total, nove, 8,8%, dos aplicadores, reparadores, independentes informaram que realizam serviços para outros Estados do País, tendo sido informados que os serviços são prestados: para vários municípios; para os estados de Minas Gerais, São Paulo e Rio de Janeiro, sem destacar os municípios; e para os municípios de Petrolina em Pernambuco e Laranjeiras, Nossa Senhora do Socorro e Aracaju, em Sergipe. Não se considerou importante mensurar os resultados desta última questão, como também, a referente aos percentuais sobre as vendas. Contudo, mesmo sendo este elo o que acarreta maior necessidade de deslocamento por parte dos clientes até a prestadora do serviço, diferente de outros que os produtos podem ser encaminhados até os consumidores, pode-se afirmar que este elo é parte contribuinte para a manutenção e ampliação da rede de relacionamentos da cidade de Feira de Santana.

À questão sobre a realização de vendas para município de outros estados do País foram respondidas da seguinte forma: 46 ou 95,8% do total informaram que não realizam; e duas, 4,2%, informaram afirmativamente.

Dos dois revendedores de veículos usados que afirmaram que realizam vendas para municípios de outros estados, um respondeu que essas vendas são realizadas para vários estados e um, que são realizadas com os estados de São Paulo e Sergipe. Nenhum informou para quais municípios especificamente. O percentual desse tipo de venda segundo uma das empresas é de 1% e, segundo a outra, 25%.

Quadro 9 – Localização dos fornecedores dos distribuidores, concessionárias, de veículos novos

CONCESSIONÁRIA	MARCA	LOCALIZAÇÃO DOS FORNECEDORES
Fiori	Jeep	Goiana - PE
Francar	Kia	Itu - SP
Jubiabá	Renault	São José dos Pinhais - PR
Jacuípe	Fiat	Betim - MG e Goiana - PE
Norauto	Ford	Camaçari - BA e São Bernardo do Campo - SP
Jade	Nissan	Resende - RJ e México
Torii	Mitsubisch	Catalão - GO e Japão (Outlander e Pajero Full)
Topázio	Toyota	Indaiatuba – SP, Sorocaba – SP, Japão (Havy e Prius e Corolla) e Argentina (Hilux SW)
Kaizen	Suzuki	Catalão – GO (Jimmy), Hungria (Vitara) e Japão (os demais)
Caoa	Hyundai	Anápolis – GO e Coréia
Pateo	Hyundai	Piracicaba – SP
Jacuípe	Fiat	Betim - MG
CVL	Citroen	Porto Real – RJ, Argentina (Lounge) e França
Imperial	Honda	Sumaré - SP
Paraguassu	GM	São Caetano do Sul – SP, São José dos Campos – SP e Gravataí - RS
Bremen	Volkswage n	São José dos Campos – SP e Taubaté - SP
Saphir	Peugeot	Porto Real - RJ

Fonte: COUTO, 2017. Pesquisa de campo.

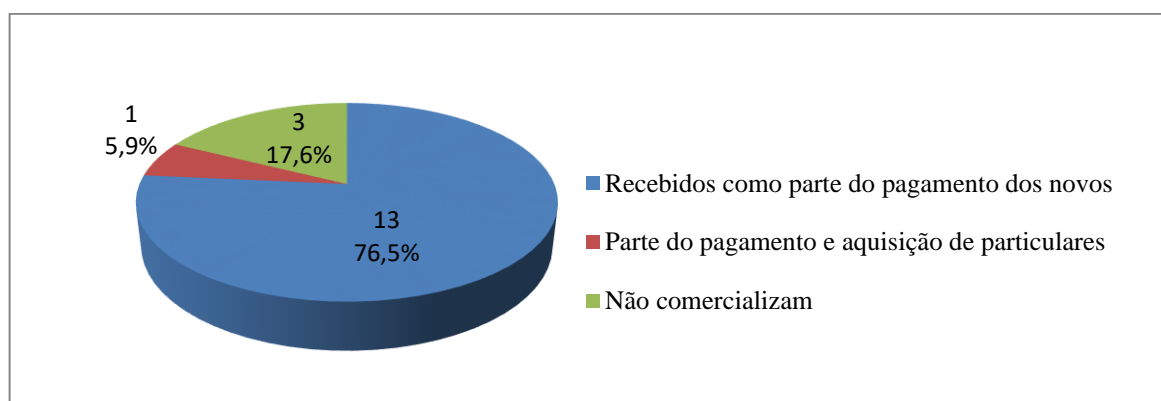
Apenas sete participantes dos varejistas de peças e acessórios usados, 10,6% do total, responderam que realizam vendas para municípios de outros estados. Dois representantes deste elo, 3,0% do total, informaram que possuíam, também, como atividade, a aplicação, reparação, de veículos. Em um o faturamento da atividade de reparação corresponde a 50% do total e no outro, a 15%. Nos dois as peças aplicadas nos reparos são 100% do mercado local de peças usadas.

Os veículos novos são fornecidos por apenas um fabricante, assim sendo, a origem desses veículos é o local de fabricação, montagem, dos mesmos. Algumas marcas importam alguns modelos de outros países como pode ser verificado no Quadro 9, acima. Esse elo contribuiu muito para ampliar as relações da cidade de Feira de Santana com as diversas regiões do País e, também, com outros países.

Os veículos são entregues pelas fabricantes, montadoras, através de transportadoras credenciadas. As peças e acessórios são enviados via transportadoras.

Foi verificado que como acontece em outros lugares e desde o início da formação deste elo da cadeia, grande parte das empresas distribuidoras, concessionárias de veículos novos comercializa veículos usados. Os dados relacionados à resposta a essa questão, estão apresentados no Gráfico 32.

Gráfico 32 – Comercialização e origem de veículos usados das distribuidoras, concessionárias de veículos novos



Fonte: COUTO, 2017. Pesquisa de campo.

A maioria das pessoas que deseja adquirir um veículo novo e já possui um usado, não quer ter o trabalho de negociá-lo preferindo entregá-lo como parte do pagamento. Provavelmente por isso, é que das três concessionárias, 17,6%, que informaram que não comercializam veículos usados, todas informaram que possuem convênios formais com

representantes do elo denominado revendedores de veículos usados. Isso evita que haja dificuldade na negociação do veículo novo.

Todas as concessionárias que responderam ao questionário informaram que possuem serviço de reparação. Não se poderia esperar algo diferente, pois, ao venderem os veículos novos, têm por obrigação realizar as manutenções obrigatórias, para que seja assegurada a sua garantia. Ademais muitos clientes, mesmo passado o período da garantia, preferem a comodidade de realizar os reparos necessários na concessionária autorizada.

As informações sobre a origem das peças nos setores de reparação destas distribuidoras afirmaram que vêm dos fabricantes dos veículos, 15 ou 88,2%; e dois ou 11,8% afirmaram vir dos fabricantes dos veículos e dos fabricantes de peças originais. Contudo, não é raro encontrar funcionários das representantes desse elo, devidamente fardados em veículos plotados com identificação, adquirindo peças e acessórios em estabelecimentos do elo denominado de peças e acessórios independentes.

Como era de se esperar, os atacadistas, distribuidores de peças e acessórios independentes não possuem fornecedores na cidade e nem no Estado, uma vez que não existe nestes locais fabricantes de peças e acessórios automotivos. Assim, todas informaram que os fornecedores ficam em outros estados do País, tendo sido informado que, em: catorze respostas, 82,4% do total, estão localizadas no estado de São Paulo; três (17,6%) nos estados de São Paulo e no Paraná. Duas informações, a mais, podem ser auferidas desses dados, a primeira é que este setor aumenta a área de influência de Feira de Santana e, a segunda, que o estado de São Paulo ainda se constitui no maior produtor e, conseqüentemente, fornecedor de peças e acessórios automotivos.

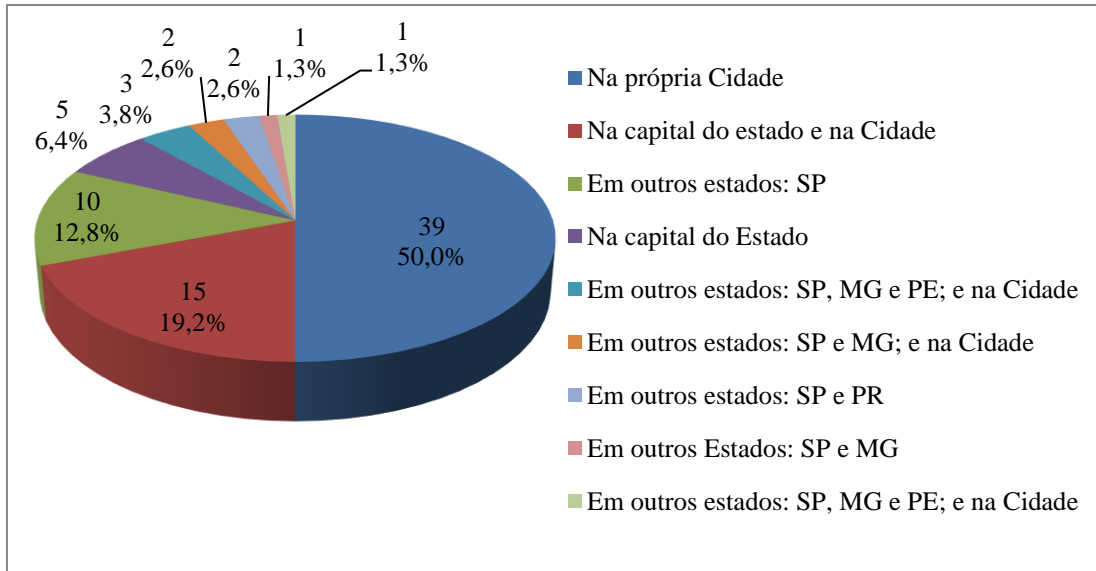
De acordo com as respostas obtidas com as questões sobre onde se encontram localizados os principais fornecedores junto aos varejistas de peças e acessórios independentes observa-se uma dispersão que pode ser apreciada no Gráfico 33.

Das que informaram que os fornecedores localizam-se em outros Estados do país, foram citados: São Paulo, Minas Gerais, Paraná e Pernambuco.

A maioria dos aplicadores, reparadores, independentes que perfaz 86 empresas, 84,3% do total, responderam que não possuem estoque de peças. Apenas 16 ou 15,7%, informaram que possuem. Contudo, mesmo as que dispõem de estoques não conseguem atender a demanda de peças e acessórios apenas com as mercadorias armazenadas. O universo de marcas e modelos de veículos atualmente é amplo e, mesmo que os aplicadores tendam a uma especialização por marcas, a quantidade de peças e acessórios que constituem um veículo é

também muito grande o que impossibilita a manutenção de estoques suficientes para atender a necessidade do serviço.

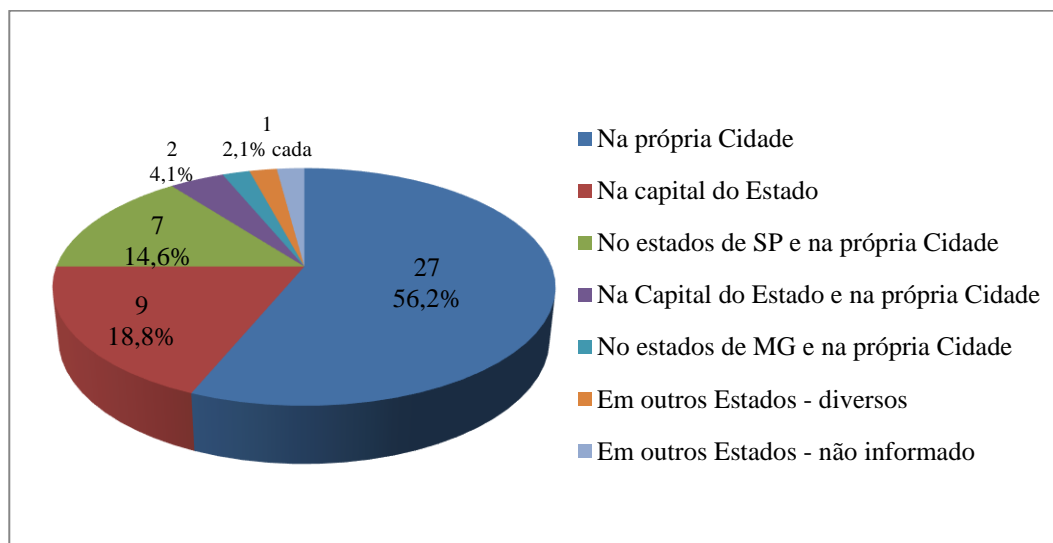
Gráfico 33 – Onde estão localizados os principais fornecedores dos varejistas de peças e acessórios independentes



Fonte: COUTO, 2017. Pesquisa de campo.

De acordo com as respostas obtidas junto aos revendedores de veículos usados, das questões sobre onde se encontram localizados os principais fornecedores obteve-se o Gráfico 34.

Gráfico 34 - Localização dos fornecedores dos revendedores de veículos usados



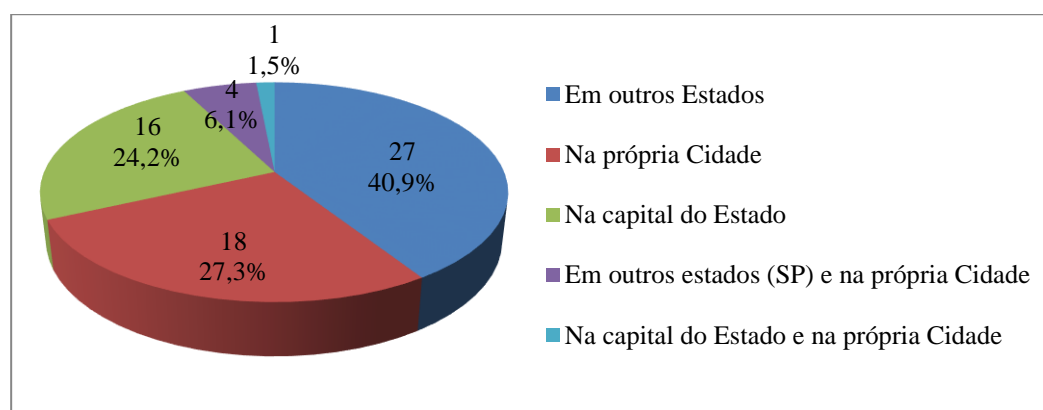
Fonte: COUTO, 2017. Pesquisa de campo.

Essa questão demonstrou que esse elo da cadeia amplia o relacionamento de Feira de Santana com outros municípios de dentro e de fora do Estado. Na verdade, no início da atividade das representantes deste elo, o que mais ocorria era a busca de veículos em outras regiões, pelos negociantes locais dos veículos, para a revenda na cidade. Observa-se que depois de muito tempo essa prática, mesmo que em menor intensidade, era mantida.

Para o elo dos revendedores de veículos usados foi interessante inserir uma questão específica: - se suas representantes possuíam convênio com alguma do elo de distribuidores, concessionárias, de veículos novos. E a ideia foi verificar qual a relação entre os dois elos, uma vez que algumas empresas do elo das concessionárias que vendem veículos novos não possuem um setor de negociação de veículos usados. Três participantes, 6,2% do total, informaram que possuíam convênio com outras do elo dos distribuidores, concessionárias, de veículos novos, todos formais. No levantamento realizado junto às representantes de veículos novos, havia uma questão sobre se existia convênio com as de usados, e as informações obtidas coincidem com as que aqui foram encontradas.

De acordo com as respostas obtidas junto aos varejistas de peças e acessórios usados 27 ou 40,9% do total, estão localizados fora do estado da Bahia, sendo 21 em São Paulo, quatro, em São Paulo e Minas Gerais, conjuntamente; e dois não informaram qual o estado.

Gráfico 35 – Localização dos principais fornecedores dos varejistas de peças e acessórios usados



Fonte: COUTO, 2017. Pesquisa de campo.

As respostas foram dadas como se o elo fosse resumido ao setor especializado na compra e venda de peças, o que não corresponde à realidade. Nos momentos das visitas, verificou-se que é muito mais do que isso. Não foi raro presenciar veículos completos e sistemas sendo desmontados no local e peças e acessórios sendo recuperados. Ademais,

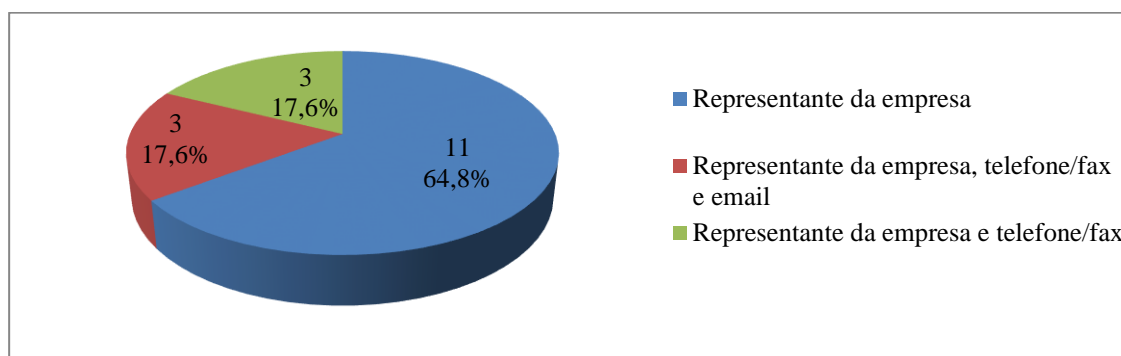
conforme citado, podendo ser confirmado no noticiário policial da cidade, não raro a polícia descobre áreas irregulares de desmanches, que muitas vezes estão associadas a pessoas que negociam peças e acessórios usados.

Afere-se dos dados destas duas questões anteriores que a aglomeração formada por este elo da cadeia encontra-se em um estágio bastante inicial. As empresas estão próximas, por perceberem que dessa forma atraem mais os clientes, porém falta muito para terem a constituição de um capital social que configure uma governança no setor e permita promover melhorias significativas. Isso sinaliza que a administração pública municipal, assim como, as demais instituições de apoio e fomento devem buscar construir relações mais amplas e concretas com o setor para que possibilite a criação de um ambiente favorável às mudanças necessárias.

No caso das distribuidoras, concessionárias de veículos novos não se buscou informações sobre o nível de especialização, pois notoriamente, é altamente especializado. Cada distribuidora comercializa veículos novos e realiza manutenção e reparação de veículos apenas da marca que é concessionária, com exceção dos veículos usados que são recebidos como parte do pagamento dos novos. Questões estas estabelecidas por lei e expressas em regras contratuais firmadas entre as concessionárias e as fabricantes, montadoras, da marca.

As formas de realização das compras informadas pelas atacadistas, distribuidores de peças e acessórios independentes foram:

Gráfico 36 – Forma da realização das compras pelos atacadistas, distribuidores de peças e acessórios independentes

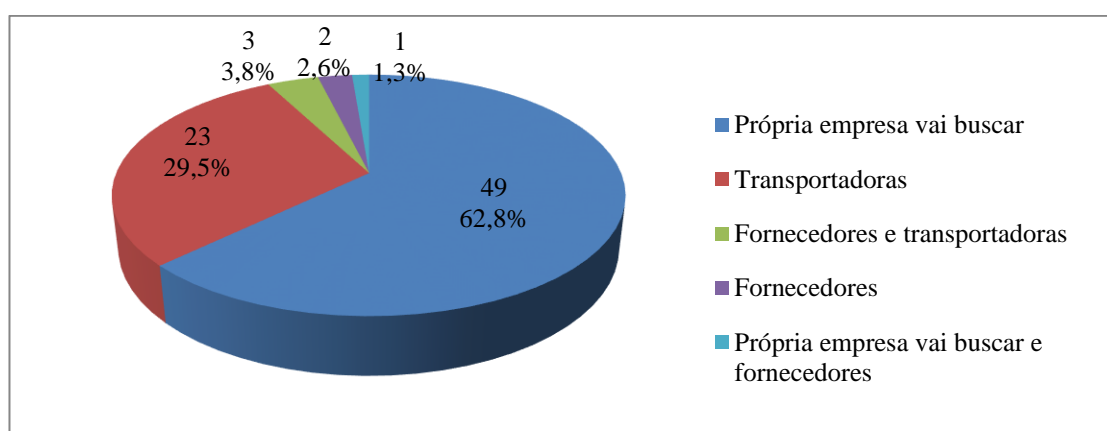


Fonte: COUTO, 2017. Pesquisa de campo.

O envio dos pedidos acontece por transportadoras. A distância entre os fornecedores e as compradoras não permitem que as compras, e nem o envio dos pedidos, sejam realizadas de maneira diferente.

Entre os varejistas de peças e acessórios independentes, a forma de realização das compras ocorre na maioria das vezes pessoalmente, 69,2%, e em 11,5% através de representante; 6,4% por representante e telefone/fax; 3,8% por telefone/fax; 2,6% pessoalmente e telefone/fax, conjuntamente; e 1,3% pessoalmente, representante e telefone/fax. Informaram ainda, que o recebimento dos produtos comprados ocorre da seguinte forma:

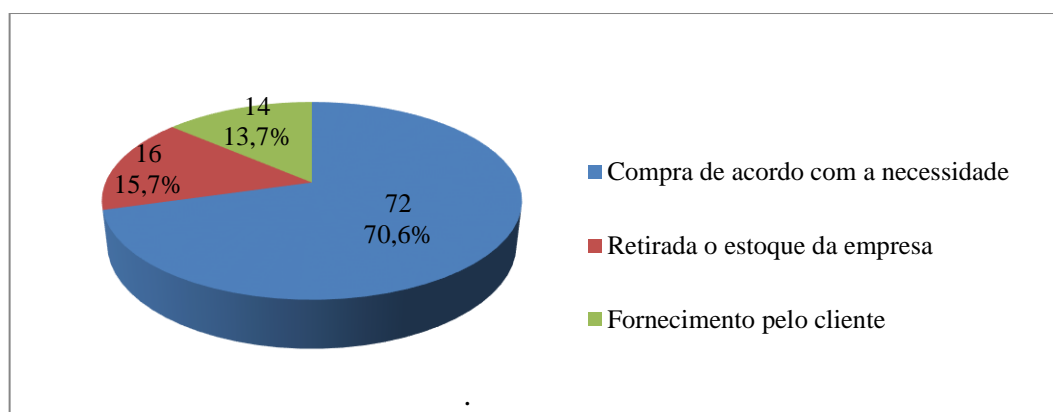
Gráfico 37 – Forma de recebimento dos produtos comprados pelos varejistas de peças e acessórios independentes



Fonte: COUTO, 2017. Pesquisa de campo

A maioria dos aplicadores, reparadores, independentes respondeu que as peças aplicadas nos serviços realizados têm origem na compra de acordo com a necessidade. Essa estratégia não é a mais acertada. A compra apenas no momento do uso acarreta preços maiores e representa uma perda de tempo no processo:

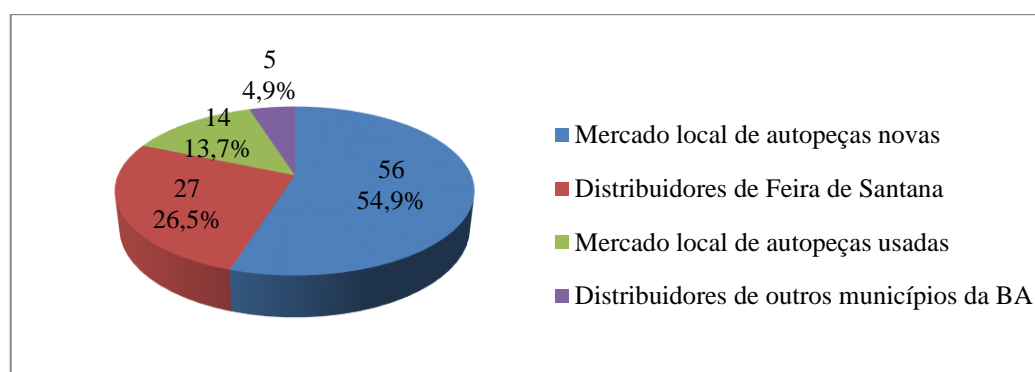
Gráfico 38 – Fonte das peças aplicadas na reparação pelos aplicadores, reparadores, independentes



Fonte: COUTO, 2017. Pesquisa de campo

Os dados referentes à aquisição das peças aplicadas na reparação deixam claro o estreito relacionamento das representantes deste elo com as dos elos dos varejistas de peças e acessórios independentes, dos atacadistas de peças e acessórios independentes e dos varejistas de peças e acessórios usados, o que explica o fato da maioria buscar se localizar próximo a empresas desses outros elos. A área formada pela Rua São José e vias circunvizinhas consegue associar representantes de todos os citados elos.

Gráfico 39 – Origem das peças aplicadas na reparação pelos aplicadores, reparadores, independentes

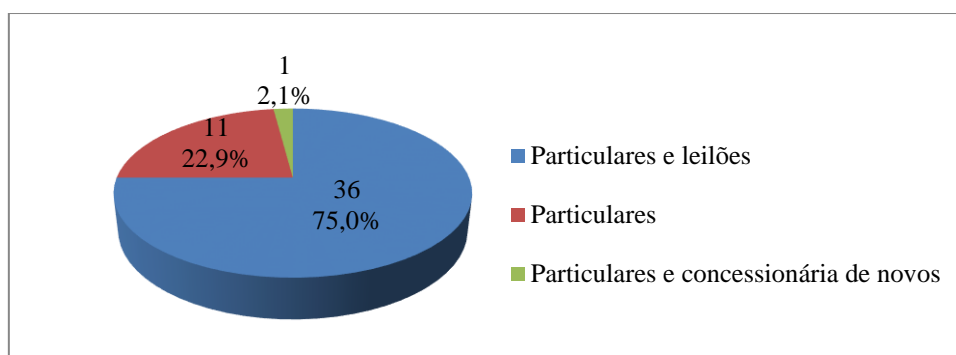


Fonte: COUTO, 2017. Pesquisa de campo.

Quanto à forma de realização das compras realizadas pelos revendedores de veículos usados: 47 ou 97,9% do total, responderam que são realizadas pessoalmente; e apenas uma, 2,1%, pessoalmente e por telefone/fax, conjuntamente. As empresas informaram que a entrega dos produtos é realizada pela própria empresa em 32 respostas, perfazendo 72,9 % e, portanto, a maioria das vezes; e em 13, 27,1%, são entregues via transportadora.

As respostas informadas para a origem dos veículos para revenda demonstraram que os particulares, ou seja, pessoas físicas que desejam desfazer de seu carro correspondem à maioria:

Gráfico 40 - Origem dos veículos negociados pelos revendedores de veículos usados



Fonte: COUTO, 2017. Pesquisa de campo.

Nenhuma participante informou ter preferência por uma determinada marca de veículo, mas três, 6,2%, informaram que têm inclinação pela comercialização de veículos populares. Este tipo de veículo, devido ao preço mais acessível, tem um giro mais rápido, o que faz com que as empresas não fiquem com capital empatado. Convém registrar que foi possível observar que alguns estabelecimentos, que não foram sorteados e não responderam aos questionários, possuíam uma predisposição em vender veículos de maior valor para pessoas de maior poder aquisitivo.

O comércio de veículos pelos próprios proprietários e/ou por particulares, pessoas físicas, que intermediavam a negociação, acontece até os dias atuais. São conhecidos em Feira de Santana, dois locais onde são comercializados veículos usados por particulares, ou seja, por pessoas físicas: a Ilha do Rato, localizada na Praça da República, no Centro, próximo ao Feiragui e; o estacionamento, ao lado do estádio de futebol da cidade, o Estádio Alberto Oliveira, conhecido como Jóia da Princesa, a Praça Guadalajara, no Bairro Cruzeiro.

O segundo local surgiu em decorrência da tentativa de desocupação do primeiro (RODRIGUES, 2012). Após diversas disputas, uma grande parte dos comerciantes de automóveis usados foi transferida para o segundo local, mas muitos resistiram e continuam comercializando seus veículos até hoje no local original.

Os comerciantes que transacionam veículos usados nos locais acima citados atuam como intermediários, pois mesmo que adquiram os veículos que serão negociados, em geral, não realizam a transferência da propriedade para o seu nome. A transferência é feita diretamente do nome da pessoa que o comerciante adquiriu o veículo para aquela que comprar em sua mão. Assim sendo, a transação não gera nenhum tipo de arrecadação para o setor público.

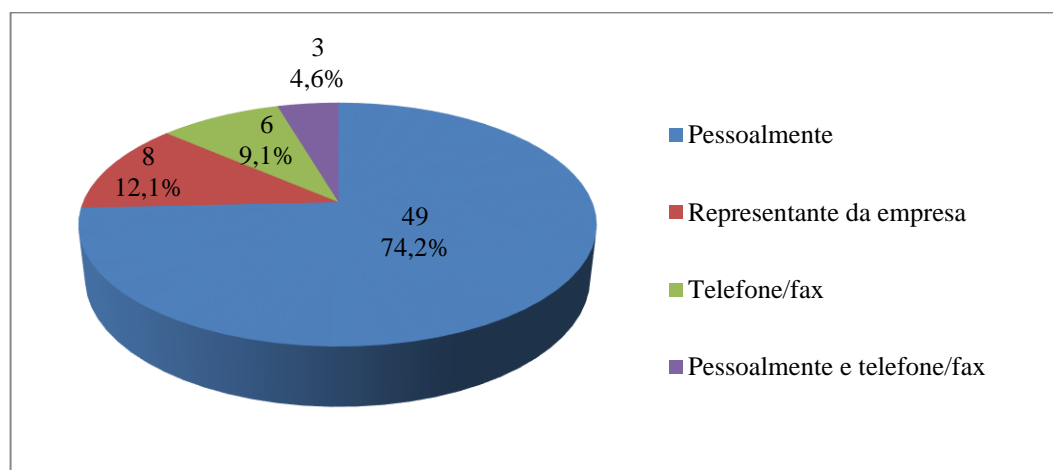
Tem sido cada vez mais comum a utilização de *sites*, *sítios*, da rede mundial de computadores - WEB -, para a realização de ofertas de produtos em geral e alguns destes *sites* são especializados em veículos usados, a exemplo do iCarros, Webmotors, Autoline e Vrumm e Meu Carango, que é a versão da Webmotors para a região Nordeste. Mas são criadas, também, páginas de vendas em sites de relacionamentos como o Facebook.

O alcance destes *sites* é nacional e regional, mais sempre com opção de escolha da cidade base para a pesquisa. Existe também, páginas do Facebook, especializadas em comercialização de veículos usados e com alcance mais local, a exemplo da “Carros usados Feira de Santana”. Outros oferecem entre outros produtos, também, veículos, como o OLX, Mercado Livre e outros. Tanto os próprios proprietários, quanto os comerciantes, pessoas

físicas e jurídicas, anunciam seus veículos. É comum aparecer a informação se o anúncio é de um particular e ou de uma empresa.

O questionamento quanto à forma de realização das compras entre os varejistas de peças e acessórios usados teve a seguinte resposta:

Gráfico 41 – Forma de realização das compras pelos varejistas de peças e acessórios usados



Fonte: COUTO, 2017. Pesquisa de campo

As empresas informaram que a entrega dos produtos ocorre na maioria das vezes, 54,5% através de transportadoras, em 39,4% a própria empresa vai buscar as peças, em apenas 4,6 % das vezes são entregues pelos fornecedores, e em 1,5% pelos fornecedores e transportadoras.

As informações sobre a relação com concorrentes, demonstram que existe um ambiente saudável no setor, quando analisados os elos de uma forma geral, onde 62,7 % dos informantes avaliaram a relação como excelente ou boa. Contudo, deve-se considerar que 96% informaram que a relação se dá através de troca de informações, o que mostra que não existe muita propensão à realização de atividades em conjunto.

As respostas entre os aplicadores, reparadores, independentes quanto à relação com os concorrentes, apesar de alguns terem informado que realizam serviços em conjunto, compras em conjunto e empréstimos de produtos, o número é muito pouco representativo do total. Essa informação descredencia a ideia de que formem um APL, mesmo que, como visto acima, apresentem algumas áreas de aglomeração na urbe.

