

NABUCO, Maria Regina; NEVES, Magda de Almeida; CARVALHO NETO, Antônio M. de (Orgs.). Indústria automotiva: a nova geografia do setor produtivo. Rio de Janeiro: DP&A, 2002.

SANDRO RUDUIT GARCIAI*

O cenário é a indústria automotiva brasileira. O momento é a virada para o século XXI. Os atores são montadoras, empresas de autopeças, sindicatos, associações empresariais, trabalhadores, governos e ONGs. O enredo são os novos pólos automotivos e suas repercussões na estrutura produtiva, nas formas de organização do trabalho e da produção, nas relações de emprego, no mercado de trabalho e nos sindicatos. Indústria automotiva: a nova geografia do setor produtivo, organizado por Maria Regina Nabuco, Magda Neves e Antonio Carvalho Neto, atualiza o debate sobre as transformações em andamento na indústria automotiva, no Brasil, como também o fizeram, em meados da década de 1990, A máquina e o equilibrista, organizado por Nadya Castro, e De JK a FHC, organizado por Glauco Arbix e por Mauro Zilbovícius.

O novo ciclo de investimentos diretos externos realizados pelas principais montadoras e pelos seus fornecedores, não apenas na reestruturação das plantas já existentes como também na implantação de novos pólos automotivos fora da tradicional região de produção automobilística do ABC Paulista, vêm implicando a reespecialização do setor no País. Decorre da convergência entre dois fatores: a) as estratégias das corporações internacionais de reespecialização de plantas e de unidades produtivas, tendo em vista não somente acompanhar padrões de eficiência, custos e qualidade globais, mas também sedimentar a atuação em

mercados emergentes diante do esgotamento dos mercados nos países altamente industrializados; e b) o Regime Automotivo de 1995, cujo propósito seria consolidar e atrair investimentos das montadoras e de empresas de autopeças para o País, favorecendo a chamada guerra fiscal entre governos estaduais e municipais, bem como aquisições de empresas nacionais de autopeças por empresas estrangeiras.

A nova realidade da indústria automotiva brasileira é problematizada no livro em três blocos temáticos de quatro capítulos, desenvolvidos por um conjunto interdisciplinar de especialistas em indústria automotiva (sociólogos, economistas, administradores, geógrafos e outros profissionais). O primeiro bloco, chamado "Estratégias e incentivos na localização de novas plantas automotivas", focaliza as razões e as condições de instalação das novas plantas industriais, nos Estados Unidos, em Minas Gerais, no Rio de Janeiro e no Rio Grande do Sul. No segundo bloco de textos, "Organização da produção e do trabalho e novas cadeias produtivas", o leitor encontra artigos que abordam variados aspectos do processo produtivo intrafábricas – em novas plantas e também nas já tradicionais – tais como a dinâmica da organização do trabalho e da produção em novas cadeias produtivas, a gestão da mão-de-obra, a mobilização da subjetividade dos trabalhadores e a gestão de competências na fábrica. O terceiro e último bloco do livro, denominado "Relações de trabalho no setor automobilístico no país", reúne textos que discutem as tendências das relações de trabalho no ABC Paulista, em Minas Gerais e

* Sociólogo, mestre em Sociologia pela UFRGS, doutorando do PPGS-UFRGS, sandroruduit@ig.com.br.

no Paraná, envolvendo a ação sindical, o papel dos trabalhadores nos processos de inovação na fábrica, as perspectivas das empresas, dos sindicatos e dos trabalhadores sobre as relações de trabalho e as implicações dos novos pólos automotivos para o emprego e o mercado de trabalho.

