

1 - Introdução

O objeto do presente trabalho é uma análise da produção do espaço da indústria, privilegiando a indústria automobilística brasileira, no contexto de passagem do chamado *fordismo* para a *produção flexível*.

A atividade produtiva ainda é um fator importante para a explicação da produção e organização do espaço, apesar das aparências do mundo contemporâneo, como bem observou Manuel Castells¹, em texto da década de 1970:

“A produtividade crescente do trabalho, limitada e condicionada na esfera das relações sociais de produção fundadas na exploração do trabalho pelo capital, amplia cada vez mais a esfera da gestão, da circulação e do consumo, em relação à atividade produtiva propriamente dita. Tem-se então a impressão de uma subordinação crescente da lógica produtiva à lógica do consumo na organização do espaço, especialmente nas grandes metrópoles”.

O objetivo do trabalho é o de examinar a intrincada rede de relações entre o espaço e as estratégias de produção e reprodução do capital. Estratégias essas que estão sofrendo um processo de transformação. Segundo Claude Manzagol², escrevendo no início dos anos 80:

“A reorganização espacial atual é particularmente oriunda das contradições existentes entre relações sociais de produção, desenvolvimento de forças produtivas e orientação da ação dos trabalhadores. É preciso, pois, compreender o encadeamento desses diversos elementos antes³ de examinar seus reflexos espaciais”.

A passagem do *fordismo* para a *produção flexível* se situaria nesse contexto citado acima das contradições existentes entre as relações sociais de produção, o desenvolvimento

¹ Castells, Manuel. Sociologia del espacio industrial, Ed. Ayuso, p. 15.

² Manzagol, Claude. Lógica do espaço industrial – São Paulo: DIFEL, 1985, p. 154.

³ No presente trabalho tentarei efetuar a análise sugerida por esse autor simultaneamente, e não **antes**, como ele sugere, ao encadeamento desses diversos elementos.

das forças produtivas e a orientação da ação dos trabalhadores, com implicações e contrações⁴ na produção do espaço sob o modo de produção capitalista.

O estudo aqui realizado procurará, então, estudar a passagem das estratégias de acumulação capitalistas (do *fordismo* à *produção flexível*) procurando examinar as transformações nas relações sociais. Essa é a proposta de Henri Lefebvre para se evitar o que ele chamou de *ilusão tecnológica*: evitar o estudo da civilização industrial a partir de suas condições estritamente técnicas e tecnológicas⁵.

O papel da indústria na produção do espaço na fase atual do capitalismo é colocado em questão por algumas análises que buscam entender as transformações por que passa o modo de produção capitalista, em especial no que diz respeito ao espaço urbano. É o que nos lembra Mark Gottdinier, em artigo datado do final da década de 1980:

“Uma recente explosão da literatura na área de estudos urbanos volta-se para a problemática da reestruturação sócio-espacial. Essa formulação mais contemporânea da questão urbana ultrapassa as divisões acadêmicas tradicionais e inclui contribuições da sociologia urbana, geografia, economia, ciência política e planejamento regional. Por sua vez, os analistas têm destacado uma série de fatores responsáveis por essa reestruturação, incluindo: a desindustrialização e a crise global do capital num suposto sistema mundial; as estratégias das multinacionais de busca de mão-de-obra, o que, para alguns, chega a configurar uma divisão internacional do trabalho; a alta tecnologia e a reorganização das forças produtivas, em conformidade com uma “nova” etapa do capital; novas relações de produção, seguindo a desintegração vertical e a intensificação do capital em unidades produtivas; um novo regime de acumulação de capital denominado “flexível”, que vem substituindo o clássico regime fordista de produção em massa⁶”.

⁴ As contrações com relação às ações do capital originam-se dos contra-poderes exercidos pela classe trabalhadora e por outras forças sociais antagônicas ao capital. Essa idéia é apresentada por Henri Lefebvre: Lefebvre, Henri, The production of space – UK, Cambridge; USA: Blackwell Publishers, 1991, p. 381-83.

⁵ Lefebvre, Henri. “As condições sociais da industrialização”, in Industrialisation et Technocratie – Paris, Armand Colin, 1949 (org. por Georges Gurvitch; tradução do artigo feita pela Profa. Margarida Maria de Andrade, mimeo.).