Entre os revendedores de veículos usados quando se verifica qual o tipo de relação existente, todas informaram que é, apenas, troca de informações. Assim, apesar das respostas

apontando que existe um ambiente amistoso entre as participantes, não se pode pensar que a aglomeração formada esteja em nível muito avançado.

Tabela 22 - Classificação da relação com concorrentes

ELO DA CADEIA	CLASSIFICAÇÃO DA RELAÇÃO COM CONCORRENTES									
	ÓTIMA		BOA		REGULAR		RUIM		TOTAL	
	QUANT	%	QUANT	%	QUANT	%	QUANT	%	QUANT	%
Distribuidores, concessionárias das montadoras ou de veículos novos	7	41,2	10	58,8	0	0,0	0	0,0	17	100,0
Atacadistas, destruidores de peças e acessórios independentes	5	29,4	10	58,8	2	11,8	0	0,0	17	100,0
Varejista de peças e acessórios independentes	15	19,2	26	33,3	36	46,2	1	1,3	78	100,0
Aplicadores, reparadores independentes	6	5,9	55	53,9	39	38,2	2	2,0	102	100,0
Revendedores de veículos usados	13	27,1	29	60,4	6	12,5	0	0,0	48	100,0
Varejista de peças e acessórios usados	12	18,2	17	25,8	36	54,5	1	1,5	66	100,0
TOTAL	58	17,7	147	45,0	118	36,1	4	1,2	327	100,0

Fonte: COUTO, 2017. Pesquisa de campo.

Outro elo onde os dados desta questão possibilitam concluir que a aglomeração formada se encontra em um estágio bastante rudimentar foi o dos varejistas de peças e acessórios usados. As participantes deste elo estão juntas por saberem que assim atraem mais clientes. Porém, falta muito para que se tenha formação de um capital social, e uma governança que permita promover melhorias significativas para o setor. Isso prova que a administração pública municipal e as demais instituições de apoio e fomento devem fazer ingerências no setor para que se crie um clima mais favorável às mudanças necessárias.

Tabela 23 - Tipo de relação com concorrentes

ELO DA CADEIA	TIPO DE RELAÇÃO COM CONCORRENTES											
	TROCA DE INFORMAÇÕES		VENDA /SERVIÇO EM CONJUNTO		COMPRAS EM CONJUNTO		TROCA DE INFORMAÇÕES E VENDAS EM CONJUNTO		VENDAS EM CONJUNTO E EMPRÉSTIMOS		TOTAL	
	QUANT	%	QUANT	%	QUANT	%	QUANT	%	QUANT	%	QUANT	%
Distribuidores, concessionárias das montadoras ou de veículos novos	15	88,2	0	0,0	0	0,0	2	11,8	0	0,0	17	100,0
Atacadistas, distribuidores de peças e acessórios independentes	17	100,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	17	100,0
Varejista de peças e acessórios independentes	74	94,8	0	0,0	1	1,3	2	2,6	1	1,3	78	100,0
Aplicadores, reparadores independentes	97	95,0	2	2,0	1	1,0	2	2,0	0	0,0	102	100,0
Revendedores de veículos usados	48	100,0	0	0,0	0	0,0	0	0	0,0	0,0	48	100,0
Varejista de peças e acessórios usados	64	97,0	1	1,5	0	0,0	1	1,5	0,0	0,0	66	100,0
TOTAL	315	96,0	3	0,9	2	0,6	7	2,1	1	0,3	328	100,0

Fonte: COUTO, 2017. Pesquisa de campo.

A relação das representantes dos elos da cadeia existente em Feira de Santana com o setor público é muito deficitária, apenas 10,1 % respondeu afirmativamente ao quesito sobre se acredita que o setor público tem estimulado e contribuído para o desenvolvimento desse ramo de atividade. Entre os atacadistas, distribuidores de peças e acessórios independentes nenhum dos representantes que foram contatados, respondeu afirmativamente.

Tabela 24 - Relação com setor público

ELO DA CADEIA	TEM RECEBIDO APOIO DO SETOR PÚBLICO?					
	SIM		NÃO		TOTAL	
	QUANT	%	QUANT	%	QUANT	%
Distribuidores, concessionárias das montadoras ou de veículos novos	1	5,9	16	94,1	17	100,0
Atacadistas, distribuidores de peças e acessórios independentes	0	0,0	17	100,0	17	100,0
Varejista de peças e acessórios independentes	12	15,4	66	84,6	78	100,0
Aplicadores, reparadores independentes	8	7,8	94	92,2	102	100,0
Revendedores de veículos usados	10	20,9	38	79,1	48	100,0
Varejista de peças e acessórios usados	2	3,0	64	97,0	66	100,0
TOTAL	33	10,1	295	89,9	328	100,0

Fonte: COUTO, 2017. Pesquisa de campo.

A relação das representantes varejistas de peças e acessórios independentes com o setor público foi a que apresentou os melhores resultados, mas muito deficitária. Apenas 12 ou 15,4% do total, responderam que acreditam que o mesmo tem estimulado e contribuído para o desenvolvimento do ramo de atividade em que atuam; 66, ou 84,6%, responderam com uma negativa. Todas as que responderam afirmativamente informaram que a forma desta contribuição é financeira e possivelmente devem possuir relação de negócio com algum ente público, o que não significa que o setor público tem contribuído com o elo como um todo.

Esta é uma das questões que possibilitam verificar qual o papel que tem sido desempenhado pelo setor público especialmente através da gestão pública municipal com relação a elos da cadeia que necessitam diretamente destes agentes. Entre os aplicadores, reparadores, independentes quando se analisa as respostas das oito que informaram que o

setor público tem apoiado e contribuído, a negligência dos gestores públicos com o setor fica ainda mais evidente: sete informam que esse apoio tem sido financeiro e uma que é através do fornecimento de infraestrutura urbana adequada. O apoio financeiro possivelmente se dá através da realização de serviços prestados para veículos oficiais do setor público e fica difícil acreditar que de um universo de 102, apenas uma tenha percebido as ações do setor público com relação ao fornecimento de infraestrutura adequada.

É importante comentar que se o setor público negligencia sua participação com relação ao apoio e contribuição aos elos da cadeia, ao mesmo tempo, negligencia também o seu papel de agente fiscalizador das atividades realizadas pelas representantes desses elos. Nos momentos das visitas aos estabelecimentos, constatou-se problemas relacionados à execução das atividades, permitindo concluir que a gestão pública municipal tem abdicado de cumprir com sua função fiscalizadora.

A maioria dos revendedores de veículos usados informou que não têm recebido apoio do governo, e as que responderam afirmativamente, a forma de contribuição que acreditavam que o governo usa para estimular e contribuir com o desenvolvimento do ramo, coloca em xeque a própria veracidade dessa contribuição existir. É muito difícil acreditar que de um total de 48 participantes, apenas uma tenha percebido que o governo tenha realizado políticas de divulgação do setor e outra, que tenha fornecido infraestrutura urbana adequada. As oito que perceberam que o governo tem contribuído de forma financeira, possivelmente, devem ter alguma relação de negócios com este.

Entre os varejistas de peças e acessórios usados: um informou que a forma desta contribuição é financeira e um que é através da organização do espaço urbano. A empresa que respondeu que o estímulo/contribuição tem sido financeira deve possuir alguma relação de negócio com algum ente público, o que não significa que o setor público tem contribuído com o elo como um todo. A que respondeu que é através da organização do espaço urbano certamente cometeu um equívoco, haja vista que, a observação local e o levantamento sobre o espaço que ocupam mostram o contrário.

Os dados referentes à se tem recebido apoio das instituições de capacitação, também demonstram o grande hiato existente na relação entre estas instituições de capacitação e orientação de negócios e os representantes dos elos da cadeia automotiva. Informação preocupante, mormente em elos onde o nível de instrução das pessoas responsáveis pela administração dos negócios não é dos melhores. Principalmente pela certeza de que a melhoria do setor em todos os aspectos - econômico, social, ambiental e outros -, perpassa pela devida capacitação e orientação dos seus participantes e principalmente dos gestores.

Tabela 25 - Instituições de capacitação que tem recebido apoio e tipo de apoio

ELO DA CADEIA	INSTITUIÇÕES DE CAPACITAÇÃO QUE TEM RECEBIDO APOIO													
	SEBRAE				SENAI		FACULDADE PARTICULAR		OUTROS		NÃO TEM RECEBIDO APOIO		TOTAL	
	QUANT	%	QUANT	%	QUANT	%	QUANT	%	QUANT	%	QUANT	%	QUANT	%
Distribuidores, concessionárias das montadoras ou de veículos novos	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	17	100,0	17	100,0		
Atacadistas, distribuidores de peças e acessórios independentes	13	76,5	0	0,0	0	0,0	0	0,0	4	23,5	17	100,0		
Varejista de peças e acessórios independentes	16	20,5	5	6,4	1	1,3	1	1,3	55	70,5	78	100,0		
Aplicadores, reparadores independentes	3	2,9	7	6,9	0	0,0	1	1,0	91	89,2	102	100,0		
Revendedores de veículos usados	7	14,6	8	16,7	0	0,0	4	8,3	29	60,4	48	100,0		
Varejista de peças e acessórios usados	8	12,1	0	0,0	0	0,0	0	0,0	58	87,9	66	100,0		
TOTAL	47	14,3	20	6,1	1	0,3	6	1,8	254	77,4	328	100,0		

Fonte: COUTO, 2017. Pesquisa de campo.

Como os veículos automotores têm sido aperfeiçoados continuamente, faz-se necessário o uso de tecnologia de ponta e as representantes, que estão diretamente envolvidas com a manutenção e reparo de veículos, como os aplicadores, reparadores, independentes precisam estar informadas das novidades tecnológicas. Ademais, quase metade das representantes do elo funcionava na informalidade e precisava de orientação e apoio para sair desta situação.

Apesar dos dados dos revendedores de veículos usados serem melhores que os apresentados em alguns dos outros elos, ainda assim pode-se perceber que essas instituições ainda precisam buscar uma aproximação maior com este setor. Este é um elo que apresentou grande crescimento nas últimas décadas e possui muito potencial, além disso, os dados sobre a escolaridade dos administradores das empresas demonstram a necessidade da realização de

qualificação e treinamento, que podem imprimir mudanças que facultem melhorar o desempenho socioeconômico do setor.

Tabela 26 - Tipo de apoio que têm recebido das instituições de capacitação

ELO DA CADEIA	TIPO DE APOIO DE CAPACITAÇÃO RECEBIDO											
	CURSO		VISITA		PALESTRA		OUTROS		NÃO TEM RECEBIDO APOIO		TOTAL	
	QUANT	%	QUANT	%	QUANT	%	QUANT	%	QUANT	%	QUANT	%
Distribuidores, concessionárias das montadoras ou de veículos novos	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	17	100,0	17	100,0
Atacadistas, distribuidores de peças e acessórios independentes	3	17,6	0	0,0	1	5,9	0	0,0	13	76,5	17	100,0
Varejista de peças e acessórios independentes	19	24,4	0	0,0	4	5,1	0	0,0	55	70,5	78	100,0
Aplicadores, reparadores independentes	8	7,8	2	2,0	0	0,0	1	1,0	91	89,2	102	100,0
Revendedores de veículos usados	17	35,4	0	0	2	4,2	0	0,0	29	60,4	48	100,0
Varejista de peças e acessórios usados	3	4,6	2	3,0	2	3,0	1	1,5	58	87,9	66	100,0
TOTAL	50	15,2	4	1,2	9	2,7	2	0,6	263	80,2	328	100,0

Fonte: COUTO, 2017. Pesquisa de campo.

Na Tabela 27 é possível verificar quais as instituições financeiras que as representantes dos elos da cadeia automotiva em Feira de Santana responderam que têm recebido apoio, quando têm. No caso, das distribuidoras, concessionárias de veículos novos oferecem ainda produtos e serviços financeiros para seus clientes e para as concessionárias através de financiadoras próprias das montadoras e que se encontram espalhadas por todo o mundo. As financiadoras citadas pelos informantes deste elo foram elencadas na Tabela 28. Os principais serviços prestados são financiamento, *leasing* e consórcio de veículos.

Tabela 27 - Instituições financeiras de quem recebem apoio

ELO DA CADEIA	INSTITUIÇÕES DE FINANCEIRAS QUE TEM RECEBIDO APOIO														TOTAL	
	BB		CEF		ITAÚ		BRADESCO		BNDES		OUTRA		NÃO TÊM RECEBIDO APOIO			
	QUANT	%	QUANT	%	QUANT	%	QUANT	%	QUANT	%	QUANT	%	QUANT	%	QUANT	%
Distribuidores, concessionárias das montadoras ou de veículos novos	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	13	76,5	4	23,5	17	100,0
Atacadistas, distribuidores de peças e acessórios independentes	2	11,8	3	17,6	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	12	70,6	17	100,0
Varejista de peças e acessórios independentes	24	30,8	27	34,6	8	10,3	5	6,4	0	0,0	0	0,0	14	17,9	78	100,0
Aplicadores, reparadores independentes	20	19,6	11	10,8	4	3,9	0	0,0	1	1,0	1 ⁵²	1,0	65	63,7	102	100,0
Revendedores de veículos usados	26	54,2	8	16,7	3	6,2	3	6,2	3	6,2	0	0,0	5	10,5	48	100,0
Varejista de peças e acessórios usados	13	19,7	14	21,2	4	6,1	2	3,0	0	0,0	0	0,0	33	50,0	66	100,0
TOTAL	87	26,5	66	20,1	19	5,8	10	3,0	4	1,2	1	0,3	141	43,0	328	100,0

Fonte: COUTO, 2017. Pesquisa de campo.

⁵² BNB

Tabela 28 - Instituições de financeiras que os distribuidores, concessionárias de veículos novos têm recebido apoio

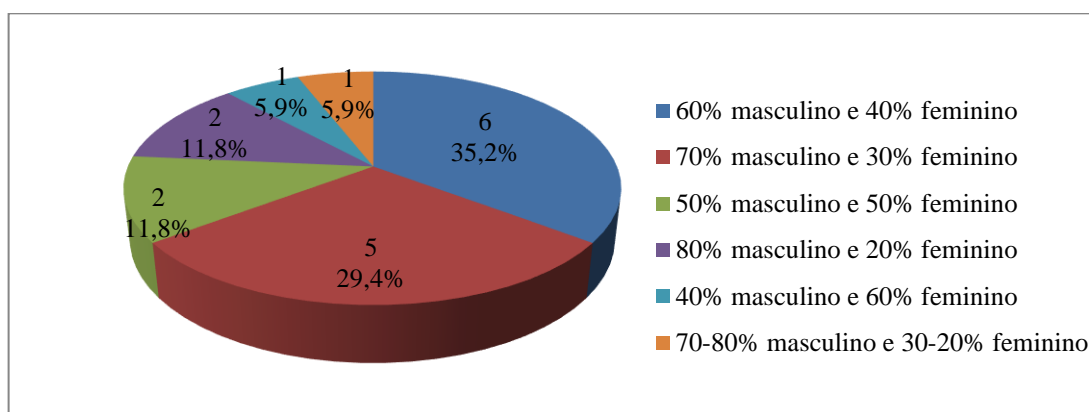
INSTITUIÇÕES DE FINANCIAMENTO	QUANT	%
Banco PSA – Citroën	1	7,7
Banco PSA - Peugeot	1	7,7
Banco Toyota	1	7,7
Banco Honda	1	7,7
Banco Santander Hyundai	1	7,7
Credinissan Santander	1	7,7
Banco Gmac	1	7,7
Banco Volkswagen	1	7,7
Banco Fiat - Itaú	1	7,7
Banco Renault Santander	1	7,7
Banco Itaú e Bradesco	1	7,7
Gmac, Itaú, Santander e BV Finaceira	1	7,7
Banco Bradesco, Santander, Itaú e Safra	1	7,7
TOTAL	13	100,0

Fonte: COUTO, 2017. Pesquisa de campo.

Nos outros elos não foi levantado que tipo de apoio foi considerado pelas pessoas que responderam aos questionários. As respostas não contribuíram muito para o escopo do trabalho, pois não se pode afirmar se existe um apoio real por parte das instituições, ou se estas são as que as empresas e/ou seus proprietários possuem conta corrente e fazem as negociações comuns do dia a dia. O número de instituições privadas citadas alimenta essa suspeita.

Quanto ao quesito atendimento de clientes por gênero, no elo distribuidores, concessionárias de veículos novos foi possível construir, com base nas respostas fornecidas, um parâmetro da relação percentual entre os gêneros dos clientes. As somas informadas para o gênero masculino e feminino correspondiam a 100%, o que acrescenta credibilidade aos dados informados. Na maioria dos casos o percentual informado de clientes do gênero masculino foi maior que do feminino, mas apresentando um percentual significativo deste último.

Gráfico 42 - Atendimento de clientes por gênero nas distribuidoras, concessionárias de veículos novos



Fonte: COUTO, 2017. Pesquisa de campo.

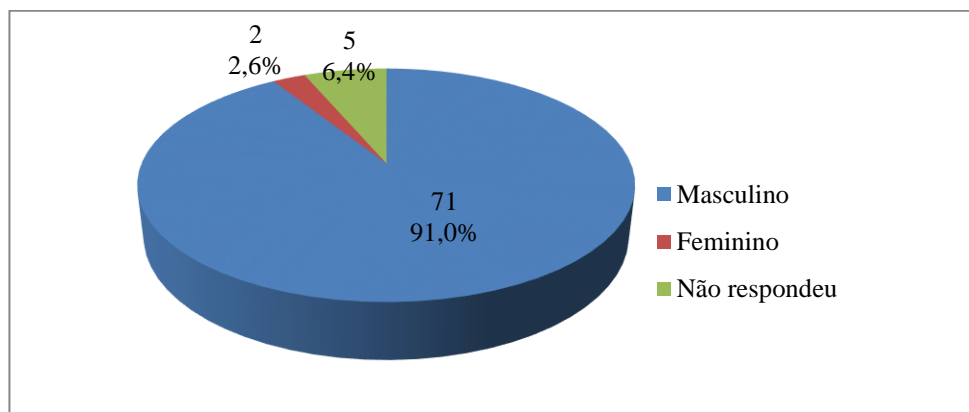
Nos outros elos esta questão apresentou resultados discrepantes. As somas informadas para o gênero masculino e feminino algumas vezes ultrapassou 100% e em outras não o alcançou. Não foi possível organizar em um gráfico e/ou tabela. Entretanto, a análise das respostas facultam afirmar que a proporção de clientes masculinos ainda é bem maior.

Entre os aplicadores, reparadores, independentes as informações sobre os clientes, tendo em vista o grande número de estabelecimentos que informaram que não possuem controle informatizado, foram dadas apenas com base na memória do informante e requerem maior consistência. Em alguns casos as respostas foram confusas comprometendo o resultado, como no caso da classificação dos clientes por gênero. Mesmo que não seja possível estabelecer percentuais exatos, através das observações diretas realizadas nos locais foi possível verificar que a maioria dos clientes era do gênero masculino. No caso das representantes do elo de varejistas de peças e acessórios usados, essa situação foi ainda mais observável. Não se pode esquecer que esse elo é visto com preconceito, o que desestimula a formação de cadastro com informações pessoais.

A participação das mulheres na área de gestão do setor, entretanto, já é observada, mas ainda em número bem inferior ao dos homens. Nas distribuidoras, concessionárias de veículos novos enquanto foram informadas 14 ou 82,4% do sexo masculino, foram informadas apenas três, 17,6%, do feminino. Interessante observar que, coincidência ou não, a pessoa com o menor cargo, assistente administrativo, é do sexo feminino e o de maior cargo, gerente geral, do sexo masculino. Nas atacadistas, distribuidores de peças e acessórios independentes todos eram do gênero masculino. Entre as varejistas de peças e acessórios independentes, verificou-

se mais uma vez que é um elo com predominância da presença masculina, no que se refere à administração dos empreendimentos com os resultados apresentados no Gráfico 43.

Gráfico 43 - Gênero do informante das varejistas de peças e acessórios independentes



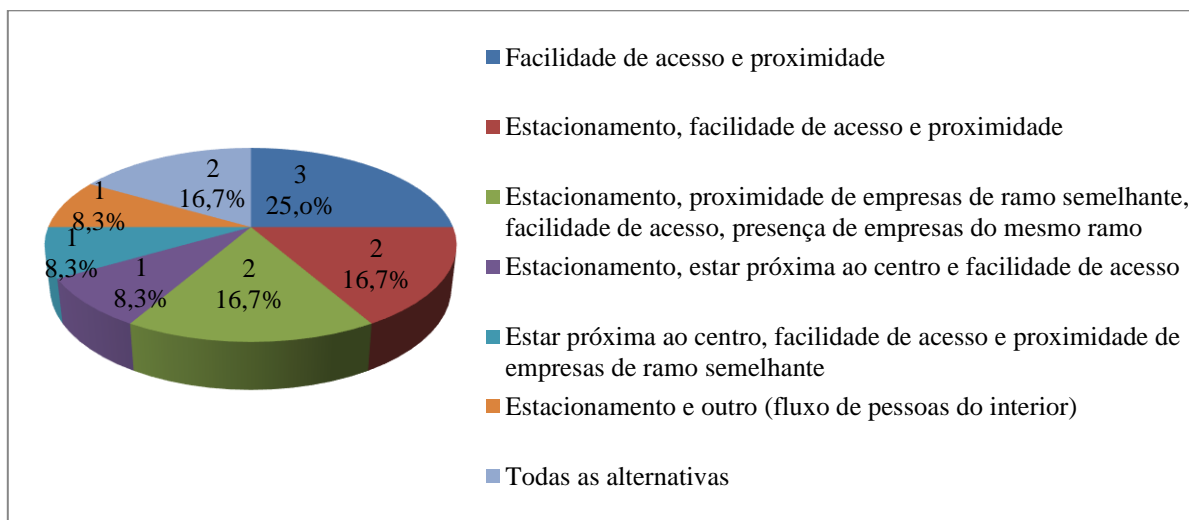
Fonte: COUTO, 2017. Pesquisa de campo.

Mesmo sem se estabelecer parâmetros percentuais, é possível afirmar que existe uma predominância do gênero masculino também nas outras áreas. Entre os aplicadores, reparadores, independentes percebe-se que a administração dos negócios é realizada, em sua maioria, por pessoas do gênero masculino e com baixa escolaridade, 98,0%, informaram masculino; e apenas duas ou 2,0% feminino. Nos revendedores de veículos usados, 91,7% informaram ser masculino e 8,3% feminino, demonstrando ser um setor que as mulheres ainda não ocuparam muito espaço. Entre os varejistas de peças e acessórios usados 65 pessoas, 98,5% informaram ser do gênero masculino; uma, 1,5%, feminino. O tipo de atividade realizada, bem como, o preconceito com o setor provavelmente desestimula a participação das mulheres, não só como administradoras do negócio, mas também como trabalhadoras de modo geral. Nos momentos de entrega e recolhimento dos questionários, assim como, em visitas realizadas, poucas mulheres foram vistas trabalhando no local.

Algumas respostas afirmaram que uma das alternativas para impulsionar o setor seria através do estímulo à localização em endereços de fácil acesso. Apesar do número das que optaram por esta resposta não ter sido grande, indica que já existe no ideário esse desejo.

No aspecto localização, as distribuidoras, concessionárias de veículos novos quando questionadas porque consideravam a localização ideal apresentaram a pluralidade de respostas contidas no Gráfico 44.

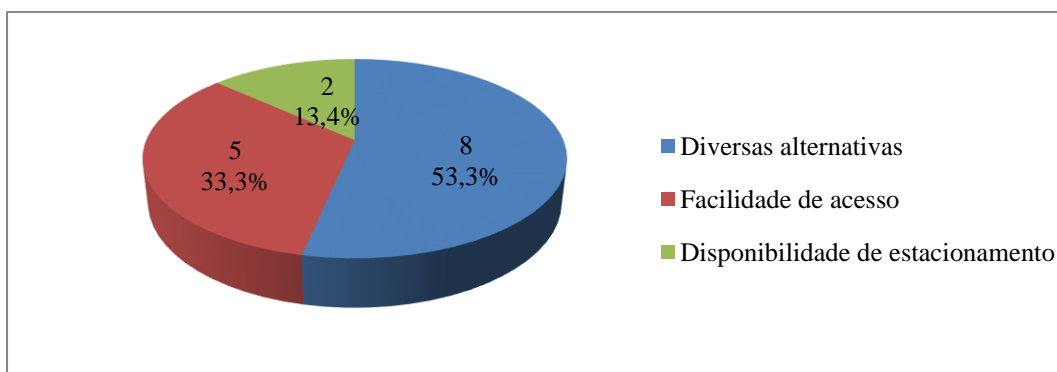
Gráfico 44 - Porque a localização das distribuidoras, concessionárias de veículos novos é considerada ideal



Fonte: COUTO, 2017. Pesquisa de campo.

Entre as atacadistas, distribuidores de peças e acessórios independentes, 88,2% das pessoas que responderam ao questionário, ou seja, 15 informaram que estão satisfeitas com a localização, enquanto apenas duas, 11,8%, informaram que não. Das que informaram que estão satisfeitas com a localização elencaram as seguintes alternativas:

Gráfico 45 - Porque a localização das atacadistas, distribuidores de peças e acessórios independentes é considerada ideal

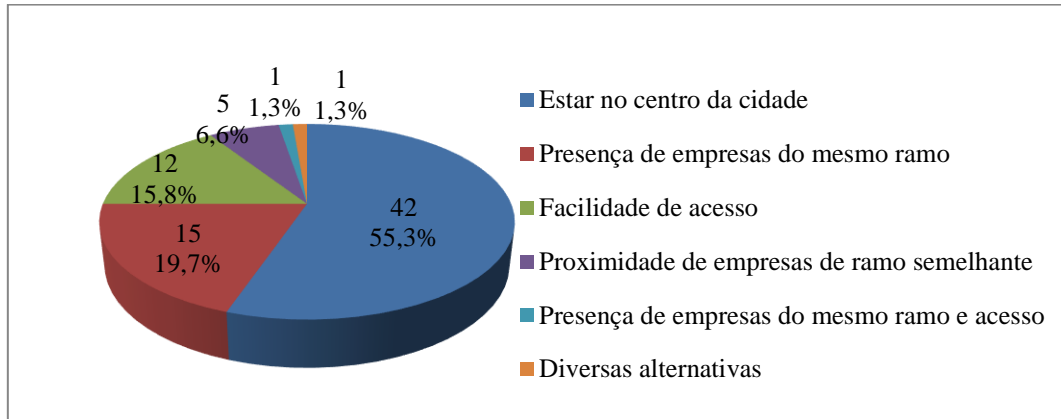


Fonte: COUTO, 2017. Pesquisa de campo.

Quanto à atual localização das varejistas de peças e acessórios independentes: 76 ou 97,4% do total consideraram que é ideal; e apenas duas, 2,6%, que não. Essa informação deixa evidente que a busca por outra localização não é uma pretensão deste elo da cadeia. Como o espaço onde se encontram de maneira alguma é o ideal, em termos de ordenamento urbano, preservação do meio ambiente, mobilidade de pessoas e veículos, entre outras

questões, verifica-se que sem a interferência do setor público, não ocorrerá naturalmente tentativas de buscas por outras áreas mais adequadas.

Gráfico 46 - Porque a localização das varejistas de peças e acessórios independentes é considerada ideal

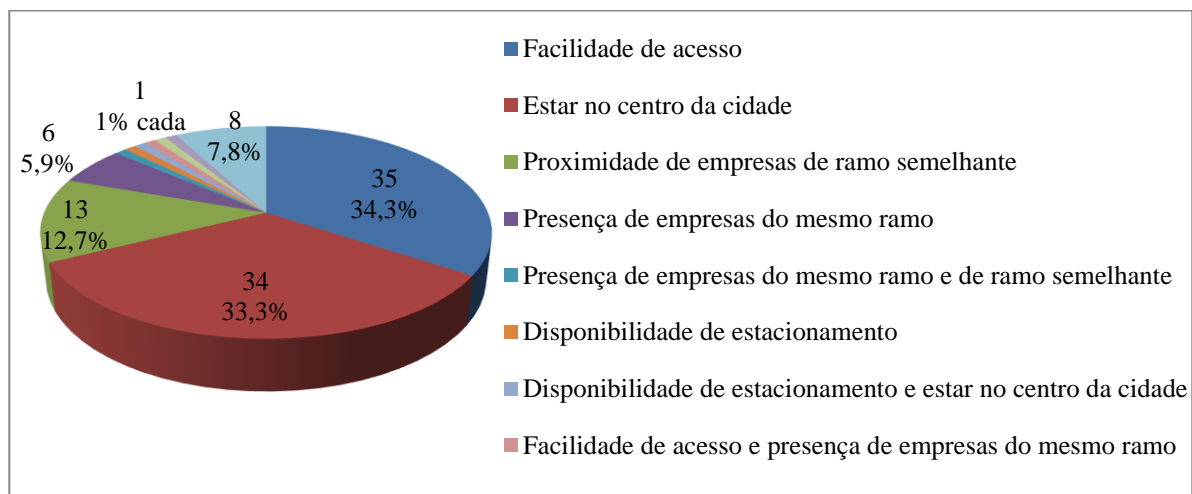


Fonte: COUTO, 2017. Pesquisa de campo

Das empresas que consideraram que a localização onde se encontram é ideal, elencaram como fator: os apresentados no Gráfico 46, onde estar localizado no centro da cidade aparece como a opção mais marcada, seguida de presença na região de empresas do mesmo ramo e facilidade de acesso.

Ocorreu Entre os aplicadores, reparadores, independentes um percentual de respostas positivas bastante elevadas sobre a questão se consideravam a localização ideal:

Gráfico 47 - Porque a localização dos os aplicadores, reparadores, independentes é considerada ideal

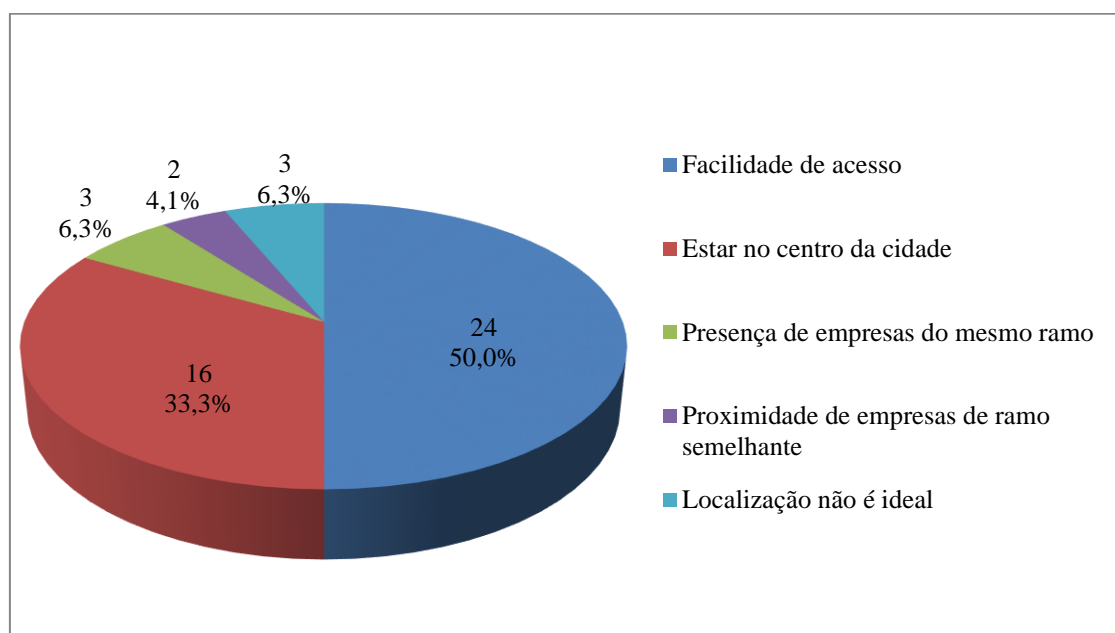


Fonte: COUTO, 2017. Pesquisa de campo.