A atualidade dos temas propostos e a perspicácia dos autores tornam o livro um texto pródigo em achados de pesquisa, em novos conceitos e em questões e polêmicas propostas. Talvez o primeiro aspecto que o leitor há de notar percorrendo o texto seja o de que o uso de incentivos fiscais e a oferta de infra-estrutura como estratégia governamental para a atração de empresas do setor automotivo não se limitam ao caso brasileiro. O capítulo tecido por Martin e Veiga sobre o estabelecimento de montadoras alemãs em solo norte-americano (Mercedes-Benz no Alabama e BMW na Carolina do Sul) no início da década de 1990 indica um movimento que posteriormente viríamos a testemunhar no Brasil. Neste ponto encontra-se uma questão em debate no livro: qual o papel dos chamados fatores clássicos (mercado interno, mão-de-obra barata e qualificável, recursos naturais e disponibilidade de insumos) e dos fatores relativos à nova economia (infra-estrutura urbana, logística, incentivos fiscais) na escolha das montadoras?¹

No plano das relações interfirmas ou de fornecimento, Zawislak e Mello tecem o conceito de cadeia totalmente integrada, a partir do exame da experiência da GM em Gravataí (RS). Valendo-se dos princípios da produção enxuta, a montadora lideraria um complexo industrial cujos elos seriam fortemente integrados e cuja produção seria puxada pela demanda do mercado consumidor (on line). A cadeia totalmente integrada impõe às empresas participantes uma série de requisitos operacionais e estratégicos, tendo em vista o acompanhamento de padrões mundiais de qualidade, de logística e de preços.² As empresas locais

enfrentariam dificuldades de integração aos padrões de exigência da cadeia totalmente integrada.

No interior das montadoras, a amplitude e o detalhamento dos dados apresentados nos diferentes capítulos revelam a nova complexidade da organização da produção e do trabalho na indústria automotiva, implicando, entre outros aspectos, novos usos da subjetividade operária e na ocultação da luta de classes. Todavia, em lugar de uma suposta homogeneidade decorrente da adoção das best practices, testemunha-se a adequação de princípios gerenciais globalmente compartilhados às realidades locais e às estratégias das empresas. A organização do trabalho em times ou equipes, por exemplo, apresenta efeitos e configurações diversas, revelando o caráter restrito da autonomia concedida aos trabalhadores, mas também, quiçá, oportunizando chances de intervenção no processo de trabalho.

Outra questão em debate refere-se à existência de uma outra realidade no plano das relações de emprego e de trabalho, impondo novos desafios aos sindicatos de metalúrgicos. Um dos pontos centrais na pauta sindical seria o problema da redução dos salários nas novas plantas vis-à-vis as tradicionais. Neste caso, mobilizam-se os sindicatos, tendo em vista a instituição de uma Convenção Coletiva de Trabalho com abrangência nacional, uniformizando as relações de emprego e de trabalho, contrariamente à tendência atual de flexibilização dos direitos sociais.

Por fim, cumpre observar a ausência de referências à planta da Ford, em Camaçari, BA, bem como o predomínio de textos relativos às montadoras de Minas Gerais (cinco entre os doze textos), mormente a Mercedes-Benz em Juiz de Fora, o que talvez se explique pelo fato de que os organizadores são todos daquele estado. Isto não compromete em absoluto a riqueza do trabalho, malgrado limite, de certa forma, o espectro e a representatividade da observação sobre as tendências do setor no país.³ Além disso, algumas questões são pouco

1. Outros trabalhos recentes discutem esta questão: Arbix, Glauco (2002). Políticas do desperdício e assimetria entre público e privado na indústria automobilística. Revista Brasileira de Ciências Sociais, v. 17, n. 48, p. 109-129.

2. O conceito assemelha-se com a rede de empresas desenvolvida em Castells, M. (1999). A sociedade em rede. São Paulo: Paz e Terra.

3. Vale notar que são ainda escassos estudos quantitativos sobre nossa indústria automotiva em âmbito, de fato, nacional. Uma das poucas exceções é o mapeamento desenvolvido por Mauro Zilbovicius e outros na USP.

exploradas, tais como um possível aprendizado das montadoras com as localidades onde se instalam,⁴ os resultados das fusões no setor de autopeças e o desafio de reestruturação e de capacitação das empresas locais, nas novas

plantas. Indústria automotiva abre-nos, pioneiramente, novas questões cujo debate, seguramente, prolongar-se-á ao longo da presente década.

4. Tal questão tem merecido crescente atenção nos Estados Unidos, por exemplo. Veja-se Rubinstein, Saul A. e Kochan, Thomas A. (2001). *Learning from Saturn: possibilities for corporate governance and employee relations*. Ithaca: Cornell University Press.