⁶ Gottdinier, Mark. “A teoria da crise e a reestruturação sócio-espacial: o caso dos Estados Unidos”, in Valladares, Licia & Preteceille, Edmond (coordenadores): Reestruturação urbana: tendências e desafios - São Paulo: Nobel, 1990, p. 59.

O presente trabalho buscará analisar a produção espacial sob a ótica das transformações no modo de produção capitalista considerando não a perda de importância da indústria, *mas sim as transformações citadas pelo autor acima que alterariam a lógica da localização industrial e os efeitos dessa lógica no processo de reestruturação espacial*. O *espaço da indústria* continuaria tendo uma contribuição importante para a conformação do espaço, e a sua análise ainda é necessária, pois na indústria contemporânea se produz grande parte da riqueza (mais-valia) social. Assim, devemos tratar das mudanças que ocorrem na indústria e que afetam a localização desta no território, como foi feito no trecho abaixo de 1995 por Georges Benko:

“A diminuição do emprego local nas regiões de industrialização mais antigas e o nascimento de novos mercados locais de trabalho fazem emergir uma nova “política dos lugares”. A mudança da lógica industrial, as novas tecnologias e as novas condições econômicas reestruturam igualmente a organização social dos novos complexos de produção. Os hábitos e as tradições desenvolvidos nas comunidades industriais do período anterior já não correspondem às aspirações contemporâneas. O estabelecimento das regras, das hierarquias, das relações empregado/empregador, as soluções trazidas aos conflitos (políticos e sociais) já não são operacionais. Na indústria tradicional, os executivos e os operários conheceram um percurso e uma organização paralelos (relativamente rígidos)...

A dinâmica da industrialização capitalista depende da capacidade de adaptação das empresas às novas condições da produção, o que inclui as mudanças das relações políticas e sociais. Nesta ótica, as firmas são levadas a se realocar para constituir novas relações de trabalho. Os novos centros de crescimento oferecem formidáveis oportunidades. A realocação pode voltar-se para regiões de produção já existentes, porém com mais frequência o redesdobramento dos investimentos e dos capitais dirige estes últimos para os espaços relativamente pouco desenvolvidos⁷”.

Uma primeira abordagem do espaço da indústria, chamada de análise *strictu sensu* do espaço industrial, privilegiaria a organização interna da fábrica. Embora essa organização

⁷ Benko, Georges. Economia, Espaço e Globalização na aurora do século XXI – São Paulo: HUCITEC, 1995, p. 146-47.

esteja se alterando nos últimos anos, não podemos aqui nos restringir somente à análise *strictu sensu* do espaço da indústria, porque o espaço industrial não se restringe à fração territorial ocupada pelas fábricas, mas englobaria uma rede de fluxos visíveis (mercadorias) e invisíveis (capital, informação) centrada nos pontos de apoio formados pelos aparelhos de produção e de administração, assim como as áreas que a indústria prospecta para seu abastecimento em bens e serviços e para o escoamento de seus produtos, e que organiza para as suas necessidades de força de trabalho⁸. Segundo Castells⁹, em texto da década de 1970, a organização do processo de produção, incluindo sua forma espacial, representa uma fonte importante para a determinação do conjunto do espaço, já que este é a base da localização dos empregos e impõe os imperativos fundamentais no que concerne ao sistema de circulação que se dispõe ao redor das grandes metrópoles e as redes urbanas que delas dependem. Segundo esse autor:

“Não há uma análise possível da produção do espaço que não integre o estudo da produção do espaço industrial e dos efeitos deste espaço sobre o conjunto da estrutura urbana¹⁰”.

Assim, a importância do espaço da indústria é mais ampla do que pode parecer a princípio. Relaciona-se com a urbanização e a formação das grandes metrópoles, com a desterritorialização do camponês, com a formação de bairros operários, com o processo de concentração espacial e com a própria arrumação do território nacional¹¹. O exemplo fornecido por Henri Lefebvre na Introdução da obra Do rural ao urbano¹² escrita na década de 1970 é ilustrativo da importância da atividade industrial para a transformação do espaço:

“No solo dos Pirineus, não longe da vila natal do autor (*ego*), surge a Cidade Nova. Produto da industrialização e da modernização, glória da França e da República, Lecq-Mourenx se ergue, pequena cidade nova, ornada de enigmas mais do que de belezas clássicas. Os bulldozeres passam sobre o solo do Texas bearnez (como se dizia). A poucos passos da empresa mais moderna da França, entre as

⁸ Manzagol, Claude, *op. cit.*, p.12.