As respostas podem ser analisadas por duas formas, uma positiva e uma negativa. 94 ou 92,2%, responderam que acreditam que a localização é ideal; e oito, 7,8%, que não. O resultado a esta questão pode ser considerado positivo caso entenda que esse fato contribua para a manutenção e desenvolvimento das atividades. Mas pode ser considerado negativo, quando se verifica a quantidade de problemas que a grande maioria dos estabelecimentos provoca por estarem indevidamente localizadas e que um índice tão elevado de respostas positivas dadas para essa localização, significa que não buscarão, voluntariamente, um novo espaço para realização de seus serviços.

A questão sobre se consideravam a atual localização ideal e, se sim, por qual motivo, apresentou os seguintes resultados nos revendedores de veículos usados:

Gráfico 48 - Porque a localização dos revendedores de veículos usados é considerada ideal



Fonte: COUTO, 2017. Pesquisa de campo.

O fato de a grande maioria ter considerado que a localização é a ideal, não era uma preocupação com relação a este elo da cadeia. Como a avenida onde estão localizadas era ampla e a maioria possuía espaço interno suficiente, o que se fazia necessário eram fiscalizações no sentido de coibir abusos, como o uso das vias públicas e das calçadas para estacionamento e vitrine para os veículos destinados à revenda. Seria oportuno também que a secretaria responsável, buscasse melhorias no controle para a liberação da instalação de novos empreendimentos. A realização de visita prévia ao local poderia evitar muitos problemas.

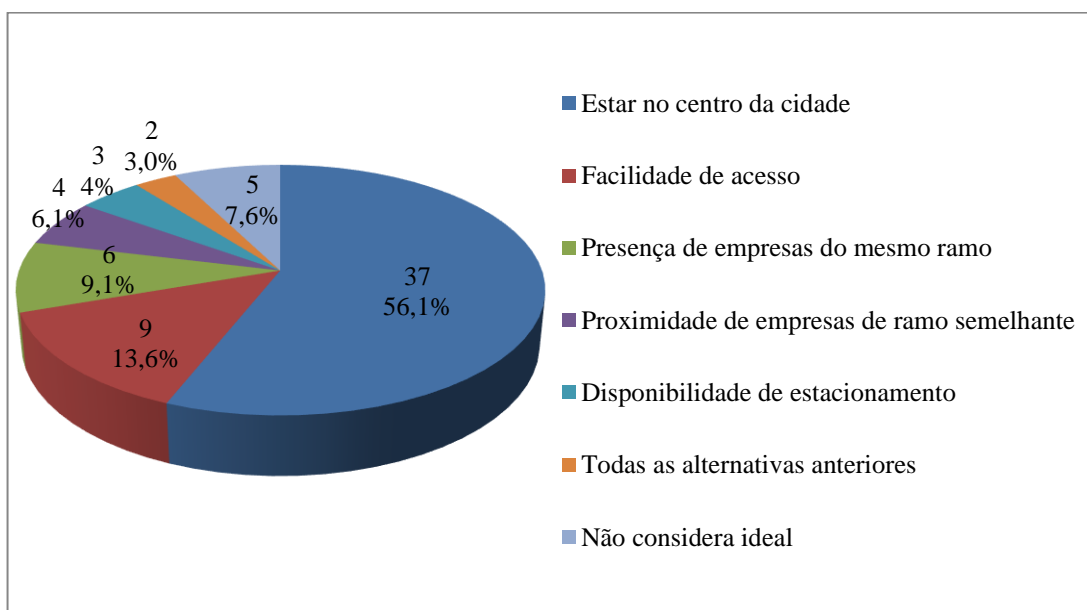
Foto 26 – Uso de calçada como vitrine de veículo para revenda



Foto: COUTO, 2017

No que se refere à localização dos varejistas de peças e acessórios usados: 61 participantes, 92,4% do total consideraram que é ideal e informaram dever-se aos seguintes motivos:

Gráfico 49 - Porque a localização dos varejistas de peças e acessórios usados é considerada ideal

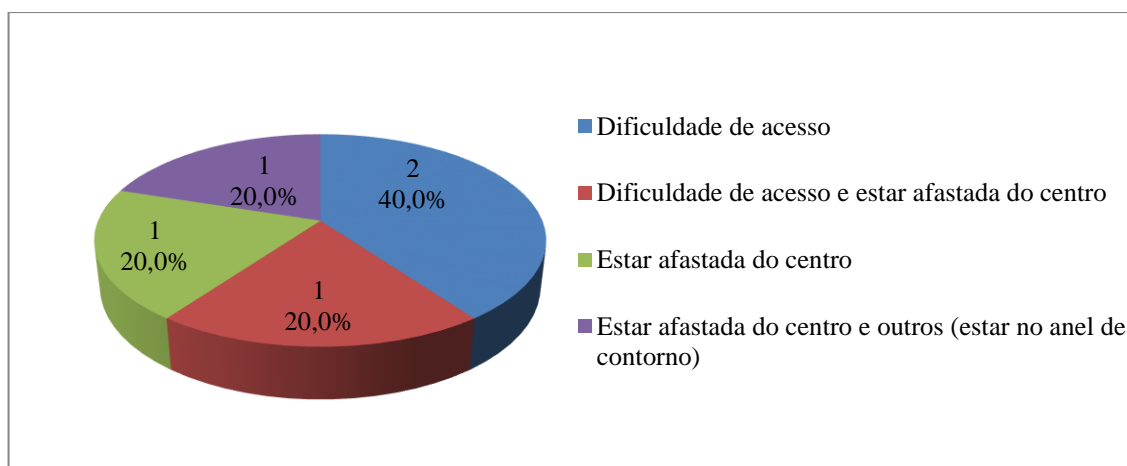


Fonte: COUTO, 2017. Pesquisa de campo.

O fato de a grande maioria ter considerado que a localização é a ideal deixa claro que as representantes deste elo da cadeia não buscarão, por conta própria, outra localização, e ainda atrairão outras. Como o espaço onde se encontram de maneira alguma é a ideal, em termos de ordenamento urbano, preservação do meio ambiente, mobilidade adequada, entre outras questões, sem a interferência do setor público não será possível que ocorra nenhum tipo de melhoria no local.

Para cinco distribuidoras, concessionárias de veículos novos participantes da pesquisa, 29,4% do total, o local de funcionamento não é ideal. Os motivos informados entre as que informaram que o local onde se encontram não é o ideal estão expressos no Gráfico 50.

Gráfico 50 - Porque a localização das distribuidoras, concessionárias de veículos novos não é considerada ideal



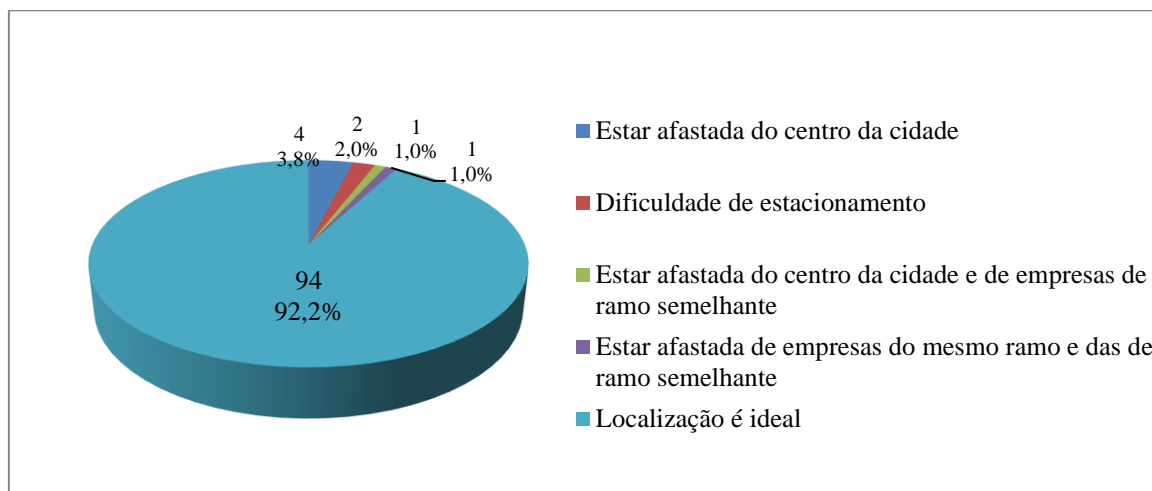
Fonte: COUTO, 2017. Pesquisa de campo.

Entre as atacadistas, distribuidores de peças e acessórios independentes que informaram facilidade de acesso e disponibilidade de estacionamento não se localizam no centro. Das que não estão satisfeitas: uma informou que pela dificuldade de estacionamento; e a outra por estar afastada das varejistas.

Das varejistas de peças e acessórios independentes que consideraram que a localização onde se encontram não é a ideal, todas informaram que se deve ao fato da dificuldade de estacionamento. Apesar do pequeno percentual do total que responderam que a localização não é a ideal, 2,6%, a resposta dada para o motivo que consideram assim é uma característica apresentada pelo espaço onde se localizam.

Os motivos informados pelos aplicadores, reparadores, independentes para consideraram que a localização onde se encontravam não era ideal foram:

Gráfico 51 - Porque a localização dos aplicadores, reparadores, independentes não é considerada ideal



Fonte: COUTO, 2017. Pesquisa de campo.

Apesar de apenas 7,8% das que responderam ao questionário terem informado que a localização não é a ideal, as respostas dadas mostram que existe uma tendência natural das representantes desse elo buscarem se aglomerar com as de elos semelhantes, como as varejistas de peças e acessórios independentes, e com as do mesmo elo. Assim sendo, caso não haja nenhuma política definida de controle e orientação a respeito de sua localização a tendência é que o caos instalado nas áreas de aglomeração só venha a aumentar.

A única representante do elo revendedores de veículos usados, que considerou que a localização onde se encontrava não era ideal, informou que era devido ao fato da dificuldade de estacionamento.

Das varejistas de peças e acessórios usados que consideraram que a localização não é a ideal, todas as cinco, afirmaram que se deve à dificuldade de estacionamento. Apesar do pequeno percentual do total que assim responderam 7,6%, o motivo dado é uma das características mais visíveis apresentadas pelo espaço onde se localizam.

Do universo das distribuidoras, concessionárias de veículos novos estudado, quatro empresas, 23,5% do total, responderam que já funcionaram em outro local. Destas: três, 75,0%, em tempo anterior funcionavam na mesma avenida que se encontram hoje, sendo duas, uma na Av. Presidente Dutra e outra na Av. Eduardo Froes da Mota; e uma, 25%, que se localizava anteriormente em uma avenida mais central da cidade, a Senhor dos Passos.

O motivo informado para a mudança, em todos os casos, foi associado à limitação do espaço interno disponível. Encontravam-se instaladas no local atual há: oito anos, cinco anos, dois anos e meio, e três meses.

O pequeno número de representantes do elo, apenas 20, possibilitou acompanhar as questões de localização de forma mais ampla, sendo possível observar que, a informante que se transferiu de uma avenida central, mudou-se para outra que, apesar de não ser no bairro Centro, uma vez que serve de limite entre os bairros São João e Caseb, também pode ser considerado central - a Av. João Durval Carneiro. Outras que não participaram da enquete se movimentaram, também, no sentido de se situarem em vias mais centrais, como foi o caso da concessionária Lifan, que antes estava localizada na Av. Eduardo Froes da Mota e mudou-se para a Av. Maria Quitéria, na área de concentração das representantes do elo dos revendedores de veículos usados. A Paraguassu Veículos, concessionária Chevrolet, não mudou de local, mas abriu uma filial na Av. João Durval Carneiro, próxima da que se mudou para essa avenida e do maior *shopping* da cidade.

No quesito se já funcionaram em outro local, quatro atacadistas, distribuidores de peças e acessórios independentes, 23,5% do total informaram que sim. Três tinham se mudado pelo fato de estarem em áreas muito centrais, com dificuldade de estacionamento e de carga e descarga, o que dificultava o recebimento e embarque de material. Uma funcionava em outro endereço na área central e se mudou porque adquiriu um prédio próprio. Como o número de representantes deste elo da cadeia é relativamente pequeno foi possível fazer uma análise mais acurada das questões das suas localizações.

Com exceção da Interbahia, que é distribuidora de acumuladores, baterias, da marca Moura, estes estabelecimentos, no início buscaram ficar próximas à área de concentração das do elo de varejistas de peças e acessórios independentes, no Centro, na área que abrange as Ruas: Senhor dos Passos, Washington Luiz, Carlos Valadares, São José e região circunvizinha, buscando atender com maior presteza suas demandas.

Após algum tempo, duas das cinco que possuem maior estrutura física, buscaram outras áreas mais afastadas: a Gefpel; e a Codisauto. No entanto, a Codisauto transferiu-se completamente para o novo local, na Av. Eduardo Froes da Mota, uma via classificada como Expressa – Vex, encerrando as atividades da loja da Rua São José, e a Gefpel montou uma nova sede na Av. Dr. Francisco Pinto, uma Via Arteria – VA, mas manteve em funcionamento a anterior, localizada na Rua Eduardo Spínola.

As outras três de maior estrutura física, a Dismec e a S. Silva, encontram-se ainda localizadas, no Centro, em área próxima à de concentração dos varejistas e a Interbahia, encontra-se mais afastada, na Rua Papa João XXIII, nos Olhos D'Águas, Via Coletora -VC. A primeira, que funcionava na Rua Catu, está um pouco mais afastada, funcionando na Rua José Tavares Carneiro, na Baraúna, uma Via Coletora -VC. A segunda está instalada, no Centro, na

Av. Senhor dos Passos, uma Via Coletora -VC, esquina com a Rua Carlos Valadares, possui uma variedade grande de itens e realiza um trabalho diferenciado em relação às outras.

As representantes desse elo que se encontram fora da aglomeração formada nas imediações da Rua São José estão localizadas em áreas com facilidade de estacionamento e possuem espaço interno suficiente para a realização das atividades, inclusive embarque e desembarque de mercadorias. Já as que estão inseridas na aglomeração competem pelas vagas de estacionamento com as representantes dos demais elos, com o agravante da necessidade de espaços maiores, tendo em vista o volume de mercadoria desembarcada e embarcada, o que demanda o uso de caminhões para a realização do transporte.

Comumente os veículos de clientes são estacionados em fila dupla e, não raramente, as calçadas são ocupadas como estacionamento dos veículos de transporte e para depósito de mercadorias, durante o desembarque e embarque. As calçadas servem, ainda, para estacionamento das motocicletas que realizam entrega de mercadorias e das dos funcionários do estabelecimento. Todos estes fatos, somados aos que ocorrem com outras empresas que se encontram nessa aglomeração, dificultam a mobilidade de pessoas e veículos nas vias que a compõem.

Quatro varejistas de peças e acessórios independentes 5,1% do total informaram que já funcionaram em ruas próximas de onde se encontram atualmente. Os motivos das mudanças informados foram: busca de espaço maior e compra de prédio próprio. Nenhuma informou que foi porque recebeu orientação da Prefeitura no quesito localização.

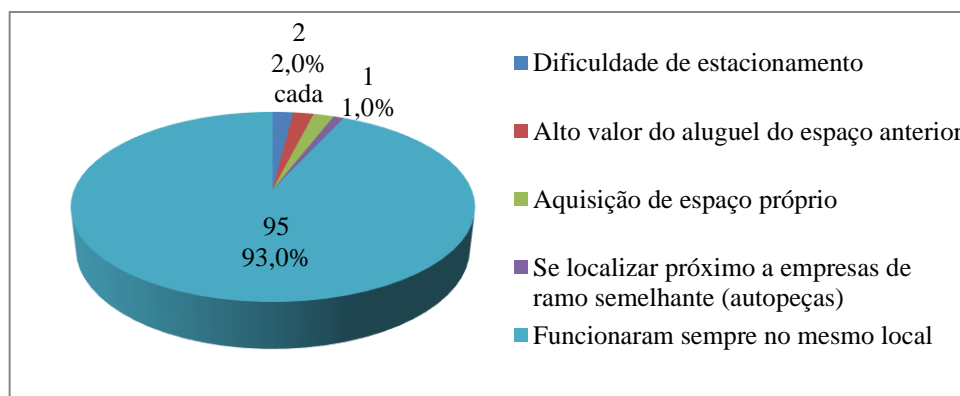
Foto 27 – Motocicletas para entrega de mercadorias estacionadas na calçada



Foto: COUTO, 2017

Quanto à questão de mudança de endereço, sete aplicadores, reparadores, independentes, 6,9% do total existente, informaram que já se localizaram em local diferente de onde se encontram atualmente. Os motivos que levaram à mudança de endereço foram:

Gráfico 52 - Motivos que levaram à mudança de endereço



Fonte: COUTO, 2017. Pesquisa de campo.

O que se observa com relação a esse setor em Feira de Santana, salvo raras exceções, é uma desorganização prevalente; a informalidade é uma constante; os serviços são realizados muitas vezes nas vias públicas; os componentes velhos resultantes dos serviços, como pneus, jantes, peças de chaparia ente outros ficam empilhados a céu aberto servindo de abrigo e criadouros de pragas urbanas como ratos, mosquitos, baratas; os trabalhadores não fazem uso de equipamentos de proteção individual – EPI; o conhecimento sobre o trabalho é fruto da experiência e é passado de um reparador para outro; entre outras questões, que indicam a necessidade de maior interesse por parte da administração pública municipal e das instituições de capacitação, treinamento e fomento de um modo em geral.

Entre os revendedores de veículos usados uma empresa apenas, 2,1% do total, informou que já funcionou em outro local, mas na mesma Avenida. A mudança já ocorreu há seis anos e foi devido ao fato do no novo endereço possuir um espaço interno melhor.

Das 66 varejistas de peças e acessórios usados, 59, ou seja, 89,4% do total informaram que sempre funcionaram no endereço em que se encontravam no momento da aplicação do questionário. Sete, 10,6%, informaram que já funcionaram em outro local, sendo que cinco, 71,4% destas, estavam localizadas anteriormente em ruas próximas a do endereço atual e duas, 28,6%, em vias mais distantes. Essas respostas mostram que a tendência é de manter a aglomeração dos estabelecimentos e atrair os que estão fora da área.

Percebeu-se uma necessidade de levantamento mais formal e preciso dos estabelecimentos deste elo da cadeia automotiva por parte do setor público. Com um maior

conhecimento por parte dos agentes, seria factível sensibilizar os atuantes no intento de adequação às exigências da nova legislação e traçar estratégias que resultem em benefícios para os consumidores, maior ganho para o ramo de atividade, aumento da arrecadação para a gestão municipal, melhoria no ordenamento urbano, com a conseqüente melhoria na mobilidade, além de promover cidadania.

Ao estudar o problema da degradação do centro da cidade, com relação à difusão das barracas de camelôs, Santos Júnior (2012, p. 3) acredita que “só possa ser resolvida plenamente com o desenvolvimento do município, algumas ações para mitigar o quadro atual podem ser implementadas em curto e médio prazo”. O mesmo pensamento pode ser considerado no caso da área que envolve as varejistas de peças e acessórios usados, especialmente, por que a partir da Resolução nº 611, de 24 de maio de 2016 (BRASIL. DENATRAN/CONTRAN, 2016) que regulamentou a Lei nº 12.977 (BRASIL. Planalto, 2014), esse ramo de atividade pôde receber um maior estímulo para o seu crescimento.

Uma das questões apresentadas aos varejistas de peças e acessórios usados foi se já tinham ouvido falar da denominada Lei do seguro popular, um instrumento legal que pode contribuir com o setor. Os resultados demonstraram como esse elo da cadeia tem sido administrado de maneira amadora e ignora informações que possam contribuir com o seu desenvolvimento. 65 pessoas, 98,5% do total, responderam que não tinham ouvido falar nessa Lei. Do universo de pessoas consultadas apenas uma, 1,5%, respondeu afirmativamente. Mesmo assim, indagada sobre a alteração que essa lei trazia para o setor, respondeu que traria benefícios, mas não informou quais as razões para acreditar nisso, deixando transparecer que se já ouviu realmente falar sobre a lei, foi de forma muito superficial.

7 CONCLUSÕES

Neste trabalho, buscou-se fazer uma interface com áreas abrangentes da demografia, da geografia, da sociologia, da história, da cartografia, da economia, da administração, entre outras. Neste contexto, foram utilizadas teorias e conceitos que facultaram ao que estava sendo discutido o embasamento e a compreensão necessária, sem as amarras de pertencerem à determinada área do conhecimento e/ou a determinada corrente dentro de qualquer área específica. Abraçando-se, portanto, a interdisciplinaridade.

A origem do município está associada ao fato de seu território servir como local de descanso e dessedentação para o gado que transitava com destino à capital do Estado. Esta informação não causa polêmica, tendo em vista que, as duas versões atualmente divulgadas, podem ser interpretadas dessa maneira. Tanto o hoje Distrito de Maria Quitéria, o São José das Itaporocas, como a cidade de Feira de Santana, estão localizadas no município de Feira de Santana e ambos foram locais de passagem de gado, descanso e dessedentação. Inserida em um espaço geográfico centralizado que serviu de encruzilhada de estradas que ligavam Salvador com o sertão e o recôncavo com os tabuleiros do semiárido da Bahia, desde seus primórdios, Feira de Santana funcionou como centro regional de passagem de pessoas, produtos e capitais.

Pode-se entender, por sua vez, que a origem da cidade foi primordialmente de uma feira de gado, associada a uma feira livre que, à medida que foi crescendo, atraiu um número cada vez maior de comerciantes e tropeiros, tornando possível o incremento do setor varejista local. O comércio foi o grande impulsionador da formação da Vila e depois da Cidade, tendo contribuído decisivamente para o desenvolvimento econômico e social do município, atraindo capitais e populações que promoveram um processo contínuo de crescimento urbano. Constatou-se que as atividades econômicas comerciais, em especial as informais, estiveram presentes desde a formação de Feira de Santana, e contribuíram para o seu crescimento e para a conquista da situação de destaque que possui no Estado. Já há muito tempo, estas atividades têm recebido a culpa pelo desordenamento e degradação e por enfeiar a área urbana da cidade, especialmente o centro comercial.

Outro fator que serviu para atrair tipos de diversas regiões, tendo alguns deles se tornado influentes na política e na sociedade local, foi o período em que era considerada Cidade Sã, ou seja, o local aonde pessoas com problemas de saúde, especialmente de origem pulmonar, como a tuberculose, iam se tratar. Entretanto, mesmo neste período, o comércio ainda era a mola propulsora, fato que permaneceu até início da década de 1970, época em que

foi implantado o CIS, fruto da política de descentralização do Governo Federal. A industrialização através da atração de diversos empreendimentos, também gerou empregos e serviu para a captação de indivíduos de outras regiões, especialmente de estados do Nordeste, como Pernambuco, Alagoas e Paraíba.

Conforme pode ser verificado em vários trabalhos, a exemplo do de Oliveira (2016), a busca pela criação da imagem de uma cidade moderna e o desejo de apagar sua histórica origem agropecuária, desde tempos mais remotos, é inconteste. Essa nova visão, levou à mudança da famosa feira livre da cidade, a maior do Norte e Nordeste, que ocupava parte das avenidas Getúlio Vargas e Senhor dos Passos, para as dependências do Centro de Abastecimento, no ano de 1977, durante a gestão do então prefeito José Falcão da Silva.

Assumi também o papel de centro regional de educação superior, processo que foi iniciado com a implantação da Universidade Estadual de Feira de Santana, no ano 1970. O período entre 1996 a 2005 é o do surgimento da maioria das Instituições de Ensino Superior - IES privados na cidade. Desde a instalação da primeira, o Instituto de Ensino Superior UNYAHNA, e mesmo após o ano de 2005, o número dessas instituições só tem crescido.

Atualmente Feira de Santana é um dos mais importantes centros econômicos da Bahia, com amplitude de vínculos econômicos e relações comerciais que compõe uma complexa rede formada por diversos municípios, com área de influência que ultrapassa a microrregião em que está inserida. Possui uma economia diversificada a exemplo da agropecuária, da indústria, dos serviços de apoio urbano, e do comércio que impulsionam a economia, transformam a configuração social do município e evidenciam sua função de centro de dinâmica regional.

Ocupando uma posição estratégica na região Nordeste e no estado em que está inserido, o município entrecruzado por diversas rodovias, se constitui em um importante eixo rodoviário do país. O anel de contorno é interligado pelas BR – 324, BR – 116 Sul, BR – 116 Norte, BR – 101 e as BA – 052, BA- 502 e BA – 504, com acesso para as BR- 242 e BR – 110, interligando, portanto, a capital com o interior e as regiões Norte/Nordeste do País com as do Sul, Sudeste e Centro Oeste. Esta posição privilegiada, explica sua dinâmica interna, marcada pelos benefícios da possibilidade de exercer relações comerciais com o mercado nacional e regional.

Dentro do universo das participantes comerciais e de serviços, atuantes no município, se destacam as representantes da cadeia automotiva, pois muito antes de ter passado pelo processo de industrialização, a cidade de Feira de Santana experimentou a chegada do primeiro veículo automotor. Mesmo não tendo sido possível afirmar com certeza documental,

tudo faz crer, que esse fato se deu em 1912, pelas mãos do Coronel Agostinho Fróes Mota, famoso e rico comerciante de fumo que foi também presidente do Conselho e Intendente da Cidade. O automóvel apesar de ser privado, é projetado sobre o espaço público e precisa, para funcionar, de uma cadeia de equipamentos e objetos técnicos. Em consequência disso, tem uma relação íntima com a questão espacial e possui uma grande influência como elemento de constituição da cidade e da economia urbana (OLIVA, 2004).

O crescimento do número de veículos automotores na urbe ocorreu de forma lenta no início, principalmente pelo custo de aquisição, pela dificuldade em guiá-los e realizar manutenções e consertos, além da impropriedade das vias existentes. Após a tentativa sem êxito, de Antônio Ferreira da Silva, no início de 1930, de implantar uma concessionária Ford na Cidade, esta foi sucedida por Luiz Azevedo que deu continuidade ao negócio com sucesso, como vendedor de automóveis e caminhões. A oferta estimulou a demanda de todas as formas, e o uso e o número destes veículos cresceram em Feira de Santana e nas cidades circunvizinhas. Com o tempo, surgiram novos vendedores, outra também concessionária, só que da marca Chevrolet, de Gerson Rocha, e outros que importavam veículos *freelance* como Modesto Cerqueira, da Casa Esso. Foi se formando, assim, o conjunto de estabelecimentos responsáveis pela venda de veículos novos, de peças, e de realização de serviços. Os veículos usados eram comercializados pelas próprias concessionárias ou por pessoas físicas que se concentravam na Praça do Comércio, atual Praça da Bandeira, e eram denominados de “picaretas”.

Com base no levantamento da literatura concernente aos elos da cadeia pertinentes aos automóveis, das legislações e das questões ambientais suscitadas por estas máquinas, das informações obtidas através de observação direta e por meio da aplicação de questionário a informantes qualificados, confirmou-se a hipótese da proposição de uma cadeia produtiva e de negócios mais abrangente, denominada cadeia automotiva, envolvendo setores antes negligenciados. Foi possível agregar aos canais e elos comumente citados, mais um canal. Os estudos relacionados à logística reversa facultaram a inclusão desse novo canal, que foi denominado de canal de usados. Constituído por três elos: os leilões de usados; os distribuidores de veículos usados; e os varejistas de peças e acessórios usados, ensejando preencher uma lacuna deixada pelas pesquisas anteriores.

Embora os questionários tenham sido distribuídos em um número menor, que se justificou por representar uma diminuição do tempo e dos custos despendidos, não diminuiu a credibilidade dos resultados obtidos, tendo em vista que, as informações levantadas não necessitavam apresentar um nível de exatidão tão grande. A seleção dos participantes visou

recolher amostras que garantissem o acaso na escolha - aleatória. Dessa forma, cada componente da população passou a ter a mesma chance de ser escolhido, o que garantiu o caráter de representatividade. A partir da análise dos dados obtidos através da amostra foram tiradas conclusões, que puderam ser generalizadas para a população, de acordo com os preceitos da estatística indutiva ou inferência estatística (SILVA *et al.*, 2006).

A nomenclatura adotada para os elos do novo canal teve como princípio, buscar uma aproximação com os nomes empregados pelos outros elos da cadeia. O setor que realiza a comercialização de veículos usados, por exemplo, utiliza os termos distribuidores, concessionárias, mesmo não sendo os ideais para descreverem suas atividades. Entretanto, neste trabalho, optou-se pelos termos revendedores de veículos usados, devido à especificidade do conceito de concessionária.

A cadeia automotiva proposta foi considerada mais abrangente por incluir setores instalados há muitos anos, relacionados aos veículos automotivos e que não tem recebido a devida atenção dos pesquisadores, nem dos agentes responsáveis pela fiscalização e pelo fomento das atividades produtivas no município. Por despertar a atenção para determinados elos, acaba por demonstrar a necessidade de adequações de algumas práticas realizadas e pode ser considerada, também, ambientalmente adequada e providencial, uma vez que estimula o cumprimento do princípio da responsabilidade compartilhada da PNRS.

Demonstrou-se, através do estudo, que analisar os estabelecimentos em funcionamento, levando-se em conta que fazem parte de uma organização maior, uma cadeia, contribui para que se tenha uma visão mais ampla, e se tome decisões mais coerentes e acertadas pela administração pública municipal e demais entidades. A inserção em uma cadeia permite um estudo mais consistente dos empreendimentos, facilitando a identificação e a correção dos problemas decorrentes de sua existência, como os relacionados à realização das atividades afins e de localização; bem como possibilita estimular o crescimento de todos os elos envolvidos e, em consequência, do município de Feira de Santana. Com relação a alguns elos da cadeia automotiva, o que se observa é que a administração pública tem sido omissa em relação a diversas questões.

As participantes de todos os elos da cadeia automotiva, desde sua origem, têm buscado uma localização visando atender às suas necessidades mais emergentes, e de acordo com algumas conveniências, como, estarem próximas de outras do mesmo ramo e de ramo semelhante, valor do aluguel mais em conta, entre outras. Os negócios foram criados, transferidos e fechados sem que tenha existido qualquer ação no sentido de determinar e/ou regular as questões decorrentes da localização. Nenhum informante afirmou ter havido

impedimento para a localização do estabelecimento em determinado sítio e/ou que tenha recebido qualquer orientação com referência à sua localização.

Esta informação confirma a hipótese de que um grande número de estabelecimentos funciona na Cidade de maneira informal e nos locais mais inadequados. A administração pública municipal não tem sequer interesse por sua existência. A maioria, pela situação legal, recebeu parecer favorável ao funcionamento em determinado local, sem que houvesse uma visita prévia e sem as considerações pertinentes ao tipo de atividade que iriam realizar. Este fato é preocupante, tendo em vista que, ratifica que a omissão da administração pública municipal começa desde a abertura formal das empresas e que algumas demandam de espaços como: estacionamento de veículos, local adequado para guarda de instrumentos, produtos e realização dos serviços. Além disso, há o risco, em alguns casos, de provocarem danos ao meio ambiente quando não realizam as atividades dentro dos limites propostos pela legislação. Ficou clara a necessidade de estabelecer uma política mais adequada para a liberação da abertura de novas empresas, que garanta uma visita prévia para a verificação da adequação do local solicitado.

Observou-se, com relação à diferença na disposição das representantes de alguns elos da cadeia entre os períodos estudados, que na maioria das vezes, não ocorreu mudança dos endereços preexistentes, mas sim o fechamento daquelas que se encontrava em um determinado local e a abertura de novas em outro. No levantamento realizado através dos questionários, o percentual de estabelecimentos que informaram que já funcionaram em outro endereço foi muito pequeno.

