

Com chinesa GWM, interior de São Paulo se consolida como polo industrial de montadoras asiáticas

Sul-coreana Hyundai e japonesas Toyota e Honda já produzem em Piracicaba, Sorocaba e Itirapina

Eduardo Sodré
São Paulo

As cidades de São Bernardo do Campo e de São Caetano do Sul não formam mais o principal polo da indústria automotiva no estado de São Paulo. Em volume, a macrorregião que engloba cidades como Sorocaba, Piracicaba e Itirapina se destaca, e com uma peculiaridade: o interior abriga as principais marcas asiáticas.

A mais recente a chegar é a chinesa GWM, que inaugura sua linha de produção em Iracemápolis nesta sexta-feira (15). A expectativa é de ganhar escala progressivamente para, até o fim desta década, montar 50 mil carros de passeio e picapes por ano.

Quando a meta for atingida, a capacidade instalada na região será de aproximadamente 650 mil carros/ano, além de motores e transmissões. A conta também leva em consideração as fábricas da sul-coreana Hyundai (Piracicaba) e das japonesas Honda (Sumaré e Itirapina) e Toyota (Indaiatuba, Sorocaba e Porto Feliz).

O número é superior à soma das plantas da General Motors em São Caetano do Sul e da Volkswagen em São Bernardo do Campo —que, juntas, são capazes de montar aproximadamente 600 mil veículos por ano.

Outro polo automotivo do interior está nas cidades de São José dos Campos e Taubaté, com fábricas da Volkswagen e da GM instaladas às margens da rodovia Presidente Dutra.

No passado, as cidades de diferentes regiões do interior do estado abrigavam apenas linhas de produção de componentes. A Goodyear, por exemplo, inaugurou a fábrica de pneus de Americana em 1973. Já as linhas de montagem de automóveis estavam concentradas no ABC. A exceção entre os carros foi o pequeno Romi-Isetta, produzido em Santa Bárbara d'Oeste entre 1956 e 1961.

A expansão da indústria nas cidades da Grande São Paulo teve início na década de 1950, quando foi criado o Geia (Grupo Executivo da Indústria Automobilística), no governo Juscelino Kubitschek (1956-1960). Até então, as empresas se limitavam a montar carros no país, não havia o conceito de indústria automotiva nacional.

A General Motors já estava em São Caetano desde 1930. A Willys-Overland chegou a São Bernardo no início da década de 1950 e, em 1967, foi adquirida pela Ford. Essa foi a primeira fábrica fechada pela montadora americana no Brasil, em 2019.

Mercedes-Benz, Scania, Toyota e Volkswagen também se estabeleceram no ABC nos anos 1950. Como a indústria automotiva tem uma cadeia extensa de fornecedores, criou-se um polo industrial.

A região ficou nacionalmente conhecida em 1978, quando eclodiu a primeira greve dos metalúrgicos, sob o comando de Luiz Inácio Lula da Silva.

Com a expansão do mercado automotivo, outras regiões começaram a oferecer benefícios para atrair as montadoras. A Fiat já havia optado por Betim (MG) e começou a produzir em 1976, mas ainda era um caso isolado.

Além de isenções e concessões de terrenos em outras cidades, a mão de obra mais cara no ABC e o custo dos terrenos passaram a pesar na escolha de montadoras que planejavam produzir ou se expandir no Brasil.

Nos anos 1990, com a reabertura às importações e o receio de um recuo da indústria, há um novo ciclo de incentivos à produção local. Foi nesse período que o interior de São Paulo ganhou destaque e começou a receber as montadoras asiáticas.

Não houve, contudo, um interesse conjunto de japoneses e sul-coreanos pelas cidades vizinhas em que se instalaram. As condições oferecidas pelos municípios e o momento de mercado de cada uma das montadoras levaram às decisões de fazer automóveis no interior, que já contava com malha rodoviária adequada ao escoamento da produção.

A possibilidade de gerar postos de trabalho qualificados e de melhor remuneração foi uma das motivações das cidades. A GWM, por exemplo, anunciou em janeiro a abertura de 700 vagas. Já a Toyota terá 2.000 novos funcionários para atender à expansão da linha de montagem em Sorocaba.

O polo regional teve ainda a Mercedes-Benz, com modelos montados em Iracemápolis de 2016 a 2020. É essa fábrica que agora abriga a GWM.

A venda para a marca chinesa foi anunciada em 2021. Em seguida, os novos proprietários divulgaram um investimento de R\$ 10 bilhões para produção local.

Ricardo Bastos, diretor de relações governamentais da GWM Brasil e presidente da ABVE (Associação Brasileira do Veículo Elétrico), confirma que etapas como pintura e soldagem já serão feitas no Brasil, o que caracteriza o sistema CKD, em que os carros vêm da China completamente desmontados.

É diferente do método SKD adotado pela BYD em sua primeira fase de operações em Camaçari (BA). Nessa modalidade, as carrocerias já chegam pintadas, e o veículo vem parcialmente montado, faltando encaixar alguns elementos.

Mas a própria BYD também está no polo industrial do interior. A empresa produz chassis para ônibus elétricos, kits solares e painéis fotovoltaicos em Campinas.

<https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2025/08/com-chinesa-gwm-interior-de-sao-paulo-se-consolida-como-polo-industrial-de-montadoras-asiaticas.shtml>

Veículo: Online -> Portal -> Portal Folha de S. Paulo