⁹ Castells, Manuel, *op. cit.*, p.14.

¹⁰ Idem.

¹¹ Moreira, Ruy, “O paradigma e a ordem”, *in* Revista Ciência Geográfica, n.13, p. 33-37.

¹² Lefebvre, Henri, De lo rural a lo urbano – Barcelona, Ediciones Península, 1978, p. 11.

torres de extração de petróleo e a fumaça, nasce o que deverá tornar-se uma Cidade. O que nesse lugar se esboça, e se oferece aos olhos como à reflexão, impõe outra problemática que é a passagem do rural ao urbano. Os problemas se superpõem, se exasperam: destino de uma terra marcada pela História, pelas tradições camponesas, pelos próprios camponeses. A industrialização se apodera de regiões até então abandonadas. A urbanização, cuja importância cresce sem cessar, transforma o que existia anteriormente. Nessas torres metálicas que se elevam por cima dos bosques, frente às montanhas, há um desafio e uma interrogação. Desafio ao passado, interrogação ao futuro. O processo desde o início não foi uma anulação do texto social anterior; algo novo e distinto se anuncia, declara-se, ganha significado: o urbano. Vira-se uma página”.

Porém, uma ressalva deve ser feita. Mesmo tendo a indústria se apoderado de regiões - e o processo de industrialização atual continua a se apoderar de regiões antes “esquecidas” pelo capital -, não podemos entender que as transformações sociais que acompanham a industrialização sejam obra exclusiva desta última, meras conseqüências. Henri Lefebvre é categórico quanto a este ponto:

“Contra os dogmáticos, se pode afirmar que nem a vida cotidiana, nem a sociedade urbana constituem uma pura e simples *superestrutura*, expressão das relações de produção capitalista. Elas são essa superestrutura, mas também algo a mais e distinto que as instituições e ideologias, apesar de ter alguns traços das ideologias e das instituições. O mundo da mercadoria, com sua lógica e sua linguagem, se generaliza no cotidiano até o ponto em cada ponto a ele se vincula, com suas significações. Quiçá pode afirmar-se que não é mais do que uma ideologia, uma superestrutura, uma instituição ?¹³”.

A localização das indústrias no território *faz parte de um processo mais amplo de produção de um espaço que não é neutro*, ele é, antes de tudo, projeção de relações sociais, motivo de disputas, de interesses, de luta de classes¹⁴. Yves Lacoste¹⁵ ilustra bem essa

¹³ Lefebvre, Henri, *De lo rural a lo urbano* – Barcelona, Ediciones Península, 1978, p. 10.

¹⁴ Mazagol, Claude, *op. cit.*, p. 149.

¹⁵ Lacoste, Yves. *A Geografia – Isso serve em primeiro lugar para fazer a guerra* – Campinas, SP: Papirus, 1989.

afirmação com o exemplo da indústria da seda em Lyon, onde, na primeira metade do século XIX, os capitalistas encetaram uma verdadeira estratégia espacial para quebrar a força política dos operários. Esses capitalistas esfacelaram o trabalho da seda, até então concentrado em Lyon, em um grande número de operações técnicas disseminadas por um grande raio, no campo. Assim, os operários, dispersos, não podiam mais empreender uma ação conjunta. Os exemplos dessa prática são inúmeros, o que atesta a afirmação feita de que o espaço da indústria não é neutro.