A localização dos empreendimentos no território da Cidade é influenciada pelo elo da cadeia onde estão inseridas e no caso das representantes do elo dos aplicadores, reparadores, independentes também pela subclasse que pertencem. Existem subclasses que apresentam uma tendência à aglomeração junto às representantes do mesmo elo e de outros elos, como por exemplo as da subclasse de recondicionamento e recuperação de motores para veículos automotores, as denominadas retificadoras ou retíficas.

As participantes da subclasse de manutenção e reparação mecânica, as oficinas propriamente ditas, tendem a se aglomerar em torno das do elo dos varejistas de peças e acessórios independentes, mas apresentam uma grande dispersão por toda a urbe. Os estabelecimentos que realizam serviços de lanternagem ou funilaria e pintura, de manutenção e reparação elétrica, de alinhamento e balanceamento, não apresentam um padrão de localização muito definido. Os de serviços de lavagem, lubrificação e polimento, são as que apresentam maior dispersão espacial. As representantes dessa subclasse são também as

primeiras do elo e quiçá de toda a cadeia a se “instalar” nas áreas de urbanização mais recente.

As executoras de serviços de borracharia tendem a se instalar nas vias de maior fluxo, especialmente nas Vias Expressas. Estas realmente se instalam, mas muitas vezes da pior maneira possível. São também as que mais se dispersam em relação ao centro. Já as empresas de serviços de instalação, manutenção e reparação de acessórios apresentam uma pequena aglomeração em sítios específicos, como a Rua Barão de Cotegipe e Rua Floriano e uma dispersão por toda área da urbe. O modismo dos chamados “paredões” - equipamento potente de som - tem estimulado o surgimento destes estabelecimentos nos mais diversos recantos. Já os que realizam serviços de capotaria apresentam alguma aglomeração em áreas próximas dos de serviços de instalação, manutenção e reparação de acessórios e de outros elos da cadeia, mas também se dispersam pela área da urbe. Apesar de alguns estabelecimentos que se encontram em áreas inapropriadas, aí estarem instalados de maneira informal e/ou ilegal, a maioria foi formalmente autorizada pela administração pública municipal.

Pode-se deduzir que as representantes dos elos da cadeia automotiva, foram criaturas, mas também, criadoras do espaço urbano da cidade de Feira de Santana. Se for verdade que foram mudando sua localização e se afastando do centro à medida que a cidade foi expandindo, é também verdade, que elas contribuíram para que a área urbana se expandisse, tendo em vista que, ao se afastarem da área central, e se localizarem em regiões que não eram ainda urbanizadas, atraíram outros agentes sociais que atuam na organização e reorganização da cidade.

As varejistas de peças e acessórios independentes tendem a se localizar junto umas das outras, de algumas atacadistas, distribuidores, independentes e de representantes do elo dos aplicadores, reparadores, independentes. Assim surgem as áreas de aglomeração. Acontece que estas áreas não possuem vagas suficientes para o volume de veículos que recebem o que leva a estacionamentos irregulares, sobre as calçadas e em filas duplas, dificultando a livre circulação de veículos e pessoas.

No caso dos aplicadores, reparadores, independentes o problema é agravado, tendo em vista que, um número significativo dos estabelecimentos não tem espaço físico suficiente, ou simplesmente não tem espaço físico, para realizar os serviços e para guardar seus pertences. Assim, os serviços são realizados com os veículos estacionados nas calçadas, ou em plena via pública, o que aumenta o caos descrito nas áreas de aglomeração. Mesmo nos que se encontram fora das áreas de aglomerações os problemas são observados.

As representantes do elo dos distribuidores, concessionárias, de veículos novos, mesmo as que se encontram em áreas mais centrais, não provocam, ainda, muitos problemas para a livre circulação de veículos e pessoas. Possuem área própria suficiente para o armazenamento de veículos e realização dos serviços. Faz-se necessário, entretanto, que a administração pública municipal realize fiscalizações na área para impedir o uso das calçadas e das vias públicas como área de estoque e vitrine para veículos destinados à revenda.

Quanto às atacadistas, distribuidores, independentes, as que se encontram mais afastadas da área central não apresentam problemas, mais as que estão nas áreas de aglomeração, em conjunto com as varejistas de peças e acessórios independentes e os aplicadores, reparadores independentes, contribuem muito para ocasionar dificuldades na acessibilidade e na mobilidade de veículos e pessoas.

As representantes do elo dos revendedores de veículos usados, apesar de localizadas em grande avenida da cidade, como a Maria Quitéria, causam alguns transtornos. Essa Avenida é grande em todos os sentidos, extensa, larga, com vias separadas para os dois sentidos e calçadas também largas. Contudo, a maioria dos revendedores possui um estoque de veículos maior do que os espaços físicos das lojas, assim, ficam estacionados sobre as calçadas ou ocupando as vagas de estacionamento disponível. É também quase uma regra o fato de fazerem uso das calçadas e das vias públicas como vitrines para exposição dos veículos à venda, mesmo aquelas com espaço físico interno suficiente.

O resultado obtido com a questão sobre o nível de satisfação das participantes de todos os elos da cadeia em relação à sua localização pode ser considerado positivo, caso se entenda que esse fato contribua para a continuidade e crescimento das atividades. Entretanto, pode ser considerado negativo, quando se verifica que a maioria está localizada indevidamente, e isso gera uma quantidade de problemas, especialmente quanto às questões relativas à acessibilidade e mobilidade urbana e ao meio ambiente. Um índice tão elevado de respostas positivas dadas para essa localização significa que não buscarão, voluntariamente, um novo espaço para instalação de suas atividades.

Alguns elos apresentaram maior alcance e repercussão espacial como o dos atacadistas, distribuidores, de peças e acessórios novos e o dos distribuidores, concessionárias, de veículos novos. As representantes dos atacadistas adquirem produtos até de fornecedores de outros países e os comercializam para clientes localizados em diversos municípios da Bahia e de outros Estados. Duas delas possuem filiais em outros municípios baianos e da região Nordeste, mas mantem as decisões importantes centradas em Feira de Santana. As representantes das concessionárias comercializam veículos novos e peças e acessórios

originais novos e realizam serviços de manutenção e reparação. Os fabricantes dos produtos têm origem nas mais diversas regiões do país, e alguns em outros países o que faz com que a relação de Feira de Santana com outras regiões se expanda de uma maneira significativa. As vendas são feitas a clientes locais e de municípios diversos do estado da Bahia e de outros Estados. Os serviços são prestados para clientes também originários de diversos locais que vêm buscar a Cidade para realizá-los ou aproveitam a passagem.

É possível afirmar que todos os demais elos contribuem para ampliar a rede de relações de Feira de Santana com outros municípios, uns mais e outros menos. Não foi possível determinar essa questão com dados estatísticos organizados, uma vez que, a maioria das vendas é realizada pessoalmente, e sem a criação de um banco de dados dos clientes. As respostas dadas pelos informantes no questionário, nas entrevistas informais realizadas e as observações feitas durante as visitas aos endereços de funcionamento dos estabelecimentos não deixam dúvida dessa contribuição.

A hipótese de que as aglomerações formadas por alguns elos da cadeia não apresentam características que possam qualificá-los como um *cluster* e/ou Arranjo Produtivo Local – APL se confirmou. Verificou-se que as aglomerações se encontram em um estágio bastante inicial. E a relação entre as empresas envolvidas corresponde a apenas troca de informações entre elas, apesar de a maioria dos informantes classificá-las como boa ou ótima. Não havia formação de um capital social e da capacidade de governança. Os agentes envolvidos, em especial os do denominado canal de usados, não tinham motivação própria para, através da cooperação entre eles, realizar as adequações necessárias no sentido de promover a organização, o melhoramento e o conseqüente aumento dos rendimentos resultantes do exercício das suas atividades.

Segundo a Caixa Econômica Federal, o Arranjo Produtivo Local (APL) é um aglomerado de empresas localizadas em um mesmo território, com especialização produtiva e vínculo de aprendizagem entre si e outros agentes, como governo, associações empresariais e instituições de crédito, ensino e pesquisa. As empresas pertencentes ao APL compartilham formas de cooperação e têm um mecanismo de governança. Porém, o sistema mudou, depois de 2003, virou Política Pública de Estado. _E também não é *cluster* porque agem individualmente.

Ao sintetizar e compilar os diversos conceitos encontrados para APL Marini, Silva (2012) observaram que existem algumas características comuns identificáveis. Entre estas: são aglomerações geográficas e setoriais de empresas; são formados basicamente por pequenas e médias empresas; estão concentradas em um tecido sócio produtivo com

instituições de apoio como universidades, centros de pesquisa, associações de classe, instituições financeiras, públicas e órgãos governamentais; apresentam vínculos interativos entre seus agentes, atores locais; realizam práticas cooperativas; buscam ganhos de eficiência coletiva a partir das vantagens do processo aglomerativo.

Foram considerados para a verificação do nível de estruturação, em que se encontram as aglomerações formadas por determinados elos da cadeia automotiva, algumas questões propostas no questionário aplicado nas empresas, e as observações realizadas nos momentos das visitas nas áreas da pesquisa, constatando os agentes envolvidos, apontando depoimentos informais e observando as principais atividades desenvolvidas. A determinação do estágio, em que se encontram as aglomerações, pode servir de parâmetro de políticas públicas, que tenham como escopo o desenvolvimento da cadeia. Este fato reforça a necessidade do setor público e das demais instituições de fomento atuarem nas aglomerações e buscarem implantar ações que estimulem essas prerrogativas, no sentido de criar as condições necessárias para a evolução dos negócios.

O alto nível de informalidade encontrado em alguns elos, especialmente nos dos varejistas de peças usadas, demonstra uma baixa contribuição social em relação à arrecadação de tributos e à geração de empregos formais, existindo ainda um contínuo estímulo à ilegalidade. Em muitos estabelecimentos a venda de peças provenientes de desmanches ilegais e de veículos roubados é uma realidade. O descumprimento às legislações em vigor foi observado em alguns terrenos e até mesmo nas vias públicas onde veículos e conjuntos de peças são desmontados inadequadamente. Os desmanches clandestinos além de ferir o objetivo principal da lei que visa coibir o comércio ilegal de peças e assim reduzir o roubo e furto de veículos, não cumpre as exigências estruturais para a realização das atividades de desmontagem de veículos e seus componentes. Um agravante da situação é que a gestão pública municipal não tem conhecimento do setor e não tem buscado exercer interferência. Como poderia ter conhecimento se o cadastro que possui contempla apenas as empresas formais, legalizadas? Como poderia intervir no setor se não conhece sua realidade? O fato se agrava quando se comprova, através de consulta informal, que a representação do órgão estadual na Cidade não tem informações sobre quais e quantas empresas de desmanches estão credenciadas - mesmo sendo uma exigência legal para o funcionamento deste tipo de negócio.

Existe, entretanto, uma perspectiva de ampliação e adequação do setor, o que poderia aumentar o número de vagas de trabalho e estimular a formalização da mão de obra. Para que isso ocorra, basta que o setor público, em todas as suas esferas, tenha interesse em fazer cumprir as legislações que disciplinam o segmento. O arcabouço legal existente é mais que

suficiente para permitir que a administração pública municipal atue. Em outras regiões do país os instrumentos legais foram recebidos com entusiasmo por diversos setores da sociedade e já se encontram em fase adiantada de implantação, especialmente em alguns estados do Sul e Sudeste. Contudo, no estado da Bahia, e mais especificamente no município de Feira de Santana, apesar da pujança atual e da capacidade de desenvolvimento existente do elo de varejistas de peças e acessórios usados, não passaram até o momento de “letra morta”. Tem faltado o que comumente se denomina “vontade política”.

Propõe-se a inclusão no planejamento urbano municipal da destinação de áreas específicas para a instalação dos empreendimentos, especialmente dos elos que mais têm contribuído para os desajustes e geração de conflitos espaciais, de mobilidade, e ambientais, como: os varejistas de peças e acessórios novos; os aplicadores, reparadores, independentes; e os varejistas de peças e acessórios usados. O plano deve considerar, desde a sua concepção, a importância de perceber que esses elos pertencem a uma cadeia mais ampla, e que existe a propensão destes estabelecimentos e dos de outros elos se localizarem próximos.

A destinação dessas áreas acompanhada da infraestrutura necessária: abastecimento de água tratada, fornecimento de energia, sistema de comunicação fixa e móvel, lotes de diversos tamanhos a preços subsidiados; pavimentação das vias; segurança; e disponibilização de transporte coletivo pode promover o fortalecimento do setor. Associadas a isso, deve-se prever: uma política de incentivos fiscais que estimulem a relocação dos estabelecimentos existentes e atraiam novos; além da proposição de programas de capacitação profissional em convênio com as instituições existentes, entre elas as IES públicas e privadas.

A criação de áreas específicas e adequadas para a instalação dos empreendimentos, relacionados à cadeia automotiva, manteria os fatores positivos que existem pela formação das aglomerações, como: atração de clientes e fornecedores para a região; maior possibilidade de atuação das entidades de pesquisa e fomento públicas e particulares; e de maior vínculo entre os agentes participantes, e realização de práticas cooperativas que podem significar ganhos coletivos de eficiência. Podem, também, contribuir para a redução dos problemas e/ou conflitos gerados pela instalação dos estabelecimentos em áreas de aglomeração ou não, tais como: lançamento de dejetos e resíduos em locais inapropriados, decorrentes da realização das atividades sem a preocupação com as questões ambientais; e o depósito de produtos, e estacionamento de veículos dificultando a mobilidade e a acessibilidade de pessoas e veículos, deformando diversas vias da cidade.

REFERÊNCIAS

DOCUMENTOS

CEDOC. Centro de Documentação e Pesquisa, UEFS. Inventário de Agostinho Fróes da Motta, 1922, Feira de Santana, E 13, cx. 350, doc. 8016.

_____. Sumario crime: lesões corporais (acidente de trânsito), 1928, Feira de Santana, E 02, cx. 51, doc.: 848.

_____. Ação trabalhista. Reclamante: Delfino Lopes dos Santos. Reclamado: Luiz Azevedo, 1943, Feira de Santana, E 09, cx. 242, doc.:5123.

_____. Ação executiva exequente: Luiz Azevedo. Executado: Abner Barreto e Silva, 1948, Feira de Santana, E 08, cx.191, doc. 3758.

_____. Cobrança Judicial. Requerente: Bahiana Veículos e Máquinas S/A; Requerido: Indústria de Madeira Irmãos Calixto Ltda., 1976, Feira de Santana, E 10, cx.253, doc. 5321.

ENTREVISTAS

BARROS, Paulo Sergio Ramos. Entrevista concedida a Cleber de Souza Couto. Feira de Santana, 6 nov. 2017.

CUNHA, Jaime Cerqueira da. Entrevista concedida a Cleber de Souza Couto. Feira de Santana, 21 out. 2017.

DIAS, Marcelo Simões. Entrevista concedida a Cleber de Souza Couto. Feira de Santana, 24 out. 2017.

FERREIRA, Mario Sergio Pinto. Entrevista concedida a Cleber de Souza Couto. Feira de Santana, 7 nov. 2017.

LAJEDINHO, Antônio do. Codinome de Antônio Moreira Ferreira. Entrevista concedida a Cleber de Souza Couto. Feira de Santana, 26 out. 2017.

MOTTA, José Fróes da. Entrevista concedida a Cleber de Souza Couto. Feira de Santana, 24 ago. 2016.

OLIVEIRA, José Santanna. Entrevista concedida a Cleber de Souza Couto. Feira de Santana, 26 ago. 2017.

ROCHA, Marcelo Augusto Tosta. Entrevista concedida a Cleber de Souza Couto. Feira de Santana, 23 nov. 2017.

SANTANA, José Rodrigues de. Entrevista concedida a Cleber de Souza Couto. Feira de Santana, 25 out. 2017.

SEDUR. Secretaria de Desenvolvimento Urbano. Entrevista concedida a Cleber de Souza Couto, Feira de Santana, em 21 de março de 2017.

SILVA, Luiz Carlos de Cerqueira. Entrevista concedida a Cleber de Souza Couto. Feira de Santana, 26 out. 2017.

SOUZA, Willy Vasconcelos de Azevedo. Entrevista concedida a Cleber de Souza Couto. Feira de Santana, 27 out. 2017.

IMPRESSOS

A CAPITAL. O motoqueiro n. 24 não gosta de parar o bonde. /Um bonde da “Municipal” abarrou com um vagon da Estrada de Ferro. **A Capital**, Bahia, 8 out. 1926a, nº 17, p. 2. Disponível em: < <http://memoria.bn.br/DocReader/721050/124>>. Acesso em: 17 jun. 2017.

A CAPITAL. Os desastres de hontem. Mais duas victimas de bondes. Um dia movimentado na Assistencia Publica. **A Capital**, Bahia, 2 out. 1926b, nº 12, p. 6. Disponível em: < <http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=721050&pagfis=124>>. Acesso em: 17 jun.

A CAPITAL. Autos desenfreados. **A Capital**, Bahia, 1 out. 1926c, nº 12, p. 2. Disponível em:< <http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=721050&pagfis=124>

>. Acesso em: 17 jun. 2017.

A TARDE. Automóvel para o carnaval. **A Tarde**, Bahia, 10 fev. 1925a, ano 13, cad. 1, p. 2.

_____. Automóvel: vende-se um carro *Chevrolet*. **A Tarde**, Bahia, 10 fev. 1925b, ano 13, cad. 1, p. 2.

_____. Casa Arlindo Pinho. **A Tarde**, Bahia, 15 jan. 1924, ano 12, ed. nº 4794, cad. 1, p. 5.

_____. Automovel: vende-se um bom Fiat, reformado. **A Tarde**, Bahia, 30 jun. 1923, ano 11, ed. nº 4626, cad. 1, p. 2.

_____. “Aos Srs. Proprietarios de automoveis”. **A Tarde**, Bahia, 1 fev. 1921, ano 9, ed. nº 2988, cad. 1, p. 2.

_____. Oleos lubrificantes. **A Tarde**, Bahia, 2 out. 1920a, ano 8, ed. nº 2890, cad. 1, p. 6.

_____. Diversos, “AUTO Overland – Vendem-se dois em optimo estado. **A Tarde**, Bahia, 2 out. 1920b, ano 8, ed. nº 2890, cad. 1, p. 6.

_____. O commercio de autos: o deposito da firma Agenor Gordilho. **A Tarde**, Bahia, 9 set. 1920, ano 8, ed. nº 2881, cad. 1, p. 2.

_____. Velas Champion. **A Tarde**, Bahia, 25 fev. 1920, ano 8, ed. nº 2698, cad. 1, p. 2.

_____. Automoveis “Overland”. **A Tarde**, Bahia, 30 nov. 1917, ano 6, ed. nº 1549, cad. 1, p. 2.

_____. Depois de uma rápida excursão comercial pelos Estados Unidos e Europa, regressou, no Asturias, o Sr. Agenor Gordilho. **A Tarde**, Bahia, 15 out. 1912, ano 1, ed. nº 1, cad. 1, p. 2.

ABCRAD. Associação Brasileira de Comerciantes e Recicladores de Veículos Descontinuados. **Website institucional**. Disponível em: <<https://www.abcar.org/>>. Acesso em: 23 mai. 2016.

ABREU, João Capistrano Honório de. **Caminhos antigos e o povoamento do Brasil**. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia, 1989.

ACEFS/UEFS. Associação Comercial de Feira de Santana; Centro das Indústrias de Feira de Santana; Universidade Estadual de Feira de Santana. **Cadastro geral de empresas de Feira de Santana**. Feira de Santana/BA: [s. ed.], 1978-79.

ACORDA CIDADE. Engenheiro relata os principais problemas da mobilidade em Feira de Santana. **Acorda Cidade**. Feira de Santana, 14 nov. 2017. Disponível em: <<http://www.acordacidade.com.br/imprimir/185672/engenheiro-relata-os-principais-problemas-da-mobilidade-em-feira-de-santana.html>>. Acesso em: 5 jan. 2018.

_____. Polícia Civil realiza operação em lojas de peças automotivas. **Acorda Cidade**, Feira de Santana, 07 out. 2016. Disponível em: <<http://www.acordacidade.com.br/imprimir/166992/pol%C3%ADcia-civil-realiza-opera%C3%A7%C3%A3o-em-lojas-de-pe%C3%A7as-automotivas.html>>. Acesso. 5 mar. 2017.

_____. Polícia Civil descobre mais um desmanche de veículos em Feira de Santana. **Acorda Cidade**, Feira de Santana, 18 nov. 2015. Disponível em: <<http://www.acordacidade.com.br/imprimir/150895/pol%C3%ADcia-civil-descobre-mais-um-desmanche-de-ve%C3%ADculos-em-feiras-de-santana.html>>. Acesso. 3 mar. 2017.

_____. UFBA vai elaborar novo Plano Diretor para Feira de Santana. **Acorda Cidade**, Feira de Santana, 31 ago. 2015. Disponível em: <<http://www.acordacidade.com.br/imprimir/147228/ufba-vai-elaborar-novo-plano-diretor-para-feira-de-santana.html>>. Acesso. 20 jul. 2017.

_____. Defensores explicam motivos que levaram à suspensão das obras do BRT. **Acorda Cidade**. Feira de Santana, 17 jul. 2015. Disponível em: <<http://www.acordacidade.com.br/imprimir/145157/defensores-explicam-motivos-que-levaram-a-suspensao-das-obras-do-brt.html>>. Acesso em: 20 jul. 2017.

_____. Audiência pública discutiu Plano Diretor e de Mobilidade Urbana. **Acorda Cidade**, Feira de Santana, 10 jun. 2015. Disponível em: <<http://www.acordacidade.com.br/imprimir/143395/audiencia-publica-discutiu-plano-diretor-e-de-mobilidade-urbana.html>>. Acesso em: 20 jul. 2017.

AGUIAR, Alexandre de Oliveira e; JOAQUIM FILHO, José. Veículos em fim de vida como resíduos: panorama, fragilidades e perspectivas do gerenciamento no Brasil. SIMPÓSIO DE ADMINISTRAÇÃO DA PRODUÇÃO E OPERAÇÕES INTERNACIONAIS (SIMPOI), 15, **Anais**, São Paulo. 2012. Disponível em: <<http://www.fgv.br/simpoi>>. Acesso em: 25 out. 2016.

ALENCAR, Hélder. **31 anos de micareta**. Feira de Santana: Fundação Senhor dos Passos, 2011.

ALMEIDA, Amaury F. de. **Manutenção de automóveis**: automóveis, <jeeeps> e caminhonetes (1936-1956). Rio de Janeiro: [s./ed.], 1956.

ALMEIDA, Carla Cristina Rosa de *et al.* Indústria automobilística brasileira: conjuntura recente e estratégias de desenvolvimento. **Indicadores Econômicos**. Porto Alegre, v. 34, nº 1, p. 135-152, 2006. Disponível em: <<https://revistas.fee.tche.br/index.php/indicadores/article/download/1450/1814>>. Acesso em: 27 jan. 2017.

ANDAN, O.; D'ARCIER, B. F.; RAUX, C. Mouvements, déplacements, transport: la mobilité quotidienne. In: AURAY, J. P.; BAILLY, A.; DERYCKE, P. H.; HURIOT, J. M. (Org.). **Encyclopédie d'économie spatiale**: concepts, comportements, organisations. Paris: Economica, 1994. p. 247-252.

ANDRADE, Celeste Maria Pacheco de. **Origens do povoamento de Feira de Santana**: um estudo de história colonial. 1990. 165f. Dissertação (Mestrado em História). Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas - Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1990.

ANDRADE JÚNIOR. Nivaldo Vieira *et al.* Arquitetura brutalista na Bahia: levantamento e análise crítica. **SEMINÁRIO DOCOMOMO BRASIL**: arquitetura moderna e internacional: conexões brutalistas 1955-75, **10**, Curitiba/PR, 2013.p. 30. Disponível em: <http://docomomo.org.br/wp-content/uploads/2016/08/OBR_80.pdf>. Acesso em: 13 abr. 2016.

ANFAVEA. **Faturamento da indústria automobilística no Brasil**. São Paulo: 2017a. Disponível em: <<http://www.anfavea.com.br/estatisticas.html>>. Acesso em: 12 dez. 2017.

_____. **Anuário da Indústria Automobilística Brasileira**. Brasil, 2017b. Disponível em: <<http://www.virapagina.com.br/anfavea2017/>>. Acesso em: 12 dez. 2017.

_____. **Anuário da Indústria Automobilística Brasileira**. Brasil, 2016. Disponível em: <<http://www.virapagina.com.br/anfavea2016/files/assets/basic-html/page-I.html>>. Acesso em: 12 dez. 2017.

_____. **Indústria automobilística brasileira**: 50 anos. 2006. Disponível em: <<http://www.anfavea.com.br/50anos/8.pdf>>. Acesso em: 13 dez. 2017.

ANTONIL, André João. **Cultura e opulência do Brasil por suas drogas e minas**. São Paulo: Poeteiro Editor Digital, 2014.

ARAUJO, Alessandra Oliveira. O comércio informal em Feira de Santana - Bahia - Brasil: permanências e mudanças. ENCONTRO DE GEÓGRAFOS DE AMÉRICA LATINA. **Anais**, Lima/Peru. 2013. Disponível em:

<http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal14/Geografiasocioeconomica/Geografiaeconomica/17.pdf+&cd=1&hl=pt-BR&ct=clnk&gl=br_>. Acesso em: 1 mai. 2015.

ARAÚJO JUNIOR, José Tavares de. **Restrições verticais no mercado brasileiro de autopeças: impactos anticompetitivos**. 2006. Disponível em: <<http://anfape.org.br/imagens/Nota%20tecnica%20Jose%20Tavares%202012-2006.pdf>>. Acesso: 25 jan. 2016.

ASSOVEBA - Associação dos Revendedores Independentes de Veículos. **Website institucional**. Disponível em <<http://www.assoveba.com.br/>>. Acesso em: 16 nov. 2016.

AZEVEDO, Livia Dias de. Potencialidades narrativas de fotografias da cidade. **Revista Brasileira de Educação Geográfica**, Campinas, v. 3, nº 6, p. 142-157, 2013. Disponível em: <<http://www.revistaedugeo.com.br/ojs/index.php/revistaedugeo/article/viewFile/163/107>>. Acesso em: 30 jun. 2015.

AZEVEDO, Livia Dias de; OLIVEIRA, Lysie dos Reis. Recortes de imagens urbanas da cidade de Feira de Santana, Bahia, Brasil. ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS DA IMAGEM, 3, **Anais**, Londrina/PR. 2011, p. 1830-1842 Disponível em: <<http://www.uel.br/eventos/eneimagem/anais2011/trabalhos/pdf/Livia%20Dias%20de%20Azvedo,%20Lysie%20dos%20Reis%20Oliveira.pdf>>. Acesso em: 28 ago. 2015.

BAHIA. Secretaria da Fazenda. Decreto nº 902, de 30 de dezembro de 1991. Aprova o Regulamento do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores: IPVA. **Diário Oficial do Estado**, Bahia, 31 dez. 1991. Disponível em: <<http://www.sefaz.ba.gov.br/geral/arquivos/download/ripva.pdf>>. Acesso em: 1 jun. 2016.

BAHIA NOTÍCIAS. Obras para construção do BRT em Feira de Santana são autorizadas. **Bahia Notícias**, Bahia, 29 jun. 2015. Disponível em: <<http://g1.globo.com/bahia/noticia/2015/06/obras-para-construcao-do-brt-em-feira-de-santana-sao-autorizadas.html>>. Acesso em: 20 jul. 2017.

BAHIA. SEPLAN. Secretaria de Planejamento. **Mapa dos territórios de identidade do Estado da Bahia**. 2015. Disponível em: <http://www.seplan.ba.gov.br/arquivos/File/politica-territorial/PUBLICACOES_TERRITORIAIS/Historico_da_Politica_Territorial_da_Bahia.pdf>. Acesso em: 26 jun. 2017.

BAHIA. Andamento de processos. **Diário de Justiça do Estado**, Bahia, 31 ago. 2017, Caderno 2 - Entrância Final - Capital, p. 105, Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/diarios/documentos/494136162/andamento-do-processo-n-0755349-7520138050001-execucao-fiscal-taxa-de-licenciamento-de-estabelecimento-31-08-2017-do-tjba?ref=topic_feed>. Acesso em: 25 set. 2017.

BALLOU, Ronald H. **Logística empresarial: transportes, administração de materiais e distribuição física**. São Paulo: Atlas, 2006.

BARBOSA, Milton Augusto. **Gestão de automóveis final de vida no Estado de São Paulo: um modelo de reciclagem, reuso e destinação sustentável**, 2015. 123 fl. Dissertação (Mestrado) Processos Tecnológicos e Ambientais – Universidade de Sorocaba, Sorocaba/SP, 2015.

BEDÊ, Marco Aurélio. A política automotiva nos anos 90. In: ARBIX, Glauco; ZILBOVICIUS, Mauro (Orgs). **De JK a FHC: a reinvenção dos carros**. São Paulo: Scritta, 1997. p. 357-387.

_____. **A indústria automobilística no Brasil nos anos 90: proteção efetiva, reestruturação e política industrial**. 1996. 188f. Tese (Doutorado em Economia). Faculdade de Economia e Administração - Universidade de São Paulo, São Paulo, 1996.

BLINDER, Maria Cecília Pereira *et al.* Condições de trabalho em oficinas de veículos automotores de Botucatu: nota prévia. **Informe Epidemiológico do SUS**, Botucatu/SP, v. 10, nº 2, p. 67-79, 2001.

BOAVENTURA, Maria Eugênia (Org.). **A paisagem urbana e o homem: memórias de Feira de Santana**. Feira de Santana: UEFS, 2006.

BOAVENTURA, Alberto Alves. **Cronifatos**. Feira de Santana: Radar, 1983.

BOER, Dirce. Mudanças nos hábitos de compra do reparador: tendência ou necessidade? **Mercado/CINAU**, São Paulo, SP, 9 abr. 2014. Disponível em: <<http://www.oficinabrasil.com.br/noticia/mercado-cinau/mudanca-nos-habitos-de-compra-do-reparador-tendencia-ou-necessidade>>. Acesso em: 19 jan. 2017.

BONELLI, Regis. Políticas de competitividade industrial no Brasil: 1995-2000. **Texto para Discussão IPEA**, Brasília/DF, v. 810, 2001.

BRASIL. Planalto, Casa Civil. **Lei nº 5.108**, de 21 de setembro de 1966. Institui o Código Nacional de Trânsito. 1966. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1950-1969/L5108.htm>. Acesso em: 25 jan. 2016.

_____. **Decreto nº 62.127**, de 16 de janeiro de 1968. Aprova o regulamento do Código Nacional de Trânsito. 1968. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/antigos/d62127.htm>. Acesso em: 25 jan. 2016.

_____. **Lei nº 6.729**, de 28 de novembro de 1979. Dispõe sobre a concessão comercial entre produtores e distribuidores de veículos automotores de via terrestre. 1979. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L6729.htm>. Acesso em: 25 jan. 2016.

_____. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**, 5 out. 1988. Disponível em: <<http://www.stf.jus.br/arquivo/cms/legislacaoConstituicao/anexo/CF.pdf>>. Acesso em: 2 out. 2017.

_____. **Lei nº 8.132**, de 26 de dezembro de 1990. Altera a redação dos Arts. 2º, 5º, 6º, 8º, 13 e 28, revoga o Art. 14, da Lei nº 6.729, de 28 de novembro de 1979. 1990a.. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L8132.htm>. Acesso em: 25 jan. 2016.

_____. **Decreto nº 99.658**, de 30 de outubro de 1990. Regulamenta, no âmbito da Administração Pública Federal, o reaproveitamento, a movimentação, a alienação e outras formas de desfazimento de material. 1990b. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/antigos/d99658.htm>. Acesso em: 27 jul. 2015.

_____. **Lei nº 8.722**, de 22 de outubro de 1993. Torna obrigatória a baixa de veículos vendidos como sucata e dá outras providências. 1993 a. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/1989_1994/L8722.htm>. Acesso em: 25 jan. 2016.

_____. **Decreto nº 1.305**, de 9 de novembro de 1994. Regulamenta a Lei nº 8.722, de 27 de outubro de 1993, que torna obrigatória a baixa de veículos vendidos como sucata e dá outras providências. 1994. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/d1305.htm>. Acesso em: 25 jan. 2016.

_____. **Lei nº 9.503**, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. 1997. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503.htm>. Acesso em: 25 jan. 2016.

_____. **Lei nº 10.257**, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os Arts. 182 e 183 da Constituição Federal estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. 2001. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil/leis/LEIS_2001/L10257.htm>. Acesso em: 27 jul. 2015.

_____. **Lei Complementar nº 123**, de 14 de dezembro de 2006. Institui o Estatuto Nacional da Microempresa e da Empresa de Pequeno Porte [...]. 2006. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LCP/Lcp123.htm>. Acesso em: 27 jan. 2016.

_____. **Lei Complementar nº 128**, de 19 de dezembro de 2008. Altera a Lei Complementar nº 123, de 14 de dezembro de 2006, altera as Leis nos 8.212, de 24 de julho de 1991, 8.213, de 24 de julho de 1991, 10.406, de 10 de janeiro de 2002 – Código Civil, 8.029, de 12 de abril de 1990, e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp128.htm>. Acesso em: 27 jan. 2016.

_____. **Lei nº 12.305**, de 2 de agosto de 2010. Institui a Política Nacional de Resíduos Sólidos [...]. 2010. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2010/lei/112305.htm>. Acesso em: 15 out. 2017.

_____. **Lei nº 12.587**, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana [...]. 2012. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm>. Acesso em: 25 jan. 2016.

_____. **Lei nº 12.977**, de 20 de maio de 2014. Regula e disciplina a atividade de desmontagem de veículos automotores terrestres [...]. 2014. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2014/Lei/L12977.htm>. Acesso em: 16 dez. 2016.

_____. **Lei nº 13.154**, de 30 de julho de 2015. Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e a Lei nº 13.001, de 20 de junho de 2014; e dá outras providências. 2015. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/L13154.htm>. Acesso em: 27 jul. 2015.

_____. **Lei nº 13.160**, de 25 de agosto de 2015. Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre retenção, remoção e leilão de veículo, e revoga a Lei nº 6.575, de 30 de setembro de 1978. 2015. Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/L13160.htm>. Acesso em: 27 jul. 2015.

_____. DENATRAN/CONTRAN. **Resolução nº 530**, de 14 de maio de 2015. Regulamenta a Lei nº 12.977, de 20 de maio de 2014, que regula e disciplina a atividade de desmontagem de veículos automotores terrestres. 2015. Disponível em:

<<http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/Resolucao5302015.pdf>>. Acesso em: 3 set. 2016.

_____. CONTRAN. **Resolução nº 11**, de 23 de janeiro de 1998. Estabelece critérios para a baixa de registro de veículos a que se refere, bem como os prazos para efetivação. 1998.

Disponível em: <<https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=96450>>. Acesso em: 27 jul. 2015.

_____. CONTRAN. **Resolução nº 113**, de 05 de maio de 2000. Acrescentar § 4º ao artigo 1º da Resolução nº 11/98 - CONTRAN. 2000. Disponível em: <

http://www.normasbrasil.com.br/norma/resolucao-113-2000_96487.html>. Acesso em: 27 jul. 2015.

_____. CONTRAN. **Resolução nº 179**, de 7 de julho de 2005. Estabelece a revisão de procedimentos para a baixa de registro de veículos conforme o disposto no art. 126 do Código de Trânsito Brasileiro - CTB e na Resolução CONTRAN nº 11/98. 2005. Disponível em: <<https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=102450>>. Acesso em: 27 jul. 2015.

_____. CONTRAN. **Resolução nº 611**, de 24 de maio de 2016. Regulamenta a Lei nº 12.977, de 20 de maio de 2014, que regula e disciplina a atividade de desmontagem de veículos automotores terrestres. 2016. Disponível em:

<<http://www.denatran.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao61120162.pdf>>. Acesso em: 3 set. 2016.

_____. SUSEP/CNSP. **Resolução nº 336**, de 31 de março de 2016. Dispõe sobre as regras e os critérios para operação do seguro popular de automóvel com permissão de utilização de peças usadas oriundas de empresas de desmontagem, conforme lei específica. 2016.

Disponível em: <<https://www.sincor.org.br/wp-content/uploads/2017/01/17-CNSP-336-2016.pdf>>. Acesso em: 10 abr. 2017.

BUARQUE, Sérgio C. **Construindo o desenvolvimento local sustentável: metodologia de planejamento**. Rio de Janeiro: Garamond, 2002.

BUSSER, Giceli; MORAES, Daiane Ribas. Resíduos mecânicos sob a perspectiva contábil. FÓRUM INTERNACIONAL ECOINOVAR, **3**, Santa Maria/RS, 3-4 set. -2014. Disponível em: <<http://ecoinovar.com.br/cd2014/arquivos/artigos/ECO107.pdf>>. Acesso em: 7 jan. 2017.

CALMON, Pedro. **História da civilização brasileira**. Brasília/DF: Senado Federal, 2002.

CAMARGO, Fabrício Andrade. **O mercado de peças de reposição da indústria automobilística no Brasil**: um estudo de caso exploratório. 2016. 103f. Dissertação (Mestrado em Gestão Internacional) - Escola Superior de Propaganda e Marketing, Programa de Pós-graduação em Gestão Internacional, São Paulo, 2016.

CAMPOS, Edmilson Soares *et al.* Heurística do julgamento: uma análise dos lances em leilões sob a perspectiva do valor justo e da maldição do vencedor. **Veredas**, Caruaru/PE, ano 12, v. 9, nº 2, 2016. Disponível em: <<http://veredas.favip.edu.br/ojs/index.php/veredas1/article/view/405/35>>. Acesso em: 23 jun. 2017.

CAPORALI, Renato; VOLKER, Paulo (Orgs.) **Metodologia de desenvolvimento de arranjos produtivos locais**: Projeto Promos, SEBRAE, BID. Brasília/DF: SEBRAE, 2004.

CARVALHO, Ana Dias da Silva. Feira de Santana e o Comércio do Gado. **Boletim Paulista de Geografia**, São Paulo/SP, nº 28, p. 14-36, mar. 1958.

CASSIOLATO, José Eduardo; LASTRES, Helena Maria Martins. O foco em arranjos produtivos e inovativos locais de micro e pequenas empresas. In: LASTRES, M.; CASSIOLATO, J., MACIEL, M. **Pequenas empresas**: cooperação e desenvolvimento local. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 2003.

CASTRO, Bernardo Hauch Ribeiro de; BARROS, Daniel Chiari; VAZ, Luiz Felipe Hupsel. Além da engenharia: panorama do capital nacional na indústria automotiva brasileira e *insights* para uma política pública rumo ao desenvolvimento de tecnologia automotiva no Brasil. **BNDES Setorial**, Rio de Janeiro, nº 40, p. 385-425, set. 2014. Disponível em: <<https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/handle/1408/3106>>. Acesso: 4 jan. 2017.

CASTRO, Daniel E. **Reciclagem & sustentabilidade na indústria automobilística**. Belo Horizonte: Rona, 2012.

CERQUEIRA, Eufrosina de Azevêdo. Análise do fenômeno urbano na cidade de Feira de Santana, Bahia, Brasil, através da aplicação de políticas públicas. World Congress on Communication and Arts, 5. **Anais eletrônicos**, Guimarães, Portugal, Apr. 15-18, 2012. Disponível em: <<http://proceedings.copec.org.br/index.php/wcca/article/view/215/200>>. Acesso em: 12 mai. 2014.

CERQUEIRA, Luiz Lanat Pedreira de. **O primeiro carro da Bahia**. Salvador: Instituto Geográfico e Histórico da Bahia, 2001.

CHAGAS, Rogério dos Santos *et al.* Movimentos competitivos no canal de distribuição: o varejo de autopeças. ENCONTRO DE ESTUDOS SOBRE EMPREENDEDORISMO E GESTÃO DE PEQUENAS EMPRESAS, 6, Recife/PE, 2010. Disponível em: <<http://www.anegepe.org.br/edicoesanteriores/recife/PE324.pdf>>. Acesso em: 19 out. 2016.

CNI. Confederação Nacional da indústria; Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores. **Indústria automobilística e sustentabilidade**. Brasília/DF: CNI, 2012.

COIMBRA, Crésio. **Visão histórica e análise conceitual dos transportes no Brasil**. Rio de Janeiro: CEDOP, 1974.

CORRÊA, Henrique L.; CORRÊA, Carlos A. **Administração de produção e operações**: manufatura e serviços: uma abordagem estratégica. 2ed. São Paulo: Atlas, 2008.

CORRÊA, Roberto. Lobato. **A rede urbana**. São Paulo: Ática, 1989a.

_____. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 1989b.

CORREIA, João Carlos. **Impactos da indústria automobilística nas cidades do estado de São Paulo e sua transformação em função do processo industrial**. São Paulo, 2008. 288 fl.: Tese (Doutorado), Área de Concentração: Planejamento Urbano e Regional, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo – Universidade de São Paulo, São Paulo.

CORREIO 24 HORAS. Yazaki anuncia fechamento de sua fábrica em Feira de Santana. **Correio 24 Horas**, Feira de Santana: 2 jul. 2014. Disponível em: <<http://www.correio24horas.com.br/detalhe/noticia/yazaki-anuncia-fechamento-de-sua-fabrica-em-feira-de-santana/?cHash=0a5a6517cefbad5dff50d99ce1e0f19>>. Acesso em: 20 ago. 2016.

CORREIO FEIRENSE. O novo plano diretor de Feira de Santana. **Correio Feirense**, Feira de Santana, 10 jul. 2015. Disponível em: <<http://www.correiofeirense.com.br/noticia/17196/o-novo-plano-diretor-de-feira-de-santana>>. Acesso em: 20 jul. 2017.

COSTA, Carlos Eduardo de Mira; COSTA JÚNIOR, Antônio Gil da. A lei de responsabilidade fiscal como instrumento gerencial para a administração pública. **Âmbito Jurídico**, Rio Grande, nº 121, fev. 2014. Disponível em: <http://ambito-juridico.com.br/site/?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=14483&revista_caderno=4>. Acesso em: 7 jun. 2017.

COSTA, Eduardo José Monteiro da. **Arranjos produtivos locais: políticas públicas e desenvolvimento regional, social e ambiental**. Brasília: Mais, 2010.

COSTA, Rodrigo Morem da. **Estratégias competitivas e desempenho econômico: o caso da indústria automobilística brasileira de 1986 a 2007**. Porto Alegre, 2008. 185 fl. Dissertação (Mestrado em Economia) - Programa de Pós-Graduação em Economia, Faculdade de Ciências Econômicas, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2008.

COUTO, Ronaldo Costa. **Juscelino Kubitschek**. Brasília/DF: Câmara dos Deputados, Biblioteca Digital, 2011. (Série Obras em Parceria, 2). Disponível em: <<http://bd.camara.leg.br/bd/handle/bdcamara/7549>>. Acesso em: 23 set. 2017.

CRUZ, Rossini Cerqueira da. **A inserção de Feira de Santana (BA) nos processos de integração produtiva e de desconcentração econômica nacional**. 1999. 355fl. Tese (Doutorado em Ciências Econômicas) - Programa de Pós-Graduação em Ciências Econômicas, Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas/SP, 1999.

CUNHA, Aloísio Santos da. **Descaminhos do trem: as ferrovias na Bahia e o caso do trem da Grota (1912-1976)**. Salvador, 2011. 233 fl. Dissertação (Mestrado), Programa de Pós-Graduação em História, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas - Universidade Federal da Bahia, Salvador.

CUNHA, Nayara Fernandes de Almeida. **Os coronéis e os outros: sujeitos, relações de poder e práticas sociais em Feira de Santana (1907-1927)**. Feira de Santana, 2013. 152 f. Dissertação (Mestrado) Programa de Pós-Graduação em História - Universidade Estadual de Feira de Santana, Feira de Santana/BA.

DANTAS, Monica Duarte. Povoamento e ocupação do sertão de dentro baiano: Itapicuru, 1594-1822. **Penépole**, Revista de História e Ciências Sociais, São Paulo, nº 23, p. 9-30, 2000.

Disponível em: <<https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/2655378.pdf>>. Acesso em: 22 jun. 2015.

DE OLHO NA CIDADE. Polícia Civil apreende peças em ferro velho na Rua de Aurora. **De Olho na Cidade**, Feira de Santana: 2, set. 2015. Disponível em: <<http://www.deolhonacidade.net/noticias/35484/policia-civil-apreende-peças-em-ferro-velho-na-rua-de-aurora.html>>. Acesso em: 5 mar. 2017.

DIAS, Ana Valéria Carneiro; GALINA, Simone Vasconcelos Ribeiro; SILVA, Flavio d'Angelo. **Análise contemporânea da cadeia produtiva do setor automobilístico**: aspectos relativos à capacitação tecnológica. 1999. Disponível em: <http://www.abepro.org.br/biblioteca/enegep1999_a0577.pdf>. Acesso em: 23 jun. 2015.

DIAS, José Luciano de Mattos; QUAGLINO, Maria Ana. **A questão do petróleo no Brasil**: uma história da Petrobras. Rio de Janeiro: CPDOC: PETROBRAS, 1993.

DONAIRE, Denis *et al.* Competitividade de *clusters* comerciais: estudo sobre uma aglomeração de pequenas lojas de veículos no município de São Paulo. **Revista da Micro e Pequena Empresa**, Campo Limpo Paulista/SP, v. 7, n° 3, p. 64-78, 2013.

DUARTE, Renata Barbosa de Araújo. **Histórias de sucesso**: acesso a mercado central de negócios. Brasília: SEBRAE, 2008.

EMPRESA DE TRANSPORTE SANTANA. **Nossa História**. 2016. Disponível em: <<http://www.empresasantana.com.br/site/santana.html>>. Acesso em: 12 abr. 2016.

FALCÃO, Adnil Dias. **Olhares sobre Newton Falcão**. Salvador: Idea Design, 2008.

FALCÃO, João. **A vida de João Marinho Falcão**: vitória do trabalho e da honra. Brasília/DF: Pax, 1993.

FARIA, Luceli Aparecida da Silva. **O papel do plano diretor no desenvolvimento municipal**. 2011. 22 f. Monografia (Especialização em Gestão Pública), Programa de Nacional de formação em Administração Pública, Departamento de Administração - Universidade Estadual de Maringá, Maringá/PR, 2011.

FEIRA DE SANTANA. Prefeitura Municipal. **Lei nº 37, de 5 de abril de 1990**. Lei Orgânica do Município de Feira de Santana/BA. 1990. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/lei-organica-feira-de-santana-ba>>. Acesso em: 23 nov. 2015.

_____. **Lei nº 1615, de 11 de novembro de 1992. Dispões sobre o ordenamento do uso e da ocupação do solo na área urbana do Município de Feira de Santana e dá outras providências**. 1992. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a/ba/f/feira-de-santana/lei-ordinaria/1992/161/1615/lei-ordinaria-n-1615-1992-dispoe-sobre-o-ordenamento-do-uso-e-da-ocupacao-do-solo-na-area-urbana-do-municipio-de-feira-de-santana-e-da-outras-providencias>>. Acesso em: 23 nov. 2015.

_____. **Lei nº 1802, de 8 de julho de 1995**. Modifica a estrutura organizacional da Prefeitura Municipal de Feira de Santana, e dá outras providências. 1995. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a/ba/f/feira-de-santana/lei-ordinaria/1995/180/1802/lei-ordinaria-n-1802-1995-modifica-a-estrutura-organizacional-da-prefeitura-municipal-de-feira-de-santana-e-da-outras-providencias>>. Acesso em: 23 nov. 2015.

_____. **Lei nº 2554, de 22 de dezembro de 2004.** Altera a estrutura organizacional do executivo de Feira de Santana e da outras providencias. 2004. Disponível em: < <https://leismunicipais.com.br/a/ba/f/feira-de-santana/lei-ordinaria/2004/255/2554/lei-ordinaria-n-2554-2004-altera-a-estrutura-organizacional-do-executivo-de-feira-de-santana-e-da-outras-providencias>>. Acesso em: 23 nov. 2015.

_____. **Lei nº 2592, de 5 de julho de 2005.** Dispõe sobre a circulação da Fundação Cultural Municipal. 2005. Disponível em: < <https://leismunicipais.com.br/a/ba/f/feira-de-santana/lei-ordinaria/2004/255/2554/lei-ordinaria-n-2554-2004-altera-a-estrutura-organizacional-do-executivo-de-feira-de-santana-e-da-outras-providencias>>. Acesso em: 23 nov. 2015.

_____. **Lei nº 2876, de 28 de março de 2008.** Altera a estrutura organizacional do executivo municipal de Feira de Santana e dá outras providências. 2008. Disponível em: < <https://leismunicipais.com.br/a1/ba/f/feira-de-santana/lei-ordinaria/2008/287/2876/lei-ordinaria-n-2876-2008-altera-a-estrutura-organizacional-do-executivo-municipal-de-feira-de-santana-e-da-outras-providencias>>. Acesso em: 23 nov. 2015.

_____. **Lei complementar nº 53, de 7 de junho de 2011.** Altera a estrutura organizacional da Secretaria Municipal de desenvolvimento Social e dá outras providências. 2011a.. Disponível em: < <https://leismunicipais.com.br/a/ba/f/feira-de-santana/lei-complementar/2011/5/53/lei-complementar-n-53-2011-altera-a-estrutura-organizacional-da-secretaria-municipal-de-desenvolvimento-social-e-da-outras-providencias>>. Acesso em: 23 nov. 2015.

_____. **Lei complementar nº 54, de 7 de julho de 2011.** Altera a denominação e a estrutura da Secretaria Municipal de desenvolvimento Econômico de Feira de Santana e dá outras providências. 2011b. Disponível em: < <https://leismunicipais.com.br/a/ba/f/feira-de-santana/lei-complementar/2011/5/54/lei-complementar-n-54-2011-altera-a-denominacao-e-a-estrutura-da-secretaria-municipal-de-desenvolvimento-economico-de-feira-de-santana-e-da-outras-providencias>>. Acesso em: 23 nov. 2015.

_____. **Lei complementar nº 75, de 20 de junho de 2013.** Fixa os limites interdistritais, amplia o perímetro urbano e delimita 06 (seis) novos bairros o distrito sede do município de Feira de Santana e dá outras providências. 2013a. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a/ba/f/feira-de-santana/lei-complementar/2013/7/75/lei-complementar-n-75-2013-fixa-os-limites-interdistritais-amplia-o-perimetro-urbano-e-delimita-06-seis-novos-bairros-do-distrito-sede-do-municipio-de-feira-de-santana-e-da-outras-providencias>>. Acesso em: 23 nov. 2015.

_____. **Lei nº 3388, de 20 de junho de 2013.** Institui o Sistema Municipal de Educação do Município de Feira de Santana e dá outras providências. 2013b. Disponível em: < <https://leismunicipais.com.br/a/ba/f/feira-de-santana/lei-ordinaria/2013/338/3388/lei-ordinaria-n-3388-2013-institui-o-sistema-municipal-de-educacao-do-municipio-de-feira-de-santana-e-da-outras-providencias>>. Acesso em: 23 nov. 2015.

_____. **Lei nº 3389, de 20 de junho de 2013.** Altera dispositivos da Lei Municipal nº 1.802/1995 que modifica a estrutura organizacional da Prefeitura Municipal do Município de Feira de Santana e dá outras providências. 2013c. Disponível em: < <https://leismunicipais.com.br/a1/ba/f/feira-de-santana/lei-ordinaria/2013/338/3389/lei-ordinaria-n-3389-2013-altera-dispositivos-da-lei-municipal-n-1802-1995-que-modifica-a>>

estrutura-organizacional-da-prefeitura-do-municipio-de-feira-de-santana-e-da-outras-providencias>. Acesso em: 23 nov. 2015.

_____. **Lei Complementar nº 86, de 5 de abril de 2014.** Altera, modifica, amplia e dá nova redação à Lei nº 1615/92 e revoga a Lei complementar nº 46, de 19 de agosto de 2010. 2014. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a/ba/f/feira-de-santana/lei-complementar/2014/9/86/lei-complementar-n-86...>>. Acesso em: 23 nov. 2015.

_____. **Lei nº 3473, de 24 de setembro de 2014. Dispõe sobre nova redação para o código de obras e edificações do município de Feira de Santana, revogando integralmente a Lei nº 632/1969, e dá outras providências.** 2014. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a/ba/f/feira-de-santana/lei-ordinaria/2014/347/3473/lei-ordinaria-n-3473-2014-dispoe-sobre-nova-redacao-para-o-codigo-de-obras-e-edificacoes-do-municipio-de-feira-de-santana-revogando-integralmente-a-lei-n-6321969-e-da-outras-providencias>>. Acesso em: 23 nov. 2015.

_____. **Secretarias.** 2015. Disponível em: <<http://www.feiradesantana.ba.gov.br/secretarias.asp?id=4>>. Acesso em: 23 nov. 2015.

FENABRAVE. Federação Brasileira. **Fenabreve 50 anos unidos na mesma direção.** 2016. Disponível em: <<http://www.fenabreve.org.br/downloads/LivroFenabreve50Anos.pdf>>. Acesso em: 13 dez. 2017.

FENAUTO. Federação Nacional das Associações dos Revendedores de Veículos Automotores. **Website institucional.** Disponível em <<http://www.fenauto.org.br/>>.

Acesso em: 16 nov. 2016.

FERNANDES, Rosali Braga; LIMA, Jamile de Brito; NASCIMENTO, Vitor Souza do. Feira de Santana/Bahia: o desenvolvimento da Princesa do Sertão. Seminário sobre Desenvolvimento Regional, 2008, Santa Cruz do Sul/RS, 4. **Anais eletrônicos.** Santa Cruz do Sul/RS, 2008. Disponível em: <www.unisc.br/site/sidr/2008/textos/50.pdf>. Acesso em: 1 mai. 2015.

FIGUEREDO FILHO, Godofredo Rebello de. **Dimensão histórica da visita do Imperador a Feira de Santana.** Feira de Santana: Núcleo de Preservação da Memória Feirense; Fundação Senhor dos Passos, 2004.

_____. **Poema da Feira de Sant'Ana.** Salvador: EGBA, 1977.

FLEURY, Paulo. **Supply chain management: conceitos, oportunidades e desafios da implantação.** 1999. Disponível em: <<http://www.ilos.com.br/web/supplychainmanagementconceitosoportunidadesedesafiosdaimplementacao/>>. Acesso em: 23 jun. 2015.

FOGLIATTI, Maria Cristina; FILIPPO, Sandro; GOUDARD, Beatriz. **Avaliação de impactos ambientais.** Rio de Janeiro: Interciência, 2004.

FOLHA DO ESTADO. Contrato do Plano de Mobilidade Urbana é assinado. **Folha do Estado,** Feira de Santana, 30 nov. 2015. Disponível em: <<http://www.jornalfolhadoestado.com/noticias/41170/contrato-do-plano-de-mobilidade-urbana-e-assinado->>. Acesso em: 20 jul. 2017.

FOLHA DO NORTE. Pernambucana: ponto de convergência dos motoristas. **Folha do Norte**, Feira de Santana, 17 set. 2009a, p. 38.

_____. Liberato, uma lenda como pintor de carros. **Folha do Norte**, Feira de Santana, 17 set. 2009b, p. 25.

_____. Ruas ou pistas? **Folha do Norte**, Feira de Santana/BA, 9 dez. 1950, p. 1.

_____. “Mi-carême”. **Folha do Norte**, Feira de Santana, 25 mar. 1921, p. 1.

_____. Editais. **Folha do Norte**, Feira de Santana, 12 mar. 1921, p. 3.

_____. Autos e chauffers. **Folha do Norte**, Feira de Santana, 31 jul. 1920, p.1.

_____. Accidênte. **Folha do Norte**, Feira de Santana, 17 jan. 1914, p. 2.

_____. Dr. Alvaro Cova. **Folha do Norte**, Feira de Santana, 14 set. 1912, p. 1.

_____. A feira e a sivilização. **Folha do Norte**, Feira de Santana, 20 jul. 1912, p. 1.

_____. Cel. Epiphanio Souza: Seu regresso, do velho mundo, em companhia do Sr. Mario Andrade: brilhante recepção. **Folha do Norte**, Feira de Santana, 20 jul. 1912, p. 1.

FONSECA, Antônio Ângelo Martins da. **Instituição e desenvolvimento territorial: o desempenho municipal após a descentralização**. Feira de Santana: UEFS, 2005.

FORD DO BRASIL. **Website institucional**. Disponível em <<http://www.ford.com.br>>.

Acessos em: 16 nov. 2016.

FORMIGA, Fabio de Oliveira Nobre. **Como montar uma loja de autopeças: ideia de negócio**, São Paulo, Sebrae, 2016. Disponível em: <<http://www.sebrae.com.br/sites/PortalSebrae/ideias/Como-montar-uma-loja-depe%C3%A7as-automotivas>>. Acesso em: 10 jan. 2016.

FRAGOSO, João; FLORENTINO, Manolo; FARIA, Sheila de Castro. **A economia colonial brasileira: séculos XVI-XIX**. São Paulo: Atual, 1998.

FRANÇA, Cássio Luiz de; GARIBE FILHO, Roberto Nami. Políticas institucionais para o fomento ao desenvolvimento local. In: DOWBOR, Ladislau; POCHMANN, Márcio (Org.). **Políticas para o desenvolvimento local**. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2010.

FREIRE, Luis Cleber. **Nem tanto ao mar, nem tanto à terra: agropecuária, escravidão e riqueza em Feira de Santana, 1850-1888**. 2007. 167fl. Dissertação (Mestrado em História), Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas - Universidade Federal da Bahia, Salvador.

FREITAS, José Francisco Brandão de. **Reminiscências de Feira de Santana**. Feira de Santana: PrintMídia, 2013.

FREITAS, Nacelice Barbosa. **Urbanização em Feira de Santana: influência da industrialização (1970 - 1996)**. 1998. 189 fl. Dissertação (Mestrado em Urbanismo). Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Faculdade de Arquitetura - Universidade Federal da Bahia, Salvador.

FUNDAÇÃO SENHOR DOS PASSOS. Memórias: Caju de Ouro, 1992, O Cruzeiro, 1973, Livroto da Rádio Carioca, 1976, Revista Renascença, 1951, Revista Fiscal, 1952, Revista Seleções Fiscais, 1964. Feira de Santana: Fundação Senhor dos Passos, Núcleo de Preservação da Memória Feirense. CDROM.

GADELHA, Maria Fernanda. **Estrutura industrial e padrão de competição no setor de autopeças**: um estudo de caso. Campinas, 1984, 167 fl. 102. Dissertação (Mestrado em Economia), Instituto de Economia - Universidade Estadual de Campinas, 1984. Disponível em: <<http://repositorio.unicamp.br/jspui/handle/REPOSIP/286091>>. Acesso em: 8 mar. 2016.

GALVÃO, Renato de Andrade. Os povoadores da região de Feira de Santana. **Sitientibus**: Revista da Universidade Estadual de Feira de Santana, Feira de Santana/BA, ano I, nº 1, p. 25-31, jul. /dez. 1982.

GAMA, Raimundo Gonçalves (Coord.). **Memória fotográfica de Feira de Santana**. Feira de Santana: Fundação Cultural de Feira de Santana, 1994.

GATTÁS, Ramiz. **A indústria automobilística brasileira e a segunda revolução industrial**: origens e perspectivas. São Paulo: Prelo, 1981.

GAZIR, Augusto. O grupo Kia, que tem dívidas de R\$ 10,4 bi e entrou em concordata, afirma que manterá o projeto brasileiro. **Folha de S. Paulo**, São Paulo, 9 ago. 1997. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/dinheiro/fi090828.htm>>. Acesso em: 2 set. 2016.

GIUCCI, Guillermo. **A vida cultural do automóvel**: percursos da modernidade cinética. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2004.

GM. Chevrolet do Brasil. **Website institucional**. Disponível em: <<https://www.chevrolet.com.br/>>. Acesso em: 16 nov. 2017.

GODOY, Sandra. **Viva a reposição independente!** 14 ago. 2013. Disponível em: <<http://www.pellegrino.com.br/en/node/82374>>. Acesso em: 23 abr. 2015.

GONÇALVES, Vergniaud Calazans. **Automóvel no Brasil (1893-1966)**. São Paulo: Editora do Automóvel, 1966.

GUEDES, Angela Cardoso; FERNANDES, Lia Silva Peres. **Do móvel ao automóvel**: transitando pela história, São Paulo: Museu Histórico Nacional, 2009. Disponível em: <<http://docvirt.com/docreader.net/DocReader.aspx?bib=mhn&pagfis=23280>>. Acesso em: 23 ago. 2015.

HADDAD, Marcos Bittar. **Transformações econômicas e infraestrutura de transportes em Goiás, 1960-2014**. 2016. 195 fl. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Econômico). Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento econômico, Instituto de Economia - Universidade Estadual de Campinas, Campina/SP, 2016.

HENRIQUE, Alvaro. “Metalurgic” e “Rugby”, da Bélgica, rodaram nas ruas da Bahia em 1913. **A Tarde**, Bahia, 13 jul. 1988, p. 12.

HENRIQUE, Juliana da Silva. **A Feira de Capuame**: pecuária, territorialização e abastecimento: Bahia, século XVIII. 2014. 232 fl. Dissertação (Mestrado em História

Econômica), Programa de Pós-Graduação em História Econômica, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas - Universidade de São Paulo, São Paulo.

IACOCCA, Lee; NOVAK, William. **Uma autobiografia**. São Paulo: Cultura, 1985.

IBGE. Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Classificação Nacional de Atividades Econômicas: Subclasses para Uso da Administração Pública - Versão 2.2, 2015**. Disponível em: <https://ww2.ibge.gov.br/home/estatistica/economia/classificacoes/cnae_2_2_subclasses/default.shtm>. Acesso em: 20 jun. 2015.

_____. **Regiões de influência das cidades**. Rio de Janeiro: DGC, 2008. Disponível em: <<http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv40677.pdf>>. Acesso em: 20 jun. 2015.

_____. **O Brasil em síntese**. 2017. Disponível <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ba/feira-de-santana/panorama>>. Acesso em: 2 jan. 2018.

IMT. Instituto Mauá de Tecnologia. **Veículos em fim de vida (VFV)**. 2017. Disponível em: <<http://www.imt-ip.pt/sites/imtt/Portugues/Veiculos/CancelamentoMatricula/FimVida/Paginas/VFV.aspx>>. Acesso em: 27 out. 2017.

JABOUR, Luis Mauro. **Trajatória de crescimento e traços organizacionais do Grupo Brasmotor**. 2006, 394 fl.. Dissertação (Mestrado em Administração), Instituto COPPEAD de Administração - Universidade do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro. Disponível em: <http://www.coppead.ufrj.br/upload/publicacoes/Luis_Mauro_Jabour.pdf>. Acesso em: 8 mar. 2016.

JORNAL BRASIL PEÇAS. **Anfape defende uso de peças similares na reparação**. 24 fev. 2016. Disponível em: <<http://jornalbrasilpecas.com.br/2016/02/24/anfape-defende-uso-de-pecas-similares-na-reparacao/>>. Acesso em: 19 out. 2016.

KLERING, Luis Roque *et al.* Competências, papéis e funções dos poderes municipalismo contexto da administração pública contemporânea. **Análise**, Porto Alegre/RS, v. 22, n.º. 1, p. 31-43, 2011.

KRUSCHEWSKY, Eduardo. **Feira de Santana: do nascimento à emancipação**. Feira de Santana/BA: Studio Fúria, 2013.

LAJEDINHO, Antônio do. Codinome de Antônio Moreira Ferreira. **A Feira no século XX**. Feira de Santana: Talentos, 2006.

LATINI, Sidney A. **A implantação da indústria automobilística no Brasil: a substituição de importações ativa à globalização passiva**. São Paulo: Alaúde, 2007.

LEITE, Paulo Roberto. **Logística reversa: meio ambiente e competitividade**. São Paulo: Pearson Prentice Hall, 2009.

LIMA, Carlos Alberto Alves. **De luzes e becos: cartografias, itinerários e imagens "Complexo Rua do Meio", 1940-1960**. 2014. 168 fl. Dissertação. (Mestrado em História) - Pós-Graduação em História - Universidade Estadual de Feira de Santana/FS, Feira de Santana.

LIMA, Eliany Dionizio. **A feira livre na mediação campo-cidade**. 2012. 185 fl. Dissertação (Mestrado em Geografia), Núcleo de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal de Sergipe, São Cristóvão/SE, 2012.

LIMA, Maria Helena Palmer *et al.* **Divisão territorial brasileira**. Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2002. Disponível em: <ftp://ftp.ibge.gov.br/Censos/Censo_Demografico_2000/Anexos/CD_1/Desenho.zip> Acesso em: 27 mar 2016.

LIMA, Roberto Luiz de Cerqueira. **Educação superior em Feira de Santana: Bahia como fator de desenvolvimento Regional**. 2008. 183fl. Dissertação (Mestrado), Programa de Pós-Graduação em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Social - Universidade do Salvador, Salvador.

LOBÃO, Jocimara Souza Britto; SILVA, Barbara-Christine Marie Nentwig; **Análise socioambiental na região semiárida da Bahia: geoprocessamento como subsídio ao ordenamento territorial**. Feira de Santana: UEFS, 2013.

LOPES, Rodrigo Freitas. **Nos currais do matadouro público: o abastecimento de carne verde em Salvador no século XIX (1830-1873)**. 2009. 153 fl. Dissertação (Mestrado em História), Programa de Pós-Graduação em História, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas - Universidade Federal da Bahia, Salvador.

LUCHT, Richard Rigobert. **Desempenho de cadeias de suprimento no ambiente de negócios da era digital: um estudo dos elos da indústria de autopeças brasileira**. 2004. 315fl. Tese (Doutorado em Administração de Empresas), Escola de Administração de Empresas de São Paulo - Fundação Getúlio Vargas, São Paulo.

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. São Paulo: Martins Fontes. 1997.

MACHADO, Franklin de C. **Feira de Santana; Álbum**. Feira de Santana/BA: Cacimbinha, 1966.

MARCO, Cristhian Magnus de. Evolução constitucional do município brasileiro. **Revista Jus Navigandi**, Teresina/PI, ano 10, nº 693, 2005. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/6798>>. Acesso em: 7 jul. 2017.

MARINI; Marcos Junior Marini; SILVA, Christian Luiz da. Desenvolvimento regional e arranjos produtivos locais: uma abordagem sob a ótica interdisciplinar. **Revista Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional**, Taubaté/SP, v. 8, nº 2, p. 107-129, 2012.

MARTINS, Gisele Gomes. **Gestão de resíduos provenientes de veículos em fim de vida: análise da situação no Brasil e em Portugal**. Lisboa, 2011. 76 fl. Dissertação (Mestrado em Engenharia do Ambiente), Instituto Superior de Agronomia - Universidade Técnica de Lisboa. Lisboa.

MÁXIMO, Júlio Henrique Machado. **Competências favoráveis à implantação de um cluster: um estudo no pólo de confecções de Divinópolis**. Pedro Leopoldo, 2006. 150fls. Dissertação (Mestrado em Administração), Curso de Mestrado Profissional em Administração - Faculdades Integradas de Pedro Leopoldo, Pedro Leopoldo/ MG.

MEINERS, Wilhelm Eduard Milward de Azevedo. **Implantação da indústria automobilística e novos contornos da região de Curitiba**. Curitiba, 1999. (Dissertação), Mestrado em Desenvolvimento Econômico), Curso de Pós-Graduação em Economia, Setor de Ciências Sociais Aplicadas - Universidade Federal do Paraná, Curitiba/PR.

MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito administrativo brasileiro**. 28 ed. São Paulo: Malheiros, 2008.

MELLO, Carlos Alberto Almeida (Org.). **Memórias: periódicos feirenses: Santanópolis, 1954 a 1955, O Coruja, 1955 a 1957**. Feira de Santana: Fundação Senhor dos Passos; Núcleo de Preservação da Memória Feirense, 2010.

MELLO, Carlos Alberto Almeida; NEVES JÚNIOR, Antônio Carlos Borges B. (Orgs.). **Memórias: fragmentos da história de Feira de Santana**. Feira de Santana: Fundação Senhor dos Passos, Núcleo de Preservação da Memória Feirense, 2014. v. 1.

MELLO, Diogo Lordello de. Governo e administração municipal: a experiência brasileira. **Revista Brasileira de Administração Pública**, Rio de Janeiro, v. 35, nº 2. 2001.

Disponível em: <<http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/rap/article/view/6372/4957>>. Acesso em: 6 jun. 2017.

MENESES, Fabiano Gonçalves; OLIVEIRA, Alarcon Matos de; SANTOS, Rosangela Leal. Evolução territorial do município de Feira de Santana: sua estrutura jurídica e o rebatimento na sua configuração espacial. SEMANA DE HISTÓRIA DO PONTAL, **Anais eletrônicos, 2**, Ituiutuba/MG, 2013. Disponível em: <http://www.facip.ufu.br/sites/facip.ufu.br/files/Anexos/Bookpage/Fabiano%20Gon%C3%A7alves%20Meneses_0.pdf>. Acesso em: 15 jun. 2017.

METAL LEVE. **A história da indústria de autopeças no Brasil**. São Paulo: Tempo & Memória; Metal Leve, 2000.

MILDEMBERGER, Lucélia. **Avaliação dos principais aspectos da reciclagem de veículos em fim de vida: comparação dos procedimentos legais, técnicos e administrativos entre Alemanha e Brasil**. Curitiba/PR, 2012. 160 fl. Dissertação (Mestrado Profissional) – Programa de Pós-Graduação em Meio Ambiente Urbano e Industrial, Setor de Tecnologia, SENAI/PR - Universidade Federal do Paraná, Universität Stuttgart. Curitiba.

MOREIRA, Mario Gomes. Uma viagem no tempo em Feira de Santana. In: **INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO E FEIRA DE SANTANA. Feira de Sant'Anna: história e estórias dos séculos XIX e XX**. Feira de Santana, Instituto Histórico e Geográfico de Feira de Santana, 2015. p. 137-143.

MOURA, Reinaldo Aparecido. **Sistemas e técnicas de movimentação e armazenagem de materiais**. São Paulo: IMAM, 2005.

MULLER, Luiz Henrique. **Regulação do equilíbrio econômico-financeiro das concessões de rodovias mediante taxa interna de retorno flutuante**. Rio de Janeiro, 2010. 108 fl. Dissertação (Mestrado em Gestão Empresarial), Centro de Formação Acadêmica e Pesquisa, Escola Brasileira de Administração Pública e de Empresas - Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro/RJ.

NEGRO, Antônio Luigi. Servos do tempo. In: ARBIX, Glauco; ZILBOVICIUS, Mauro (Org). **De JK a FHC: a reinvenção dos carros**. São Paulo: Scritta, 1997. p. 89-131.

NEVES, Erivaldo Fagundes. **Uma comunidade sertaneja: das sesmarias ao minifúndio** (um estudo de história regional e colonial). Salvador: EDUFBA; Feira de Santana: UEFS, 2008.

NOVAES, Antônio Galvão. **Logística e gerenciamento da cadeia de distribuição: estratégia, operação e avaliação**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2001.

NUNES, Wesley; MARTINS, Cléa. Matéria de capa. **Revista Mercado Automotivo**, nº 228, dez. 2013. Disponível em: <<http://www.revistamercadoautomotivo.com.br/Revista-Mercado-Automotivo.php?e=30>>. Acesso em: 17 jan. 2017.

O PROGRESSO. Automobilismo no Rio. **O Progresso**, Feira de Santana, 23 dez. 1906. p. 2

RIO DE JANEIRO. Prefeitura. Manual do prefeito [livro eletrônico]. 15ed. rev. atual. Rio de Janeiro: **IBAM**, 2016. Disponível em: <<http://www.ibam.org.br/estudos>>. Acesso em: 18 mar. 2017.

OLIVA, Jaime Tadeu. **A cidade sob quatro rodas: o automóvel particular como elemento constitutivo e constituidor da cidade de São Paulo, o espaço geográfico como componente social**. 2004. 356 fl. Tese (Doutorado em Geografia), Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana, Departamento de Geografia, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas - Universidade de São Paulo, São Paulo.

OLIVEIRA, Ana Maria Carvalho dos Santos. **Feira de Santana em tempos de modernidade: olhares, imagens e práticas do cotidiano (1950-1960)**. 2008. 211 fl. Tese (Doutorado em História), Programa de Pós-Graduação em História, Centro de Filosofia e Ciências Humanas - Universidade Federal de Pernambuco, Recife.

OLIVEIRA, Clóvis Frederico Ramaiana Moraes. **Canções da cidade amanhecendo: urbanização, memórias e silenciamentos em Feira de Santana, 1920-1960**. Salvador: EDUFBA, 2016.

_____. **“Canções da cidade amanhecendo”**: urbanização, memórias e silenciamentos em Feira de Santana, 1920-1960. 2011. 261 f. Tese (Doutorado em História), Programa de Pós-Graduação em História, Instituto de Ciências Humanas, Departamento de História - Universidade de Brasília, Brasília/DF.

_____. Entre currais e modelo: Eurico Alves leitor de Feira de Santana, 1940-1960. **Léngua & Meia**, Revista de Literatura e Diversidade Cultural, Feira de Santana, v. 7, nº 5, p. 20-37, 2009. Disponível em: <<http://periodicos.uefs.br/index.php/leguaEmeia/article/view/2017>>. Acesso em: 25 jun. 2015.

OLIVEIRA, Pérola Toneti de; SILVA, Suélen S. Cordeiro da; TONZAR Thatiana Freitas. Limites da expressão “veículos automotores” para fins de incidência do IPVA: as embarcações e aeronaves. **Revista de Direito Público**, Londrina/PR, v. 4, nº 2, p. 117-130, mai. /ago. 2009.

OLIVEIRA, Sidney de Araujo. **O desenho da Vila Fróes da Motta**: registro de uma época. 2003, 72 fl. Monografia (Especialização em História da Bahia) - Universidade Estadual de Feira de Santana, Feira de Santana/BA.

PAES, Jurema Mascarenhas. **Tropas e tropeiros na primeira metade do século XIX no alto sertão baiano**. 2001. fl.165 Dissertação (Mestrado em História Social), Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas - Universidade Federal da Bahia, Salvador/BA.

PAIVA, Carlos Águedo. **O que são sistemas locais de produção** (e porque eles são tão importantes na estratégia de desenvolvimento do governo democrático e popular no Rio Grande do Sul), 2002. Disponível em: <http://cdn.fee.tche.br/eeg/1/mesa_2_paiva.pdf>. Acesso em: 7 nov. 2017.

PARANÁ. Secretaria da Fazenda. **Manual de orientação da codificação na subclasse CNAE** Publicação eletrônica atualizada até outubro de 2006, p. 4. Disponível em:<<http://subcomissaoacnae.fazenda.pr.gov.br/UserFiles/File/CNAE/Manual%20CNAE%202-0.pdf>> Acesso em: 13 nov. 2016.

PARENTE, Juracy Gomes. **Varejo no Brasil**: gestão e estratégia. São Paulo: Atlas, 2009.

OLIVEIRA, Patrícia Medeiros de. **Formação e legalização do feiragui**: uma questão discursiva. Salvador, 2013. 107 fl. Dissertação (Mestrado), Estudos de Linguagem - Universidade do Estado da Bahia, Salvador/BA.

PEDREIRA, Pedro Tomás. **Município de Feira de Santana**: das origens às instalações. Salvador: Revista Alfa Gráfica e Editora, 1983.

PEREIRA, Rafael Henrique Moraes; HERRERO, Verónica. **Mobilidade pendular**: uma proposta teórico-metodológica. Rio de Janeiro: IPEA, mar. 2009 (Texto para Discussão, 1.395). Disponível em: <http://ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/TDs/td_1395.pdf>. Acesso em: 2 jun. 2015.

PEREIRA, Vicente de Brito. **Transportes**: história, crises e caminhos. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014.

PESSOA, Angelo Emílio da Silva. **As ruínas da tradição**: a Casa da Torre de Garcia d'Ávila, família e propriedade no Nordeste colonial. 2003. 294 fl. Tese (Doutorado em História Social), Programa de Pós-Graduação em História Social, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas - Universidade de São Paulo/SP.

PINHEIRO, Ivan Antônio; FRACASSO, Edi Madalena. **Previsões acerca da capacitação tecnológica nacional num ambiente globalizado**: uma análise do setor automobilístico brasileiro. 1998. Disponível em: <<http://www.anpad.org.br/admin/pdf/enanpad1998-orgest-04.pdf>>. Acesso: 5 mar. 2017.

PINTO, José Ferreira. História do transporte coletivo em Feira de Santana. In: INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO DE FEIRA DE SANT'ANNA. **História e estórias dos séculos XIX e XX**. Feira de Santana: Instituto Histórico e Geográfico de Feira de Santana, 2015. p. 121-124.

PINTO, Pedro Paulo Ayres. **Reciclagem automotiva e a aplicação da Lei nº 12.305/2010, como instrumento normativo da logística reversa veicular no Brasil**. Belo Horizonte,

2014. 102 fl. Dissertação (Mestrado) - Escola Superior Dom Helder Câmara. Belo Horizonte/MG.

_____. Aplicabilidade da logística reversa automotiva. **Âmbito Jurídico**, Rio Grande/RS, v. XV, nº 104, set. 2012. Disponível em: <http://www.ambito-juridico.com.br/site/?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=12245>. Acesso em: 3 fev 2017.

PIRELLI. Pirelli completa 80 anos de atuação industrial e um século de história no Brasil. **Notícias**: empresa, pneus de passeio. Santo André/SP, 2 jul. 2009. Disponível em: <<https://www.pirelli.com/tyre/br/pt/news/2009/07/02/pirelli-completa-80-anos-de-atuacao-industrial-e-um-seculo-de-historia-no-brasil/>>. Acesso em: 16 nov. 2017.

PIRES, Silvio R. I. **Gestão da cadeia de suprimentos**: conceitos, estratégias, práticas e casos (*Supply chain management*). São Paulo: Atlas, 2009.

POPADIUK, Silvio; MEINERT, Carlos Renato. A estratégia multimarca como um fator de inovação em revenda de veículos novos. **Revista de Ciências da Administração**, Rio de Janeiro, v. 9, nº 18, p. 80-104, mai. /ago 2001.

POPPINO, Rollie E. **Feira de Santana**. Salvador: Itapuã, 1968.

PREGO, Atahualpa Schmitz da Silva. **A memória da pavimentação no Brasil**. Rio de Janeiro: Associação Brasileira de Pavimentação, 2001.

REDE ÂNCORA. **Website institucional**. Disponível em <<http://www.redeancora.com.br/site/>>. Acesso em: 17 nov. 2016.

REIS, Wagner Alves. **Agostinho Fróes da Motta**: trajetórias e conquistas de um “homem de cor” em Feira de Santana (1856-1922). 2012. 218 fl. Dissertação. (Mestrado em História), Pós-Graduação em História - Universidade Estadual de Feira de Santana/Ba.

REZENDE, Denis Alcides; CASTOR, Belmiro Valverde Jobim. **Planejamento estratégico municipal**: empreendedorismo participativo nas cidades, prefeituras e organizações públicas. Rio de Janeiro: Brasport, 2005.

REZENDE, Denis Alcides; GUAGLIARDI, José Augusto. Planejamentos municipais, gestão de prefeituras e tecnologia da informação: estudos de casos em pequenos municípios paranaenses. **Revista de Ciências da Administração**, Florianópolis, Santa Catarina/SC, v. 10, nº 22, p. 186-211, 2008.

RIO, João do. **Vida vertiginosa**. Rio de Janeiro: H. Garnier, 1911. Disponível em: <http://www.literaturabrasileira.ufsc.br/_documents/53998512-joao-do-rio-vida-vertiginosa.pdf>. Acesso em: 18 jan. 2015.

RODRIGUES, Alean. Comerciantes de veículos da Ilha do Rato protestam em Feira. **A Tarde**, Bahia, 13 dez. 2012. Disponível em: <<http://atarde.uol.com.br/bahia/noticias/1472911-comerciantes-de-veiculos-da-ilha-do-rato-protestam-em-feira>>. Acesso em: 17 fev. 2017.

RODRIGUES, Aline Laurindo. **Os ilustres réus da cidade: a família Fróes da Motta em Feira de Santana (1906 – 1927)**. 2016. 100 fl. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Sergipe, São Cristóvão/SE.

RODRIGUES, José Carlos Barros. **A implantação do automóvel (1895-1919)**. 2012. 177 fl. Tese (Doutorado em História, Filosofia e Patrimônio da Ciência e da Tecnologia), Faculdade de Ciências e Tecnologia - Universidade Nova de Lisboa, Lisboa/PT. Disponível em: <https://run.unl.pt/bitstream/10362/9676/1/Rodrigues_2012.pdf>. Acesso em: 20 set. 2016.

SANDLER, Paulo Cesar. **Simca**. São Paulo: Alaúde, 2011.

_____. **A grande história da pequena maravilha**. São Paulo: Alaúde, 2006.

SANTIN, Janaína Rigo. A gestão democrática municipal no estatuto da cidade e a teoria do discurso habermasiana. **Revista da Faculdade de Direito**, Curitiba/PR, v. 42, p. 121-131, 2005.

SANTO, Sandra Medeiros. O desenvolvimento urbano em Feira de Santana (BA). **Sitientibus**: Revista da Universidade Estadual de Feira de Santana, Feira de Santana, n° 28, p. 25-31, jan. /jul. 2003.

SANTO, Sandra Medeiros *et al.* Planejamento urbano de Feira de Santana (BA): comparação entre os planos diretores de 1968 e 2000. **Revista Geográfica de América Central**, Número especial, p. 1-77, 2011.

SANTOS, Alane Carvalho. **Desenvolvimento, civilização e modernidade: o sonho da industrialização em Feira de Santana**. 2015. Disponível em: <<http://www.klepsidra.net/klepsidra15/feira.htm>>. Acesso em: 2 jun. 2015.

_____. **Industrialização, desenvolvimento e modernidade na Princesa do Sertão**. (Monografia), Especialização em Teoria e Metodologia da História - Universidade Estadual de Feira de Santana/BA, 2001.

SANTOS, Aline Aguiar Cerqueira dos. **Diversões e civilidade na “princesa do sertão” (1919-1946)**. Feira de Santana, 2012. 162 fl. Dissertação (Mestrado em História), Programa de Pós-Graduação em História, - Universidade Estadual de Feira de Santana, Feira de Santana/BA.

_____. Visões sobre a *urbe* Feirense, de cidade do “Silêncio e da Melancolia” a “Princesa do Sertão”: representações sobre Feira de Santana (1919-1949). Simpósio Nacional de História, 26, **Anais**, São Paulo, 2011. Disponível em: <http://www.snh2011.anpuh.org/resources/anais/14/1300296659_ARQUIVO_Textocompleto-AlineAguiarCerqueiradosSantos.pdf>. Acesso em: 15 jun. 2015.

SANTOS, Ângela Maria Medeiros M; PINHÃO, Caio Márcio Ávila. Pólos automotivos brasileiros. **BNDES Setorial**, Rio de Janeiro, n° 10, p. 173-200, set. 1999.

SANTOS, Claudio Ressurreição dos. Organização espacial a lógica dos supermercados na cidade de Feira de Santana-BA. Congresso Brasileiro de Organização do Espaço e Seminário de Pós-Graduação em Geografia da UNESP. **Anais eletrônicos**. Rio Claro/SP: 2010. Disponível em: <<https://sites.google.com/site/organizacaoespaco/anais>>. Acesso em: 1 mai. 2015.

SANTOS, Grazyelle Reis dos. **Literatura e cultura em Feira de Santana: práticas, usos e tendências em impressos da Folha do Norte (1951-1969)**, 2008. 245 fl. Dissertação (Mestrado em Literatura), Programa de Pós-Graduação em Literatura e Diversidade Cultural, Departamento de Letras e Artes - Universidade Estadual de Feira de Santana, Feira de Santana/BA.

SANTOS, Josias Paulo dos. Reestruturação urbana e desenvolvimento local em Feira de Santana /BA. Seminário de Urbanismo da Bahia, urbBA[12], 2012, **Anais eletrônicos**. Salvador/BA 2012. Disponível em: <www.lugarcomum.ufba.br/urbanismonabahia/arquivos/.../ex1_reestruturacao-urbana....>. Acesso em: 17 mai. 2015.

SANTOS, Raildo Almeida dos. **Estratégia e competitividade no varejo de autopeças na cidade de Salvador**. 2010. 118 fl. Dissertação (Mestrado em Administração Estratégica), Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional e Urbano - Universidade Salvador (UNIFACS), Salvador/BA.

SANTOS, Rosângela Leal; ANDRADE, Henrique Oliveira. Avaliação quantitativa do conforto térmico de uma cidade em área de transição climática: Feira de Santana-Bahia, Brasil. **Revista de Geografia Norte Grande**, Santiago/ Chile, n° 40, p. 77-84, 2008. Disponível em: <<http://www.scielo.cl/pdf/rgeong/n40/art05.pdf>>. Acesso em: 25 jun. 2015.

SANTOS-DUMONT, Alberto. **Os meus balões**. Brasília/DF: Fundação Rondon, 1986. [1904]. Disponível em: <<http://www.dominiopublico.gov.br/download/texto/vo000004.pdf>>. Acesso em: 3 nov. 2015.

SÃO PAULO. Estado de São Paulo. **Lei nº 15.297**, de 10 de janeiro de 2014. Dispõe sobre normas básicas acerca das oficinas mecânicas e estabelecimentos assemelhados que funcionam no Estado. Disponível em: <<https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei/2014/lei-15297-10.01.2014.html>>. Acesso em: 3 jan. 2017.

SCAVARDA, Luiz Felipe; HAMACHER, Sílvio. Evolução da cadeia de suprimentos da indústria automobilística no Brasil. **Revista de Administração Contemporânea**, Rio de Janeiro/RJ, v.5, n° 2, p.201-219, 2001.

SEBRAE. **Enxugue sua empresa e lucre mais: serviços automotivos**. Brasília/DF: SEBRAE, 2016.

_____. **Oficinas evoluem para atender público mais exigente**. 2015. Disponível em: <<http://www.sebrae.com.br/sites/PortalSebrae/artigos/oficinas-evoluem-para-atender-publico-mais-exigente,587bd9e532d44410VgnVCM1000003b74010aRCRD>>. Acesso em: 17 out. 2016.

_____. **Análise do comércio varejista de autopeças de Salvador**. Salvador: SEBRAE/BA, 2004.

SELEÇÕES DO READER'S DIGEST. **O livro do automóvel**. Lisboa/Portugal: Ambar, 1981.

SIMÕES, Kleber José Fonseca. **Os homens da Princesa do Sertão: modernidade e identidade masculina em Feira de Santana (1918-1928)**. 2007. 138 fl. Dissertação (Mestrado

em História), Programa de Pós-Graduação em História, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas - Universidade Federal da Bahia, Salvador.

SHAPIRO, Helen. A primeira migração das montadoras: 1956-1968. In: ARBIX, Glauco; ZILBOVICIUS, Mauro (Org). **De JK a FHC: a reinvenção dos carros**. São Paulo: Scritta, 1997. p. 23-88.

SICAP. ANDAP. Associação Nacional dos Distribuidores de Autopeças. **Website institucional**. 2015. Disponível em: <<http://www.andap.org.br/>>. Acesso em: 3 dez. 2016.

SILVA, Alex de Souza. **A influência do Centro Industrial do Subaé (CIS) no processo de urbanização do bairro do Tomba**: um estudo de caso no município de Feira de Santana-BA, 2010, 177 fl. Dissertação (Mestrado) Desenvolvimento Regional e Urbano. Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional e Urbano - Universidade Salvador (UNIFACS), Salvador?BA.

SILVA, Claudio Oliveira da. **Cidades concebidas para o automóvel**: mobilidade urbana nos planos diretores posteriores ao Estatuto da Cidade. 2009, 178 fl. Dissertação (Mestrado) Arquitetura e Urbanismo, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo - Universidade de Brasília, Brasília/DF.

SILVA, Ermes Medeiros da. *et al.* **Estatística**. São Paulo: Atlas, 2006.

SILVA, Francisco Carlos Teixeira da. Pecuária e formação do mercado interno no Brasil colônia. **Estudos Sociedade e Agricultura**, Rio de Janeiro, nº 8, p. 119-156, abr. 1997. Disponível em: <<http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/brasil/cpda/estudos/oito/francis8.htm>>. Acesso em: 7 mar. 2016.

SILVA, José Roberto Batista da. **Tratamento de veículos em fim de vida**: modelos de gestão internacional e brasileiro. Florianópolis/SC, 2016. 116 fl. Dissertação (Mestrado Profissional), Programa de Pós-Graduação em Engenharia Ambiental - Centro Tecnológico, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis/SC.

SILVA, Maria Carolina Silva Martins da. Urbanizando para quem? O lugar das prostitutas em Feira de Santana-BA (1960-1979). **Fazendo Gênero 8: Corpo, Violência e Poder**, Florianópolis/SC, 2008. Disponível em: <http://www.fazendogenero.ufsc.br/8/sts/ST26/Maria_Carolina_Martins_%20da_%20Silva_26.pdf>. Acesso em: 12 jun. 2015.

_____. Prostituição em Feira de Santana durante o Regime Militar (1960-1980).-Encontro Estadual de História; ANPUH/ BA, 2. Feira de Santana. **Caderno de resumos**, Feira de Santana;BA, 2004. Disponível em: <http://www.uesb.br/anpuhba/artigos/anpuh_II/maria_carolina_silva_martins_da_silva.pdf>. Acesso em: 15 jun. 2015.

SILVA, Mayara Plácido. **Experiências de trabalhadores/as pobres em Feira de Santana (1890-1930)**, 2012, 160 fl. Dissertação. (Mestrado em História). Pós-Graduação em História - Universidade Estadual de Feira de Santana/BA, 2012.

SILVA, Moacir M. F. **Geografia dos transportes no Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE, 1949.

_____. Geografia dos transportes no Brasil. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v. 2, nº 4, p. 35-52, jan. 1940.

SILVA, Ronaldo da. Indústria automobilística brasileira nos anos 90: uma nova territorialização. **Boletim Goiano de Geografia**, Goiânia/GO, v. 23, nº 1, 2003. Disponível em: <<https://doi.org/10.5216/bgg.v23i1.4184>>. Acesso em: 25 jun. 2015.

SILVA, Ermes Medeiros da *et al.* **Estatística**. São Paulo: Atlas, 2006.

SILVA, Sylvio Carlos Bandeira de Mello e; FONSECA, Antônio Angelo Martins da. Políticas territoriais de integração e fortalecimento dos centros urbanos do Estado da Bahia/Brasil. **Scripta Nova**, Barcelona/ES, v. 11, nº 245, p. 18, ago. 2007. Disponível em: <<http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-24518.htm>>. Acesso em: 20 dez. 2014.

SILVA, Sylvio Carlos Bandeira de Mello e; SILVA, Barbara-Christine M. Nentwig; LEÃO, Sonia de Oliveira. **O subsistema urbano-regional de Feira de Santana**. Recife: SUDENE-CPR, 1985.

SILVEIRA, Márcio Rogério. **A importância geoeconômica das estradas de ferro no Brasil**. Presidente Prudente, 2003, 454 fl. Tese (Doutorado), Faculdade de Ciências e Tecnologia - Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente/SP.

SIMCHI-LEVI, David; KAMINSKY, Philip; SIMCHI-LEVI, Edith. **Cadeia de suprimentos: projeto e gestão**. Porto Alegre/RS: Bookman, 2003.

SINCOPEÇAS-SP. Sindicato do Comércio Varejista de Peças e Acessórios para Veículos no Estado de São Paulo. **Website institucional**. Disponível em: <<http://portaldaautopeca.com.br/>>. Acesso em: 13 jan. 2017.

SINDIPEÇAS. Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores. **Website institucional**. Disponível em <<http://www.sindipecas.org.br/home/>>. Acesso em: 16 nov. 2016.

SINDIREPA-BA. Sindicato da Indústria de Reparação de Veículos e Acessórios do Estado da Bahia. **Website institucional**. Disponível em <<http://www.sindicatodaindustria.com.br/sindirepaba/>>. Acesso em: 6 jun. 2017.

SINDIREPA-PR. Sindicato da Indústria de Reparação de Veículos no Paraná. **Website institucional**. Disponível em <<http://www.fiepr.org.br/sindicatos/sindirepa/>>.

Acesso em: 6 jun. 2017.

SINDIREPA-RJ. Programa de capacitação dos reparadores automotivos da região metropolitana do Rio de Janeiro. **Diagnóstico estratégico: reparadores automotivos da Região Metropolitana do Rio de Janeiro**. 11 set.2009. Disponível em: sindirepa.org.br/.../diagnostico-estrategico-reparadores-automotivos-da-regiao-metrop. Acesso em: 6 jun. 2017.

SINDIREPA-RJ. Sindicato da Indústria de Reparação de Veículos e Acessórios do Rio de Janeiro. **Website institucional**. Disponível em <<http://sindirepa.org.br/>>. Acesso em: 6 jun. 2017.

SLACK, Nigel; CHAMBERS, Stuart; JOHNSTON, Robert. **Administração da produção**. São Paulo: Atlas, 2008.

SLACK, Nigel; LEWIS, Michael. **Estratégia de operações**. São Paulo: Atlas, 2001.

SLOAN JÚNIOR, Alfred P. **Meus anos com a General Motors**. São Paulo: Negócios, 2001.

SOBARZO, Oscar. Reflexões sobre a cidade e o urbano: o atual como produto do processo de construção da geografia urbana. **Cidades**, Presidente Prudente/SP, v. 6, nº 10, p. 359-379, jun./dez. 2009.

SOUSA, Gisela Mangabeira de. **Logística reversa de resíduos não industriais pós-consumo**. Rio de Janeiro, 2012. Disponível em < <http://www.ilos.com.br/web/logistica-reversa-de-residuos-nao-industriais-pos-consumo/>>. Acesso em: 12 out. 2016. 10/06/2012/em Artigos.

SPÍNOLA, Noelio Dantaslé; SPINOLA, Carolina de Andrade. **Diagnóstico socioeconômico de Feira de Santana/BA**. Salvador: IPA/UNIFACS, 1998.

STRAUCH, Ney. Contribuição ao estudo das feiras de gado: Feira de Santana e Arcoverde. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v. 1, nº14, p. 101-110, jan. /mar.1952.

SUBRAMONIAM, R.; HUISINGH, D.; CHINNAM, R. B. Remanufacturing for the automotive aftermarket-strategic factors: literature review and future research needs. **Journal of Cleaner Production**, Tennessee/EUA, v. 17, n. 13, p. 1163-1174, 2009. Disponível em: <<http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.575.9460&rep=rep1&type=pdf>>. Acesso em: 17 jan. 2017.

TÁCITO, Caio. O Abuso do poder administrativo no Brasil: conceito e remédios. **Revista de Direito Administrativo**, Rio de Janeiro, v. 56, p. 1-28, abr. 1959. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.12660/rda.v56.1959.19392>>. Acesso em: 14 jul. 2017.

TARQUÍNIO, Mario. Vias de comunicação e meios de transporte no Estado da Bahia. **Revista Instituto Geográfico e Histórico da Bahia**, Bahia, nº 60, fl. 327-462, 1934.

TEIXEIRA, Cid. **Bahia: caminhos, estradas e rodovias: notas para a história**. Salvador: Sinduscon, 1998.

TELES, Messias. Polícia civil apreende peças em ferro velho na Rua de Aurora. **De Olho na Cidade**, Feira de Santana, 2 set. 2015. Disponível em: <<http://www.deolhonacidade.net/noticias/35484/policiacivilapreendepecasemferrovelhonarua deaurora.html>>. Acesso em: 20 jun. 2017.

VARGAS, Heliana Comin. **Espaço terciário: o lugar, a arquitetura e a imagem do comércio**. São Paulo: SENAC, 2001.

VARGAS, Hilda Ledoux. **Ocupação irregular de APP urbana: um estudo da percepção social acerca do conflito de interesses que se estabelece na Lagoa do Prato Raso, em Feira de Santana/BA**, 2008, 211 fl. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento) Centro de Desenvolvimento Sustentável - Universidade de Brasília. Brasília/DF, 2008. Disponível em: <<http://www.unbcds.pro.br/publicacoes/HildaLedoux.pdf>>. Acesso em: em 17 mar. 2010.

VERA, Daniel Felipe Zerbetto. **Transportes e território**: discursos do Plano Nacional de Logística e Transportes e seus formuladores, 2011, 119 fl. Dissertação (Mestrado em Geografia), Departamento de Geografia - Universidade de Brasília, Brasília/DF.

VIANNA, Francisco Vicente. **Memória do Estado da Bahia**. Bahia: Diário da Bahia, 1893. Disponível em: <<http://www2.senado.leg.br/bdsf/handle/id/221732>>. Acesso em: 11 nov. 2015.

VIEIRA, Cristina Rodrigues de Borba. **A cadeia totalmente integrada na indústria automotiva**: uma análise das exigências de fornecimento nas empresas de autopeças do Rio Grande do Sul, 2001, 119 fl. Dissertação (Mestrado em Administração), Pós-Graduação em Administração - Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre/RS.

VIEIRA, José Luiz. **A história do automóvel**: a evolução da mobilidade, da pré-história a 1908. São Paulo: Alaúde, 2008. v. 1.

_____. **A história do automóvel**: a evolução da mobilidade (de 1908 a 1950). São Paulo: Alaúde, 2009. v. 2.

_____. **A história do automóvel**: a evolução da mobilidade (de 1950 aos dias atuais). São Paulo: Alaúde, 2010. v. 3.

VIGORITO. Concessionária. **Website institucional**. Disponível em: <<http://www.vigorito.com.br/>>. Acesso em 30 jun. 2016.

VILANOVA, Carolina. Oficina ecológica. **O Mecânico**, São Paulo, nº 177, 27 ago, 2015.

VIPAL BORRACHAS. Rede autorizada, pneu ou moto. **Website institucional**, Porto Alegre/RS. Disponível em < <http://www.vipal.com.br/>>. Acesso em 30 set. 2017.

VW. Volkswagen. **Website institucional**. Disponível em < <https://www.vw.com.br/>>. Acesso em: 30 set. 2017.

XAVIER FILHO, José Lindenberg Julião. **Desempenho em redes de colaboração interorganizacional**: um estudo no segmento de autopeças. Fortaleza, 2011, 123 fl. Dissertação (Mestrado Acadêmico), Administração e Controladoria, Faculdade de Economia, Administração, Atuária e Contabilidade - Universidade Federal do Ceará, Fortaleza/CE.

ZANELLA, Tamara Pereira; SERAMIM, Ronaldo José; BERTOLINI, Geysler Rogis Flor. Análise de investimento em ações ambientais em oficina mecânica. SIMPÓSIO INTERNACIONAL DE GESTÃO DE PROJETOS, INOVAÇÃO E SUSTENTABILIDADE, 4. **Anais**, São Paulo, 2015. Disponível em: <<https://singep.org.br/4singep/resultado/391.pdf>>. Acesso em: 25 out. 2016.

ZORZO, Francisco Antônio. **Os fluxos e as mudanças da rede de transporte da Bahia na segunda metade do século XX**: ligações ferroviárias e rodoviárias nacionais Norte-Sul e Leste-Oeste. Feira de Santana: Universidade Estadual de Feira de Santana, 2010.

_____. A modernização dos transportes, fluxos mercantis e crescimento de Feira de Santana: séculos XIX e XX. SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA, 23, **Anais ANPUH**, Londrina/PR, 2005.

APÊNDICES

APÊNDICE 1 – ROTEIRO DE ENTREVISTA COM PESSOAS QUALIFICADAS

Nome:

Dia:

Hora:

Naturalidade:

Ano de Nascimento:

QUESTÕES DE ORIENTAÇÃO

1. Se não for natural de Feira de Santana, quando chegou à cidade?
2. Como e quando se envolveu com os automóveis?
3. Qual o ano da abertura da empresa e onde se localizava?
4. Qual o motivo da escolha do local de funcionamento da empresa?
5. Recebeu alguma orientação quanto à localização da empresa?
6. Recebeu algum auxílio, incentivo, governamental para abertura e/ou funcionamento da empresa?
7. Tinha sócios? Quem?
8. De onde vinham e como eram transportados os produtos comercializados?
9. Qual a história final da empresa?
10. Sabe qual a ordem do surgimento, na cidade de Feira de Santana, de empresas do mesmo ramo que o objeto da entrevista trabalhava?
11. Que outras empresas existiam na época e onde se localizavam - apresentar lista?
12. Possui fotografias e/ou documentos antigas de automóveis e empresas relacionadas a eles?
13. Pode indicar outras pessoas relacionadas ao assunto?

APÊNDICE 2 - QUADRO DE ENTREVISTAS REALIZADAS

DATA	HORA	GRAVAÇÃO	ENTREVISTADO	QUALIFICAÇÃO
24.08.16	15h17min	9	José Fróes da Motta	Neto de Agostinho Fróes da Motta, proprietário do primeiro automóvel de Feira, e filho de Arthur Fróes da Motta, proprietário do veículo de placa 001. Teve empresa de transporte coletivo – as marinetes.
21.03.17	10h45min	Não	Representante da SEDUR	Técnico de fiscalização e acompanhamento de processos da Secretaria de Desenvolvimento Urbano de Feira de Santana - SEDUR
31.05.17	14h27min	11	Representante da SETTDEC	Pessoa responsável pela proposição, implementação e acompanhamento dos trabalhos da SETTDEC
29.08.17	10h57min	12	José Sant'anna Oliveira	Antigo negociante de carros usados e um dos sócios fundadores da Norauto Veículos, concessionária Ford
28.09.17	15h00min	17 e 18	Antônio do Lajedinho - Antônio Moreira Ferreira	Cunhado e parceiro de negócios de Modesto Cerqueira – Casa Esso. Memorialista com diversos livros publicados
21.10.17	10h09min	19	Jaime Cerqueira da Cunha	Proprietário da Star Veículos, revendedor de veículos novos e usados no ano de 1961, e um dos sócios da Comercial de Automóveis – concessionária: Simca, Vemag e VW
24.10.17	15h42min	23	Marcelo Simões Dias	Filho de Juca Dias comerciante de carros usados e depois da Concessionária Willys Overland
25.10.17	14h54min	25	José Rodrigues de Santana	O proprietário da Auto Peças Tem Tem
26.10.17	8h53min	26 e 27	Luiz Carlos de Cerqueira Silva (Lula)	Filho do proprietário da Subaé Veículos – concessionários Chrysler e Gurgel. Também trabalhou no empreendimento.
27.10.17	15h00min	31	Willy Vasconcelos de Azevedo Souza	Filho de Luiz Azevedo - concessionário Ford, continuou o negócio do pai e depois fundou a Feira Motor – Concessionário VW
06.11.17	8h55min	37	Paulo Sergio Ramos Barros	Filho de um dos sócios da Agência Eudil e depois Paraguassu Veículos, concessionária Chevrolet
07.11.17	15h59min	40	Mario Sérgio Pinto Ferreira	Neto de Antônio Ferreira primeiro concessionário Ford na cidade

APÊNDICE 3 – ROTEIRO DE ENTREVISTA NA SEDUR

Qualificação:

Dia:

Hora:

QUESTÕES DE ORIENTAÇÃO

1. Quando a do processo para a Secretaria Municipal da Fazenda – SEFAZ abre o processo é emitido um despacho, com o seguinte teor:

A atividade tem uso permitido para zona “??” tendo autorização para registro do CNPJ no Município.

O contribuinte deve dirigir-se a SEDUR para que seja informado dos documentos necessários à regularização da Licença de Funcionamento de Atividade.

Com base em quais instrumentos a SEFAZ verifica se a atividade tem uso permitido para determinada zona?

2. Quais os requisitos observados para autorizar a localização de empresas dos segmentos abaixo?

- a) Distribuidores, concessionárias, de veículos novos - autorizadas
- b) Atacadistas, distribuidores, de peças e acessórios independentes – distribuidoras de peças e acessórios
- c) Varejistas de peças e acessórios independentes – loja de peças e acessórios
- d) Reparadores, aplicadores, independentes – oficinas, auto centers, equipadoras, alinhamento e balanceamento e outros
- e) Distribuidores, concessionárias, de veículos usados – lojas de vendas de veículos usados
- f) Leilões de veículos
- g) Varejistas de peças e acessórios usados – “ferro velho”
- h) Postos de lavagem

3. Qual a legislação utilizada?

4. Como se faz a avaliação do endereço indicado como de funcionamento da empresa? Se faz uma visita ao local?

5. O processo é encaminhado para alguma outra secretaria e/ou repartição?

APÊNDICE 4 – ROTEIRO DE ENTREVISTA NA SETTDEC

Qualificação:

Dia:

Hora:

QUESTÕES DE ORIENTAÇÃO

1. Em que estágio se encontra o projeto de “criação de um Núcleo de Informações e Pesquisas Econômicas e Sociais – NIPES, que tem como objetivos construir um banco de dados de informações e dados sobre o município e, ao mesmo tempo, realizar estudos e pesquisas de interesse para o município”. (FONSECA, 2005, p. 253-254)?
2. Em que estágio se encontra o projeto de “instalação de um pólo de logística em Feira de Santana” FONSECA, 2005, p. 254)?
3. A Secretaria possui informações sobre as atividades econômicas existentes no município que sejam vinculadas aos veículos automotores, especificamente ao automóvel?
4. Existem projetos na Secretaria que tenham como alvo as empresas dos elos da cadeia automotiva em Feira de Santana?
5. Quais os projetos existentes e em andamento na Secretaria?

APÊNDICE 5 - QUESTIONÁRIO 2⁵³

Atacadista (distribuidor) de peças e acessórios independentes

CARACTERIZAÇÃO DO INFORMANTE

Gênero: () Masculino () Feminino () Outros

Grau de escolaridade:

() Pós-Graduação () Superior completo () Superior incompleto

() Médio ou técnico completo () Fundamental completo () Fundamental incompleto

Município de nascimento: _____

Município de nascimento dos pais? _____

Município de residência: _____

Cargo/Função: _____

ASPECTO ORGANIZACIONALHouve um processo de planejamento antes da abertura do negócio? () Sim () Não
Se sim, de que tipo?

() Formal (plano de negócios escrito, com etapas de: análise de mercado, definição do cronograma e estabelecimento de metas)

() Informal

() Outro. Qual? _____

Qual o motivo de ter realizado o planejamento?

() Exigência da fonte financiadora

() Crença na necessidade do instrumento

() Outra. Qual? _____

Qual foi a principal fonte de financiamento da empresa no início?

() Capital próprio () Empréstimos de terceiros

() Capital de familiares do proprietário () Empréstimos de instituições financeiras

() Outros. Quais? _____

Onde busca informações para melhorar os conhecimentos de gestão do negócio?

() Conversa com amigos/família () Participação em eventos () Livros

() Participação em cursos () Leitura na *internet* () Revistas

() Contratação de consultorias

⁵³ A depender do elo em que o questionário foi aplicado algumas questões foram incluídas e/ou retiradas. No entanto, em linhas gerais, este questionário contempla as principais questões levantadas para todos os elos.

() Outros. Quais? _____

Que meios utiliza para expandir sua rede de contatos?

- () Indicações de amigos () Comunidades de graduados
 () Associações de empresas () Participação em eventos
 () Câmaras de comércio () *Internet*
 () Outros. Quais?
-

Possui sistema de controle informatizado? () Sim () Não

Se sim, de que tipo:

- () Completo (de todas as áreas) () Estoque
 () Financeiro () Vendas/faturamento
 () De pessoal
 () Outro. Qual?
-

Quais os meios mais usados para divulgação da empresa?

- () Participação em eventos () Panfletos
 () *Internet* () Revistas
 () Jornais () TV
 () "Boca-a-boca"
 () Outros. Quais?
-

Possui serviço de reparação de veículos? () Sim () Não

Se sim:

Qual o percentual da participação deste setor no faturamento da empresa? _____%

Qual a origem das peças utilizadas na reparação? Informar percentual.

- () fabricante dos veículos _____%
 () diretamente dos fabricantes de peças originais (de primeira linha) _____%
 () diretamente dos fabricantes de peças alternativas _____%
 () mercado local de autopeças novas _____%
 () mercado local de autopeças usadas _____%
 () Outros. _____% Quais? _____
-

GRAU DE SATISFAÇÃO COM A SITUAÇÃO ATUAL DA ATIVIDADE

Como classificaria sua satisfação com a atividade?

- () Ótima () Boa () Regular () Ruim
 Você acredita que o ramo de atividade era melhor no passado? () Sim () Não
 O que poderia ser feito para estimular o ramo de atividade?
 () abertura de linha de crédito com juros menores
 () apoio para treinamento de pessoal
 () formação de redes de negócios
 () estímulos a localização das empresas por ramo, em endereços de fácil acesso
 () desburocratização nos processo legais para abertura da empresa
 () melhoria da segurança pública
 () outro. Qual?

RELAÇÃO COM CLIENTES

Qual o percentual de clientes atendidos de acordo com o gênero?

Masculino _____% Feminino _____%

Que fatores você acha que sejam determinantes para atração de clientes?

Obs.: caso deseje escolher mais de uma opção coloque **1** para a melhor opção, **2** para a segunda melhor opção e assim por diante.

- () Divulgação na mídia. Qual?

- | | |
|----------------------------|----------------------------------------|
| () Localização da empresa | () Qualidade e rapidez no atendimento |
| () Fachada da empresa | () Preços dos produtos |
| () Variedade de produtos | () Forma de Pagamento |
| () Outros. Quais? | |

Realiza vendas e/ou presta serviços para outras municípios/cidades? () Sim () Não

Se sim:

Para quais? _____

Qual o percentual de vendas para outros municípios (aproximadamente)? _____%

Como os pedidos são realizados?

- | | |
|------------------------------|-----------------------------------|
| () Pessoalmente | () <i>Email</i> |
| () Representante da empresa | () Sistema informatizado próprio |
| () Telefone/fax | |
| () Sites de venda. Quais? | |

- () Outros. Quais?

Como é realizada a entrega dos produtos?

- | | |
|------------------------------|---------------------|
| () Diretamente aos clientes | () Própria empresa |
|------------------------------|---------------------|

Transportadoras

Outros. Quais?

Realiza vendas e/ou presta serviços para outros estados? Sim Não

Se sim:

Para quais? _____

Para quais cidades? _____

Qual o percentual de vendas para outros estados (aproximadamente)? _____%

Como os pedidos são realizados?

Pessoalmente

E-mail

Representantes da empresa

Sistema informatizado próprio

Telefone/fax

Outros. Quais?

Como é realizada a entrega dos produtos?

Diretamente aos clientes

Própria empresa

Transportadoras

Outros. Quais?

RELAÇÃO COM FORNECEDORES

Qual a política para a escolha de fornecedores?

Credibilidade/confiança

Prazo de entrega

Variedade de produtos oferecidos

Condições de pagamento

Preços dos produtos

Outros. Quais?

Onde estão localizados seus principais fornecedores?

Em outros estados. Quais? _____

Na capital do estado

Na própria cidade

Outros. Quais? _____

Como as compras são realizadas?

- () Pessoalmente () *E-mail*
 () Representantes da empresa () Sistema informatizado próprio
 () Telefone/fax
 () Outros. Quais?
-

Como é realizada a entrega dos produtos pelos fornecedores?

- () A própria empresa vai buscá-los
 () São entregues pelos próprios fornecedores
 () São enviados por transportadoras
 () Outros. Quais? _____

RELAÇÃO COM CONCORRENTES

Como classifica a relação da empresa com os concorrentes?

- () Ótima () Boa () Regular () Ruim

Que tipo de relacionamento possui com seus concorrentes?

- () Troca de informações () Vendas em conjunto
 () Compras em conjunto () Empréstimo de produtos
 () Treinamento de funcionários em conjunto
 () Outras. Quais? _____
-

Como classifica sua situação em relação aos seus concorrentes?

Obs.: responda com **M** para melhor, **S** para semelhante e **I** para inferior

- () Treinamento dos funcionários () Preço dos produtos () Fachada
 () Qualidade no atendimento () Variedade do estoque () Espaço físico
 () Capacidade de compra () Localização

RELAÇÃO COM PARCEIROS

Relação com o setor público

Você acredita que o setor público tem estimulado e contribuído para o desenvolvimento do ramo de atividade que a empresa atua? () Sim () Não

Se sim, de que forma tem sido a contribuição?

- () financeira
 () políticas de divulgação
 () organização do espaço urbano
 () fornecimento de infraestrutura urbana adequada
 () segurança pública
 () outros. Quais? _____

Relação com instituições de capacitação e pesquisa

Tem recebido apoio de capacitação e orientação dos negócios? Sim Não

Se sim, de qual instituição?

UEFS SEBRAE SESC SENAI

Faculdade particular. Cite:

Outro. Qual?

De que forma tem sido a contribuição?

Curso Feiras

Palestra Exposições

Visita para orientações
técnica

Outras. Quais? _____

Relação com instituições de financiamento

Tem recebido apoio de instituições financeiras? Sim Não

Se sim, de qual instituição?

BNDES - Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social

Banco do Brasil

Caixa Econômica Federal

Instituição privada. Cite:

Outro. Qual? _____

ASPECTOS DE LOCALIZAÇÃO

Acredita que a localização da empresa é a ideal? Sim Não

Se sim, por:

Disponibilidade de estacionamento

Estar no centro da cidade

Presença de outras autopeças

Facilidade de acesso

Proximidade de outras empresas de ramo semelhante, tais como oficinas, retíficas, etc.

Outras. Quais? _____

Se não, por:

Dificuldade de estacionamento

Estar no centro da cidade

Estar afastado do centro da cidade

Afastada de outras autopeças

Dificuldade de acesso

Afastada de outras empresas de ramo semelhante, tais como oficinas, retíficas, etc.

Outras. Quais? _____

A Empresa já funcionou em outro local? Sim Não

Se sim:

Há quanto tempo está no local atual: _____

Qual o endereço anterior? _____

Qual o motivo para mudança de endereço? _____

Que fatores influenciaram para a localização atual?

- () Proximidade de outras empresas do mesmo ramo
 () Proximidade de outras empresas de ramo semelhante, tais como oficinas, retíficas, etc.
 () Proximidade de cliente
 () Preço de aquisição/aluguel do imóvel para instalação da atividade
 () Facilidade de acesso
 () Disponibilidade de estacionamento
 () Orientação de entidades de apoio. Qual? _____
 () Orientação/exigência da Prefeitura Municipal
 () Outros. Qual? _____

Condições ambientais (limpeza, arrumação, ordem na disposição e conservação dos equipamentos e instalações):

- () Ótima () Boa () Regular () Ruim

IDENTIFICAÇÃO DA EMPRESA

Data de início de funcionamento: _____

Quantas pessoas trabalham? _____

É uma filial? () Sim () Não

Se sim:

Onde está localizada a matriz?

- () Feira de Santana () outro município () outro Estado.

Qual? _____

Possui filial? () Sim () Não

Se sim:

Quantas? _____

Onde está localizada a filial?

- () Feira de Santana () outro município () outro Estado. Qual? _____

Natureza jurídica:

- () Não legalizada () MEI () Firma Individual
 () EIRELI () LTDA () S.A.
 () Outros

ANEXOS

ANEXO 1 – TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO (TCLE)



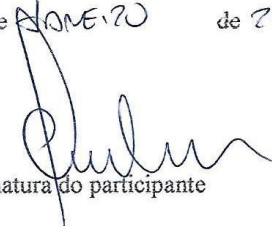
TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO (TCLE)

NOME DO PARTICIPANTE: PAULO SERGIO RAMOS BARROS
 DATA DE NASCIMENTO: 28/10/1960 IDADE: 57
 DOCUMENTO DE IDENTIDADE: TIPO: CI Nº 1527990-10 SEXO: M () F ()
 ENDEREÇO: RUA 210 AMAZONAS Nº 450 AP: 801
 BAIRRO: SANTA MONICA CIDADE: FEIRA DE SANTANA ESTADO: BA
 CEP: 44077272 FONE: 36253382

Eu, Paulo Sergio Ramos Barros,

declaro, para os devidos fins ter sido informado verbalmente e por escrito, de forma suficiente a respeito da pesquisa: A Cadeia Automotiva em Feira de Santana. O projeto de pesquisa será conduzido por Cleber de Souza Couto, do Programa de Pós-Graduação em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Social, orientado pelo Prof (a). Dr(a) Maria Helena Orchi Flexor, pertencente ao quadro docente da Universidade Católica do Salvador - UCSAL. Estou ciente de que este material será utilizado para apresentação de: Tese, observando os princípios éticos da pesquisa científica e seguindo procedimentos de sigilo e discrição. O estudo busca fazer um levantamento da cadeia automotiva em Feira de Santana, desde a sua formação, determinando a participação dos elos da mesma no desenvolvimento, configuração urbana e na hinterlândia da cidade e, também, verificar a atuação do setor público em relação às empresas envolvidas, durante todo o processo. Fui esclarecido sobre os propósitos da pesquisa, os procedimentos que serão utilizados e riscos e a garantia do anonimato e de esclarecimentos constantes, além de ter o meu direito assegurado de interromper a minha participação no momento que achar necessário.

Feira de Santana, 17 de NOVEMBRO de 2018.


Assinatura do participante



Pesquisador Responsável

Cleber de Souza Couto

Endereço: Av. João Durval Carneiro, nº 3800, Aptº 802, Bloco B – Caseb – Feira de Santana-BA

Tel: (75) 98863-0671

E-mail: cleber.couto@yahoo.com.br

ANEXO 2 – TERMO DE AUTORIZAÇÃO DE USO DE IMAGEM E DEPOIMENTOS



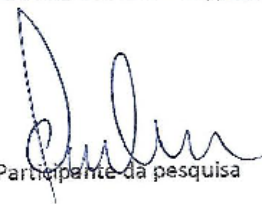
TERMO DE AUTORIZAÇÃO DE USO DE IMAGEM E DEPOIMENTOS


Eu Paulo Sérgio Ramos Ramos

CPF 181.267.825-87, RG 1527990-10, depois de conhecer e entender os objetivos, procedimentos metodológicos, riscos e benefícios da pesquisa, bem como de estar ciente da necessidade do uso de minha imagem e/ou depoimento, especificados no Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE), AUTORIZO, através do presente termo, o pesquisador Cleber de Souza Couto do projeto de pesquisa intitulado A Cadeia Automotiva em Feira de Santana a realizar as fotos que se façam necessárias e/ou a coíher meu depoimento sem quaisquer ônus financeiros a nenhuma das partes.

Ao mesmo tempo, libero a utilização destas fotos (seus respectivos negativos) e/ou depoimentos para fins científicos e de estudos (livros, artigos, slides e transparências), em favor do pesquisador da pesquisa, acima especificado, obedecendo ao que está previsto nas Leis que resguardam os direitos das crianças e adolescentes (Estatuto da Criança e do Adolescente – ECA, Lei N.º 8.069/ 1990), dos idosos (Estatuto do Idoso, Lei N.º 10.741/2003) e das pessoas com deficiência (Decreto Nº 3.298/1999, alterado pelo Decreto Nº 5.296/2004).

Feira de Santana - BA, 17 de Julho de 2018


Participante da pesquisa


Pesquisador Responsável
Cleber de Souza Couto

Endereço: Av. João Durval Carneiro, nº
3800, Aptº 802. Bloco B – Caseb – Feira
de Santana-BA

Tel: (75) 98863-0671

E-mail: cleber.couto@yahoo.com.br

ANEXO 3 – TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO (TCLE)



TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO (TCLE)

NOME DO PARTICIPANTE: JAIMÉ CERQUEIRA CUNHA
 DATA DE NASCIMENTO: 22/05/1940. IDADE: 77
 DOCUMENTO DE IDENTIDADE: TIPO: CPF Nº 002.952.565-91 SEXO: M (X) F ()
 ENDEREÇO: R. Luiz Bahia, 83 -
 BAIRRO: Stª Mônica CIDADE: F. de Santana ESTADO: BA
 CEP: 44.077-440 FONE: (75) 3625-0479.

Eu, JAIMÉ CERQUEIRA CUNHA,

declaro, para os devidos fins ter sido informado verbalmente e por escrito, de forma suficiente a respeito da pesquisa: A Cadeia Automotiva em Feira de Santana. O projeto de pesquisa será conduzido por Cleber de Souza Couto, do Programa de Pós-Graduação em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Social, orientado pelo Prof (a). Dr(a) Maria Helena Orchi Flexor, pertencente ao quadro docente da Universidade Católica do Salvador - UCSAL. Estou ciente de que este material será utilizado para apresentação de: Tese, observando os princípios éticos da pesquisa científica e seguindo procedimentos de sigilo e discricção. O estudo busca fazer um levantamento da cadeia automotiva em Feira de Santana, desde a sua formação, determinando a participação dos elos da mesma no desenvolvimento, configuração urbana e na hinterlândia da cidade e, também, verificar a atuação do setor público em relação às empresas envolvidas, durante todo o processo. Fui esclarecido sobre os propósitos da pesquisa, os procedimentos que serão utilizados e riscos e a garantia do anonimato e de esclarecimentos constantes, além de ter o meu direito assegurado de interromper a minha participação no momento que achar necessário.

Feira de Santana, 21 de OUTUBRO de 2017.

Assinatura do participante

Pesquisador Responsável

Cleber de Souza Couto

Endereço: Av. João Durval Carneiro, nº 3800, Aptº 802, Bloco B – Caseb – Feira de Santana-BA

Tel: (75) 98863-0671

E-mail: cleber.couto@yahoo.com.br

ANEXO 4 – TERMO DE AUTORIZAÇÃO DE USO DE IMAGEM E DEPOIMENTOS

**TERMO DE AUTORIZAÇÃO DE USO DE IMAGEM E DEPOIMENTOS**

Eu JAI ME CERQUEIRA CUNHA,
 CPF 002.952.565-9/ RG 387.607, depois de conhecer e entender os objetivos, procedimentos metodológicos, riscos e benefícios da pesquisa, bem como de estar ciente da necessidade do uso de minha imagem e/ou depoimento, especificados no Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE), AUTORIZO, através do presente termo, o pesquisador Cleber de Souza Couto do projeto de pesquisa intitulado A Cadeia Automotiva em Feira de Santana a realizar as fotos que se façam necessárias e/ou a colher meu depoimento sem quaisquer ônus financeiros a nenhuma das partes.

Ao mesmo tempo, libero a utilização destas fotos (seus respectivos negativos) e/ou depoimentos para fins científicos e de estudos (livros, artigos, slides e transparências), em favor do pesquisador da pesquisa, acima especificado, obedecendo ao que está previsto nas Leis que resguardam os direitos das crianças e adolescentes (Estatuto da Criança e do Adolescente – ECA, Lei N.º 8.069/ 1990), dos idosos (Estatuto do Idoso, Lei N.º 10.741/2003) e das pessoas com deficiência (Decreto Nº 3.298/1999, alterado pelo Decreto Nº 5.296/2004).

Feira de Santana - BA, 21 de OUTUBRO de 2017

Jai me Cerqueira Cunha

Participante da pesquisa

Cleber de Souza Couto

Pesquisador Responsável

Cleber de Souza Couto

Endereço: Av. João Durval Carneiro, nº
3800, Aptº 802, Bloco B – Caseb – Feira
de Santana-BA

Tel: (75) 98863-0671

E-mail: cleber.couto@yahoo.com.br

ANEXO 5 – TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIMENTO (TCLE)



TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO (TCLE)

NOME DO PARTICIPANTE: MARCELO SIMÕES DIAS
 DATA DE NASCIMENTO: 11/12/1949 IDADE: 68
 DOCUMENTO DE IDENTIDADE: TIPO: CI Nº 14894344-61 SEXO: M (X) F ()
 ENDEREÇO: SENADOR QUINTINO, 4401
 BAIRRO: 35º B1 CIDADE: FEIRA DE SANTANA ESTADO: BA
 CEP: 44095-315 FONE: (75) 992504605

Eu, MARCELO SIMÕES DIAS

declaro, para os devidos fins ter sido informado verbalmente e por escrito, de forma suficiente a respeito da pesquisa: A Cadeia Automotiva em Feira de Santana. O projeto de pesquisa será conduzido por Cleber de Souza Couto, do Programa de Pós-Graduação em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Social, orientado pelo Prof (a). Dr(a) Maria Helena Orchi Flexor, pertencente ao quadro docente da Universidade Católica do Salvador - UCSAL. Estou ciente de que este material será utilizado para apresentação de: Tese, observando os princípios éticos da pesquisa científica e seguindo procedimentos de sigilo e discrição. O estudo busca fazer um levantamento da cadeia automotiva em Feira de Santana, desde a sua formação, determinando a participação dos elos da mesma no desenvolvimento, configuração urbana e na hinterlândia da cidade e, também, verificar a atuação do setor público em relação às empresas envolvidas, durante todo o processo. Fui esclarecido sobre os propósitos da pesquisa, os procedimentos que serão utilizados e riscos e a garantia do anonimato e de esclarecimentos constantes, além de ter o meu direito assegurado de interromper a minha participação no momento que achar necessário.

Feira de Santana, 24 de OUTUBRO de 2017.

Assinatura do participante

Pesquisador Responsável

Cleber de Souza Couto

Endereço: Av. João Durval Carneiro, nº 3800, Aptº 802, Bloco B – Caseb – Feira de Santana-BA

Tel: (75) 98863-0671

E-mail: cleber.couto@yahoo.com.br

ANEXO 6 – TERMO DE AUTORIZAÇÃO DE USO DE IMAGEM E DEPOIMENTOS

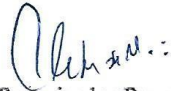
**TERMO DE AUTORIZAÇÃO DE USO DE IMAGEM E DEPOIMENTOS**

Eu MARCELO SIMÕES DIAS
 CPF 055920545-72 RG 14894344-61 depois de conhecer e entender os objetivos, procedimentos metodológicos, riscos e benefícios da pesquisa, bem como de estar ciente da necessidade do uso de minha imagem e/ou depoimento, especificados no Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE), AUTORIZO, através do presente termo, o pesquisador Cleber de Souza Couto do projeto de pesquisa intitulado A Cadeia Automotiva em Feira de Santana a realizar as fotos que se façam necessárias e/ou a colher meu depoimento sem quaisquer ônus financeiros a nenhuma das partes.

Ao mesmo tempo, libero a utilização destas fotos (seus respectivos negativos) e/ou depoimentos para fins científicos e de estudos (livros, artigos, slides e transparências), em favor do pesquisador da pesquisa, acima especificado, obedecendo ao que está previsto nas Leis que resguardam os direitos das crianças e adolescentes (Estatuto da Criança e do Adolescente – ECA, Lei N.º 8.069/ 1990), dos idosos (Estatuto do Idoso, Lei N.º 10.741/2003) e das pessoas com deficiência (Decreto Nº 3.298/1999, alterado pelo Decreto Nº 5.296/2004).

Feira de Santana - BA, 24 de OUTUBRO de 2017


 Participante da pesquisa


 Pesquisador Responsável
 Cleber de Souza Couto
 Endereço: Av. João Durval Carneiro, nº
 3800, Aptº 802, Bloco B – Caseb – Feira
 de Santana-BA
 Tel: (75) 98863-0671
 E-mail: cleber.couto@yahoo.com.br

ANEXO 7 – TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO (TCLE)



TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO (TCLE)

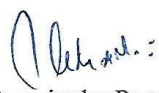
NOME DO PARTICIPANTE: MARIO SERGIO PIMO FERREIRA
 DATA DE NASCIMENTO: 14/10/1941 IDADE: 76
 DOCUMENTO DE IDENTIDADE: TIPO: CI Nº 402.002-21 SEXO: M(X)F()
 ENDEREÇO: RUA SÃO JOÃO DE ALIANÇA, Nº 205
 BAIRRO: SANTA MÔNICA CIDADE: FEIRA DE SANTANA ESTADO: BA
 CEP: 44077-380 FONE: _____

Eu, MARIO SERGIO PIMO FERREIRA,

declaro, para os devidos fins ter sido informado verbalmente e por escrito, de forma suficiente a respeito da pesquisa: A Cadeia Automotiva em Feira de Santana. O projeto de pesquisa será conduzido por Cleber de Souza Couto, do Programa de Pós-Graduação em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Social, orientado pelo Prof (a). Dr(a) Maria Helena Orchi Flexor, pertencente ao quadro docente da Universidade Católica do Salvador - UCSAL. Estou ciente de que este material será utilizado para apresentação de: Tese, observando os princípios éticos da pesquisa científica e seguindo procedimentos de sigilo e discrição. O estudo busca fazer um levantamento da cadeia automotiva em Feira de Santana, desde a sua formação, determinando a participação dos elos da mesma no desenvolvimento, configuração urbana e na hinterlândia da cidade e, também, verificar a atuação do setor público em relação às empresas envolvidas, durante todo o processo. Fui esclarecido sobre os propósitos da pesquisa, os procedimentos que serão utilizados e riscos e a garantia do anonimato e de esclarecimentos constantes, além de ter o meu direito assegurado de interromper a minha participação no momento que achar necessário.

Feira de Santana, 07 de NOVEMBRO de 2017.


Assinatura do participante


Pesquisador Responsável
Cleber de Souza Couto

Endereço: Av. João Durval Carneiro, nº 3800, Aptº 802, Bloco B – Caseb – Feira de Santana-BA
 Tel: (75) 98863-0671
 E-mail: cleber.couto@yahoo.com.br

ANEXO 8 – TERMO DE AUTORIZAÇÃO DE USO DE IMAGEM E DEPOIMENTOS




TERMO DE AUTORIZAÇÃO DE USO DE IMAGEM E DEPOIMENTOS

Eu MARCO SÉRGIO PINTO FEMIN,
 CPF 005.985.425-15, RG 402.002-21, depois de conhecer e entender os objetivos, procedimentos metodológicos, riscos e benefícios da pesquisa, bem como de estar ciente da necessidade do uso de minha imagem e/ou depoimento, especificados no Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE), AUTORIZO, através do presente termo, o pesquisador Cleber de Souza Couto do projeto de pesquisa intitulado A Cadeia Automotiva em Feira de Santana a realizar as fotos que se façam necessárias e/ou a colher meu depoimento sem quaisquer ônus financeiros a nenhuma das partes.

Ao mesmo tempo, libero a utilização destas fotos (seus respectivos negativos) e/ou depoimentos para fins científicos e de estudos (livros, artigos, slides e transparências), em favor do pesquisador da pesquisa, acima especificado, obedecendo ao que está previsto nas Leis que resguardam os direitos das crianças e adolescentes (Estatuto da Criança e do Adolescente – ECA, Lei N.º 8.069/ 1990), dos idosos (Estatuto do Idoso, Lei N.º 10.741/2003) e das pessoas com deficiência (Decreto Nº 3.298/1999, alterado pelo Decreto Nº 5.296/2004).

Feira de Santana - BA, 07 de NOVEMBRO de 2017


 Participante da pesquisa


 Pesquisador Responsável
 Cleber de Souza Couto
 Endereço: Av. João Durval Carneiro, nº
 3800, Aptº 802, Bloco B – Caseb – Feira
 de Santana-BA
 Tel: (75) 98863-0671
 E-mail: cleber.couto@yahoo.com.br

ANEXO 9 – TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO (TCLE)



TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO (TCLE)

NOME DO PARTICIPANTE: ANTONIO MOREIRA FERREIRA
 DATA DE NASCIMENTO: 05/10/1922 IDADE: 92
 DOCUMENTO DE IDENTIDADE: TIPO: _____ Nº _____ SEXO: M () F ()
 ENDEREÇO: Rua Benedito Aires 167 - Pq. G. Varga -
 BAIRRO: _____ CIDADE: Feira de Santana ESTADO: BA
 CEP: 44076-708 FONE: 36258151 - 9882594155

Eu, ANTONIO MOREIRA FERREIRA,

declaro, para os devidos fins ter sido informado verbalmente e por escrito, de forma suficiente a respeito da pesquisa: A Cadeia Automotiva em Feira de Santana. O projeto de pesquisa será conduzido por Cleber de Souza Couto, do Programa de Pós-Graduação em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Social, orientado pelo Prof (a). Dr(a) Maria Helena Orchi Flexor, pertencente ao quadro docente da Universidade Católica do Salvador - UCSAL. Estou ciente de que este material será utilizado para apresentação de: Tese, observando os princípios éticos da pesquisa científica e seguindo procedimentos de sigilo e discrição. O estudo busca fazer um levantamento da cadeia automotiva em Feira de Santana, desde a sua formação, determinando a participação dos elos da mesma no desenvolvimento, configuração urbana e na hinterlândia da cidade e, também, verificar a atuação do setor público em relação às empresas envolvidas, durante todo o processo. Fui esclarecido sobre os propósitos da pesquisa, os procedimentos que serão utilizados e riscos e a garantia do anonimato e de esclarecimentos constantes, além de ter o meu direito assegurado de interromper a minha participação no momento que achar necessário.

Feira de Santana, 19 de novembro de 2017


Assinatura do participante



Pesquisador Responsável

Cleber de Souza Couto

Endereço: Av. João Durval Carneiro, nº 3800, Aptº 802, Bloco B – Caseb – Feira de Santana-BA

Tel: (75) 98863-0671

E-mail: cleber.couto@yahoo.com.br

ANEXO 10 – TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO (TCLE)



TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO (TCLE)

NOME DO PARTICIPANTE: ANTONIO MOREIRA FERREIRA
 DATA DE NASCIMENTO: 05/10/1923 IDADE: 92
 DOCUMENTO DE IDENTIDADE: TIPO: _____ Nº _____ SEXO: M () F ()
 ENDEREÇO: Rua Benedito Aires 167 - Pq. G. Varga -
 BAIRRO: _____ CIDADE: Feira de Santana ESTADO: BA
 CEP: 44076-708 FONE: 36258151 - 9882598155

Eu, ANTONIO MOREIRA FERREIRA

declaro, para os devidos fins ter sido informado verbalmente e por escrito, de forma suficiente a respeito da pesquisa: A Cadeia Automotiva em Feira de Santana. O projeto de pesquisa será conduzido por Cleber de Souza Couto, do Programa de Pós-Graduação em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Social, orientado pelo Prof (a). Dr(a) Maria Helena Orchi Flexor, pertencente ao quadro docente da Universidade Católica do Salvador - UCSAL. Estou ciente de que este material será utilizado para apresentação de: Tese, observando os princípios éticos da pesquisa científica e seguindo procedimentos de sigilo e discrição. O estudo busca fazer um levantamento da cadeia automotiva em Feira de Santana, desde a sua formação, determinando a participação dos elos da mesma no desenvolvimento, configuração urbana e na hinterlândia da cidade e, também, verificar a atuação do setor público em relação às empresas envolvidas, durante todo o processo. Fui esclarecido sobre os propósitos da pesquisa, os procedimentos que serão utilizados e riscos e a garantia do anonimato e de esclarecimentos constantes, além de ter o meu direito assegurado de interromper a minha participação no momento que achar necessário.

Feira de Santana, 19 de novembro de 2017


Assinatura do participante



Pesquisador Responsável

Cleber de Souza Couto

Endereço: Av. João Durval Carneiro, nº 3800, Aptº 802, Bloco B – Caseb – Feira de Santana-BA

Tel: (75) 98863-0671

E-mail: cleber.couto@yahoo.com.br

ANEXO 11 – TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO (TCLE)



TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO (TCLE)

NOME DO PARTICIPANTE: José Frois da Motta
 DATA DE NASCIMENTO: 26/10/1924 IDADE: 93 anos
 DOCUMENTO DE IDENTIDADE: TIPO: _____ Nº 00.156.727-60 SEXO: M (X) F ()
 ENDEREÇO: Rua Venus, 199
 BAIRRO: Ardeus acacia CIDADE: Feira de Santana ESTADO: BA
 CEP: 44004-416 FONE: 3625-8816

Eu, José Frois da Motta

declaro, para os devidos fins ter sido informado verbalmente e por escrito, de forma suficiente a respeito da pesquisa: A Cadeia Automotiva em Feira de Santana. O projeto de pesquisa será conduzido por Cleber de Souza Couto, do Programa de Pós-Graduação em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Social, orientado pelo Prof (a). Dr(a) Maria Helena Orchi Flexor, pertencente ao quadro docente da Universidade Católica do Salvador - UCSAL. Estou ciente de que este material será utilizado para apresentação de: Tese, observando os princípios éticos da pesquisa científica e seguindo procedimentos de sigilo e discrição. O estudo busca fazer um levantamento da cadeia automotiva em Feira de Santana, desde a sua formação, determinando a participação dos elos da mesma no desenvolvimento, configuração urbana e na hinterlândia da cidade e, também, verificar a atuação do setor público em relação às empresas envolvidas, durante todo o processo. Fui esclarecido sobre os propósitos da pesquisa, os procedimentos que serão utilizados e riscos e a garantia do anonimato e de esclarecimentos constantes, além de ter o meu direito assegurado de interromper a minha participação no momento que achar necessário.

Feira de Santana, 24 de AGOSTO de 2016.

José Frois da Motta
Assinatura do participante

Cleber de Souza Couto

Pesquisador Responsável

Cleber de Souza Couto

Endereço: Av. João Durval Carneiro, nº 3800, Aptº 802, Bloco B – Caseb – Feira de Santana-BA

Tel: (75) 98863-0671

E-mail: cleber.couto@yahoo.com.br

ANEXO 12 – TERMO DE AUTORIZAÇÃO DE USO DE IMAGEM E DEPOIMENTOS

**TERMO DE AUTORIZAÇÃO DE USO DE IMAGEM E DEPOIMENTOS**

Eu Jose Francisco da Motta
 CPF 094.628.82504-00.156-727-60 depois de conhecer e entender os objetivos, procedimentos metodológicos, riscos e benefícios da pesquisa, bem como de estar ciente da necessidade do uso de minha imagem e/ou depoimento, especificados no Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE), AUTORIZO, através do presente termo, o pesquisador Cleber de Souza Couto do projeto de pesquisa intitulado A Cadeia Automotiva em Feira de Santana a realizar as fotos que se façam necessárias e/ou a colher meu depoimento sem quaisquer ônus financeiros a nenhuma das partes.

Ao mesmo tempo, libero a utilização destas fotos (seus respectivos negativos) e/ou depoimentos para fins científicos e de estudos (livros, artigos, slides e transparências), em favor do pesquisador da pesquisa, acima especificado, obedecendo ao que está previsto nas Leis que resguardam os direitos das crianças e adolescentes (Estatuto da Criança e do Adolescente – ECA, Lei N.º 8.069/ 1990), dos idosos (Estatuto do Idoso, Lei N.º 10.741/2003) e das pessoas com deficiência (Decreto Nº 3.298/1999, alterado pelo Decreto Nº 5.296/2004).

Feira de Santana - BA, 24 de AGO de 2016

Jose Francisco da Motta
 Participante da pesquisa

Cleber de Souza Couto

Pesquisador Responsável

Cleber de Souza Couto

Endereço: Av. João Durval Carneiro, nº
 3800, Aptº 802, Bloco B – Caseb – Feira
 de Santana-BA

Tel: (75) 98863-0671

E-mail: cleber.couto@yahoo.com.br

ANEXO 13 – TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO (TCLE)



TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO (TCLE)

NOME DO PARTICIPANTE:

DATA DE NASCIMENTO: 02/08/1937 IDADE: 80DOCUMENTO DE IDENTIDADE: TIPO: CPF Nº 002.971.945-34 SEXO: M (X) F ()ENDEREÇO: Rua Belicário Moncevo, 825, Ed. Morada Imperial Apto 801BAIRRO: Kalunga CIDADE: F. de Santana ESTADO: BACEP: 44025-304 FONE: 98169-9555Eu, Jose Sant'Anna de Oliveira,

declaro, para os devidos fins ter sido informado verbalmente e por escrito, de forma suficiente a respeito da pesquisa: A Cadeia Automotiva em Feira de Santana. O projeto de pesquisa será conduzido por Cleber de Souza Couto, do Programa de Pós-Graduação em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Social, orientado pelo Prof (a). Dr(a) Maria Helena Orchi Flexor, pertencente ao quadro docente da Universidade Católica do Salvador - UCSAL. Estou ciente de que este material será utilizado para apresentação de: Tese, observando os princípios éticos da pesquisa científica e seguindo procedimentos de sigilo e discrição. O estudo busca fazer um levantamento da cadeia automotiva em Feira de Santana, desde a sua formação, determinando a participação dos elos da mesma no desenvolvimento, configuração urbana e na hinterlândia da cidade e, também, verificar a atuação do setor público em relação às empresas envolvidas, durante todo o processo. Fui esclarecido sobre os propósitos da pesquisa, os procedimentos que serão utilizados e riscos e a garantia do anonimato e de esclarecimentos constantes, além de ter o meu direito assegurado de interromper a minha participação no momento que achar necessário.

Feira de Santana, 29 de agosto de 2017.

Jose Sant'Anna de Oliveira
Assinatura do participante

Cleber de Souza Couto

Pesquisador Responsável

Cleber de Souza Couto

Endereço: Av. João Durval Carneiro, nº 3800, Aptº 802, Bloco B – Caseb – Feira de Santana-BA

Tel: (75) 98863-0671

E-mail: cleber.couto@yahoo.com.br

ANEXO 14 – TERMO DE AUTORIZAÇÃO DE USO DE IMAGEM E DEPOIMENTOS



TERMO DE AUTORIZAÇÃO DE USO DE IMAGEM E DEPOIMENTOS

Eu José Sant'Anna de Oliveira,
 CPF 002971945-34, RG 341873-16, depois de conhecer e entender os objetivos, procedimentos metodológicos, riscos e benefícios da pesquisa, bem como de estar ciente da necessidade do uso de minha imagem e/ou depoimento, especificados no Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE), AUTORIZO, através do presente termo, o pesquisador Cleber de Souza Couto do projeto de pesquisa intitulado A Cadeia Automotiva em Feira de Santana a realizar as fotos que se façam necessárias e/ou a colher meu depoimento sem quaisquer ônus financeiros a nenhuma das partes.

Ao mesmo tempo, libero a utilização destas fotos (seus respectivos negativos) e/ou depoimentos para fins científicos e de estudos (livros, artigos, slides e transparências), em favor do pesquisador da pesquisa, acima especificado, obedecendo ao que está previsto nas Leis que resguardam os direitos das crianças e adolescentes (Estatuto da Criança e do Adolescente – ECA, Lei N.º 8.069/ 1990), dos idosos (Estatuto do Idoso, Lei N.º 10.741/2003) e das pessoas com deficiência (Decreto Nº 3.298/1999, alterado pelo Decreto Nº 5.296/2004).

Feira de Santana - BA, 29 de agosto de 2017

Participante da pesquisa
José Sant'Anna de Oliveira

Cleber de Souza Couto
 Pesquisador Responsável
 Cleber de Souza Couto
 Endereço: Av. João Durval Carneiro, nº
 3800, Aptº 802, Bloco B – Caseb – Feira
 de Santana-BA
 Tel: (75) 98863-0671
 E-mail: cleber.couto@yahoo.com.br

ANEXO 15 – TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO (TCLE)



TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO (TCLE)

NOME DO PARTICIPANTE: MARCELO AUGUSTO TOSTA ROCHA
 DATA DE NASCIMENTO: 31/03/60 IDADE: 57
 DOCUMENTO DE IDENTIDADE: TIPO: _____ Nº 1.470.838-85 SEXO: M F ()
 ENDEREÇO: R. ITAMUN DE CAVALHO
 BAIRRO: VIA OLÍMPIA CIDADE: FEIRA DE SANTANA/ESTADO: BA
 CEP: _____ FONE: _____

Eu, Marcelo Augusto Tosta Rocha

declaro, para os devidos fins ter sido informado verbalmente e por escrito, de forma suficiente a respeito da pesquisa: A Cadeia Automotiva em Feira de Santana. O projeto de pesquisa será conduzido por Cleber de Souza Couto, do Programa de Pós-Graduação em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Social, orientado pelo Prof (a). Dr(a) Maria Helena Orchi Flexor, pertencente ao quadro docente da Universidade Católica do Salvador - UCSAL. Estou ciente de que este material será utilizado para apresentação de: Tese, observando os princípios éticos da pesquisa científica e seguindo procedimentos de sigilo e discrição. O estudo busca fazer um levantamento da cadeia automotiva em Feira de Santana, desde a sua formação, determinando a participação dos elos da mesma no desenvolvimento, configuração urbana e na hinterlândia da cidade e, também, verificar a atuação do setor público em relação às empresas envolvidas, durante todo o processo. Fui esclarecido sobre os propósitos da pesquisa, os procedimentos que serão utilizados e riscos e a garantia do anonimato e de esclarecimentos constantes, além de ter o meu direito assegurado de interromper a minha participação no momento que achar necessário.

Feira de Santana, 22 de Novembro de 2017.

Marcelo Augusto Tosta Rocha
 Assinatura do participante

Cleber de Souza Couto

Pesquisador Responsável

Cleber de Souza Couto

Endereço: Av. João Durval Carneiro, nº 3800, Aptº 802, Bloco B – Caseb – Feira de Santana-BA

Tel: (75) 98863-0671

E-mail: cleber.couto@yahoo.com.br

ANEXO 16 – TERMO DE AUTORIZAÇÃO DE USO DE IMAGEM E DEPOIMENTOS



TERMO DE AUTORIZAÇÃO DE USO DE IMAGEM E DEPOIMENTOS

Eu MANUELO AUGUSTO TOSTA ROCHA,
 CPF 162454405-30, RG 1470838-85, depois de conhecer e entender os objetivos, procedimentos metodológicos, riscos e benefícios da pesquisa, bem como de estar ciente da necessidade do uso de minha imagem e/ou depoimento, especificados no Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE), AUTORIZO, através do presente termo, o pesquisador Cleber de Souza Couto do projeto de pesquisa intitulado A Cadeia Automotiva em Feira de Santana a realizar as fotos que se façam necessárias e/ou a colher meu depoimento sem quaisquer ônus financeiros a nenhuma das partes.

Ao mesmo tempo, libero a utilização destas fotos (seus respectivos negativos) e/ou depoimentos para fins científicos e de estudos (livros, artigos, slides e transparências), em favor do pesquisador da pesquisa, acima especificado, obedecendo ao que está previsto nas Leis que resguardam os direitos das crianças e adolescentes (Estatuto da Criança e do Adolescente – ECA, Lei N.º 8.069/ 1990), dos idosos (Estatuto do Idoso, Lei N.º 10.741/2003) e das pessoas com deficiência (Decreto Nº 3.298/1999, alterado pelo Decreto Nº 5.296/2004).

Feira de Santana - BA, 22 de Novembro de 2017

Manuel Augusto Tosta Rocha
 Participante da pesquisa

Cleber de Souza Couto
 Pesquisador Responsável
 Cleber de Souza Couto

Endereço: Av. João Durval Carneiro, nº
 3800, Aptº 802, Bloco B – Caseb – Feira
 de Santana-BA

Tel: (75) 98863-0671

E-mail: cleber.couto@yahoo.com.br

ANEXO 17 – TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO (TCLE)



TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO (TCLE)

NOME DO PARTICIPANTE: JOSÉ RODRIGUES DE SANTANA
 DATA DE NASCIMENTO: 06/01/1942. IDADE: 76 ANOS
 DOCUMENTO DE IDENTIDADE: TIPO: RG Nº 00.636.572-87 SEXO: M (X) F ()
 ENDEREÇO: AV. GETÚLIO VARGAS
 BAIRRO: PONTO CENTRAL CIDADE: FEIRA DE SANTANA ESTADO: BA
 CEP: 44.076-636 FONE: (75) 3625-7212.

Eu, JOSÉ RODRIGUES DE SANTANA,

declaro, para os devidos fins ter sido informado verbalmente e por escrito, de forma suficiente a respeito da pesquisa: A Cadeia Automotiva em Feira de Santana. O projeto de pesquisa será conduzido por Cleber de Souza Couto, do Programa de Pós-Graduação em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Social, orientado pelo Prof (a). Dr(a) Maria Helena Orchi Flexor, pertencente ao quadro docente da Universidade Católica do Salvador - UCSAL. Estou ciente de que este material será utilizado para apresentação de: Tese, observando os princípios éticos da pesquisa científica e seguindo procedimentos de sigilo e discrição. O estudo busca fazer um levantamento da cadeia automotiva em Feira de Santana, desde a sua formação, determinando a participação dos elos da mesma no desenvolvimento, configuração urbana e na hinterlândia da cidade e, também, verificar a atuação do setor público em relação às empresas envolvidas, durante todo o processo. Fui esclarecido sobre os propósitos da pesquisa, os procedimentos que serão utilizados e riscos e a garantia do anonimato e de esclarecimentos constantes, além de ter o meu direito assegurado de interromper a minha participação no momento que achar necessário.

Feira de Santana, 25 de OUTUBRO de 2017.


Assinatura do participante



Pesquisador Responsável

Cleber de Souza Couto

Endereço: Av. João Durval Carneiro, nº 3800, Aptº 802, Bloco B – Caseb – Feira de Santana-BA

Tel: (75) 98863-0671

E-mail: cleber.couto@yahoo.com.br

ANEXO 18 – TERMO DE AUTORIZAÇÃO DE USO DE IMAGEM E DEPOIMENTOS

**TERMO DE AUTORIZAÇÃO DE USO DE IMAGEM E DEPOIMENTOS**

Eu JOSÉ RODRIGUES DE SANTANA
 CPF 018.086.005-53, RG 00.636.572-87 depois de conhecer e entender os objetivos, procedimentos metodológicos, riscos e benefícios da pesquisa, bem como de estar ciente da necessidade do uso de minha imagem e/ou depoimento, especificados no Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE), AUTORIZO, através do presente termo, o pesquisador Cleber de Souza Couto do projeto de pesquisa intitulado A Cadeia Automotiva em Feira de Santana a realizar as fotos que se façam necessárias e/ou a colher meu depoimento sem quaisquer ônus financeiros a nenhuma das partes.

Ao mesmo tempo, libero a utilização destas fotos (seus respectivos negativos) e/ou depoimentos para fins científicos e de estudos (livros, artigos, slides e transparências), em favor do pesquisador da pesquisa, acima especificado, obedecendo ao que está previsto nas Leis que resguardam os direitos das crianças e adolescentes (Estatuto da Criança e do Adolescente – ECA, Lei N.º 8.069/1990), dos idosos (Estatuto do Idoso, Lei N.º 10.741/2003) e das pessoas com deficiência (Decreto Nº 3.298/1999, alterado pelo Decreto Nº 5.296/2004).

Feira de Santana - BA, 25 de OUTUBRO de 2017

José Rodrigues de Santana
 Participante da pesquisa

Cleber de Souza Couto
 Pesquisador Responsável
 Cleber de Souza Couto
 Endereço: Av. João Durval Carneiro, nº
 3800, Aptº 802, Bloco B – Caseb – Feira
 de Santana-BA
 Tel: (75) 98863-0671
 E-mail: cleber.couto@yahoo.com.br

ANEXO 19 – TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO (TCLE)



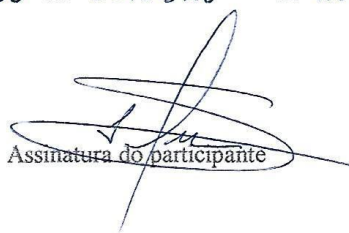
TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO (TCLE)

NOME DO PARTICIPANTE: LUIZ CARLOS DE CERQUEIRA SILVA
 DATA DE NASCIMENTO: 25/02/1953 IDADE: 64
 DOCUMENTO DE IDENTIDADE: TIPO: _____ Nº 0087939720 SEXO: M (X) F ()
 ENDEREÇO: R. Riolândia
 BAIRRO: SANTA MÔNICA CIDADE: FEIRA DE SANTANA ESTADO: BA
 CEP: 44077-130 FONE: 3622-8305

Eu, LUIZ CARLOS DE CERQUEIRA SILVA,

declaro, para os devidos fins ter sido informado verbalmente e por escrito, de forma suficiente a respeito da pesquisa: A Cadeia Automotiva em Feira de Santana. O projeto de pesquisa será conduzido por Cleber de Souza Couto, do Programa de Pós-Graduação em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Social, orientado pelo Prof (a). Dr(a) Maria Helena Orchi Flexor, pertencente ao quadro docente da Universidade Católica do Salvador - UCSAL. Estou ciente de que este material será utilizado para apresentação de: Tese, observando os princípios éticos da pesquisa científica e seguindo procedimentos de sigilo e discrição. O estudo busca fazer um levantamento da cadeia automotiva em Feira de Santana, desde a sua formação, determinando a participação dos elos da mesma no desenvolvimento, configuração urbana e na hinterlândia da cidade e, também, verificar a atuação do setor público em relação às empresas envolvidas, durante todo o processo. Fui esclarecido sobre os propósitos da pesquisa, os procedimentos que serão utilizados e riscos e a garantia do anonimato e de esclarecimentos constantes, além de ter o meu direito assegurado de interromper a minha participação no momento que achar necessário.

Feira de Santana, 26 de OUTUBRO de 2014.


Assinatura do participante



Pesquisador Responsável

Cleber de Souza Couto

Endereço: Av. João Durval Carneiro, nº 3800, Aptº 802, Bloco B – Caseb – Feira de Santana-BA

Tel: (75) 98863-0671

E-mail: cleber.couto@yahoo.com.br

ANEXO 20 – TERMO DE AUTORIZAÇÃO DE USO DE IMAGEM E DEPOIMENTOS

**TERMO DE AUTORIZAÇÃO DE USO DE IMAGEM E DEPOIMENTOS**

Eu LUIZ CARLOS DE CERQUEIRA SILVA,
 CPF 081.787.915-33RG 0087939320, depois de conhecer e entender os objetivos, procedimentos metodológicos, riscos e benefícios da pesquisa, bem como de estar ciente da necessidade do uso de minha imagem e/ou depoimento, especificados no Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE), AUTORIZO, através do presente termo, o pesquisador Cleber de Souza Couto do projeto de pesquisa intitulado A Cadeia Automotiva em Feira de Santana a realizar as fotos que se façam necessárias e/ou a colher meu depoimento sem quaisquer ônus financeiros a nenhuma das partes.

Ao mesmo tempo, libero a utilização destas fotos (seus respectivos negativos) e/ou depoimentos para fins científicos e de estudos (livros, artigos, slides e transparências), em favor do pesquisador da pesquisa, acima especificado, obedecendo ao que está previsto nas Leis que resguardam os direitos das crianças e adolescentes (Estatuto da Criança e do Adolescente – ECA, Lei N.º 8.069/ 1990), dos idosos (Estatuto do Idoso, Lei N.º 10.741/2003) e das pessoas com deficiência (Decreto Nº 3.298/1999, alterado pelo Decreto Nº 5.296/2004).

Feira de Santana - BA, 26 de OUTUBRO de 2017


 Participante da pesquisa


 Pesquisador Responsável
 Cleber de Souza Couto

Endereço: Av. João Durval Carneiro, nº
 3800, Aptº 802, Bloco B – Caseb – Feira
 de Santana-BA

Tel: (75) 98863-0671

E-mail: cleber.couto@yahoo.com.br

ANEXO 21 – TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO (TCLE)



TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO (TCLE)

NOME DO PARTICIPANTE: WILLY VISCONCELOS DE AZEVEDO SOUZA
 DATA DE NASCIMENTO: 1 / 1933. IDADE: 84
 DOCUMENTO DE IDENTIDADE: TIPO: RG Nº 260 333 SEXO: M F
 ENDEREÇO: RUA BAHIA, 585
 BAIRRO: PIUVA CIDADE: SALVADOR ESTADO: BA
 CEP: 41-830-161 FONE: (71) 3341-5443.

Eu, WILLY VISCONCELOS DE AZEVEDO SOUZA,

declaro, para os devidos fins ter sido informado verbalmente e por escrito, de forma suficiente a respeito da pesquisa: A Cadeia Automotiva em Feira de Santana. O projeto de pesquisa será conduzido por Cleber de Souza Couto, do Programa de Pós-Graduação em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Social, orientado pelo Prof (a). Dr(a) Maria Helena Orchi Flexor, pertencente ao quadro docente da Universidade Católica do Salvador - UCSAL. Estou ciente de que este material será utilizado para apresentação de: Tese, observando os princípios éticos da pesquisa científica e seguindo procedimentos de sigilo e discrição. O estudo busca fazer um levantamento da cadeia automotiva em Feira de Santana, desde a sua formação, determinando a participação dos elos da mesma no desenvolvimento, configuração urbana e na hinterlândia da cidade e, também, verificar a atuação do setor público em relação às empresas envolvidas, durante todo o processo. Fui esclarecido sobre os propósitos da pesquisa, os procedimentos que serão utilizados e riscos e a garantia do anonimato e de esclarecimentos constantes, além de ter o meu direito assegurado de interromper a minha participação no momento que achar necessário.

Feira de Santana, 26 de outubro de 2017.


Assinatura do participante



Pesquisador Responsável

Cleber de Souza Couto

Endereço: Av. João Durval Carneiro, nº 3800, Aptº 802, Bloco B – Caseb – Feira de Santana-BA

Tel: (75) 98863-0671

E-mail: cleber.couto@yahoo.com.br

ANEXO 22 – TERMO DE AUTORIZAÇÃO DE USO DE IMAGEM E DEPOIMENTOS

**TERMO DE AUTORIZAÇÃO DE USO DE IMAGEM E DEPOIMENTOS**

Eu WILLY VASCONCELOS DE AZEVEDO SOUZA,
 CPF 00963232568, RG 260333, depois de conhecer e entender os objetivos,
 procedimentos metodológicos, riscos e benefícios da pesquisa, bem como de estar ciente da
 necessidade do uso de minha imagem e/ou depoimento, especificados no Termo de
 Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE), AUTORIZO, através do presente termo, o
 pesquisador Cleber de Souza Couto do projeto de pesquisa intitulado A Cadeia Automotiva
 em Feira de Santana a realizar as fotos que se façam necessárias e/ou a colher meu
 depoimento sem quaisquer ônus financeiros a nenhuma das partes.

Ao mesmo tempo, libero a utilização destas fotos (seus respectivos negativos) e/ou
 depoimentos para fins científicos e de estudos (livros, artigos, slides e transparências), em
 favor do pesquisador da pesquisa, acima especificado, obedecendo ao que está previsto nas
 Leis que resguardam os direitos das crianças e adolescentes (Estatuto da Criança e do
 Adolescente – ECA, Lei N.º 8.069/1990), dos idosos (Estatuto do Idoso, Lei N.º 10.741/2003)
 e das pessoas com deficiência (Decreto Nº 3.298/1999, alterado pelo Decreto Nº
 5.296/2004).

Feira de Santana - BA, 27 de OUTUBRO de 2017

Participante da pesquisa

Pesquisador Responsável
 Cleber de Souza Couto

Endereço: Av. João Durval Carneiro, nº
 3800, Aptº 802, Bloco B – Caseb – Feira
 de Santana-BA

Tel: (75) 98863-0671

E-mail: cleber.couto@yahoo.com.br