Porém, uma vez estruturado o espaço, como um resultado objetivo da interação de múltiplas determinações através da história, pode-se dizer que a estrutura espacial não é passiva, mas ativa, embora sua autonomia seja relativa¹⁶. O espaço reage, no caso da localização industrial, com a imobilização do capital em certos pontos do território que já possuem um investimento de capital anterior, processo que pode ser chamado de *inércia das distribuições industriais*¹⁷. Segundo Milton Santos:

“Essa inércia ativa ou dinâmica se manifesta de forma polivalente: pela atração que as grandes cidades têm sobre a mão-de-obra potencial, pela atração do capital, pela superabundância de serviços, de infra-estruturas, cuja repartição desigual funciona como um elemento mantenedor das tendências herdadas”¹⁸.

Dessa forma, o espaço, que é um produto, também é produtivo¹⁹.

A relação entre a indústria e o espaço é complexa e dinâmica. Segundo Castells²⁰, a indústria transforma os impedimentos técnicos de localização espacial com a mobilização dos recursos através dos meios de transporte e comunicação que são cada vez mais potentes; por outro lado, o papel crescente da técnica e da tecnologia torna extremamente dependente a indústria de ponta de um meio urbano, tomado como um meio social e foco de inovação.

“Digamos, pois, para simplificar, que há, por um lado, a constituição de grandes organizações econômicas cujos interesses são muito mais amplos e

¹⁶ Santos, Milton, *Por uma geografia nova* – São Paulo: Hucitec, 1996, p.148.

¹⁷ Manzagol, Claude, *op. cit.*, p. 69. Ainda sobre o caso da inércia das distribuições industriais ver Harvey, David, *A condição pós-moderna* – São Paulo: Edições Loyola, 1989, p. 212.

¹⁸ Santos, Milton, *op. cit.*, p. 148.

¹⁹ Lefebvre, Henri, *op. cit.*, 1991, p. 345.

²⁰ Castells, Manuel, *op. cit.*, p. 17.

diversificados e que devem tomar em consideração elementos exteriores à própria esfera produtiva; e, por outro lado, a complexidade do processo de trabalho, sua interpenetração e a criação, necessária para a indústria moderna, de um vasto mercado de trabalho na escala da região metropolitana, outorgam uma importância fundamental ao conjunto do processo de reprodução da força de trabalho e das relações sociais, inclusive em seu aspecto relacionado com o processo de produção. O que equivale a dizer que as unidades de produção (industriais) venham a ser sempre interdependentes e algumas vezes subordinadas com relação às unidades de reprodução (urbanas)²¹”.

A relação entre a indústria e o espaço é também influenciada pela dinâmica do *desenvolvimento desigual*²², expresso no que concerne ao espaço através da forma de *desequilíbrios regionais*: não somente os tipos de indústria variam segundo as zonas (por exemplo, entre as grandes metrópoles e as zonas semi-rurais atrasadas), mas também a forma de articulação do espaço industrial ao sistema urbano será fundamentalmente modificada, com a utilização controlada da indústria pela cidade, no caso das metrópoles,

²¹ Idem, Ibidem.

²² Para Henri Lefebvre, a noção de *desenvolvimento desigual* estaria presente em germe nas idéias de Marx. Segundo ele, a lei do *desenvolvimento desigual*, formulada por Lênin, seria a “grande lei” da formação econômico-social, ao reconhecer a presença de “sobrevivências” na estrutura capitalista de formações e estruturas anteriores. Para Lênin, a desigualdade do desenvolvimento econômico e político é uma lei absoluta do capitalismo. Porém, a lei do *desenvolvimento desigual* possui uma multiplicidade de sentidos e de aplicações, não sendo uma lei somente econômica ou social, ela se estende a todos os domínios, e compreende as superestruturas políticas e culturais (Lefebvre, Henri. *La pensée de Lenine* – Paris: Bordas, 1957, p. 230, 231, 244, 245, 247).

Em sentido menos amplo, da forma também utilizada por Lênin e por Trotsky, *desenvolvimento desigual* significa que sociedades, países, nações, regiões desenvolvem-se segundo ritmos diferentes, de tal modo que, em certos casos, os que começam com uma vantagem sobre os outros podem aumentar essa vantagem, ao passo que, em outros casos, por força dessas mesmas diferenças de ritmo de desenvolvimento, os que haviam ficado para trás podem alcançar e ultrapassar os que dispunham de vantagem inicial. No capitalismo, é principalmente a possibilidade de alcançar os competidores no uso de modernas técnicas de produção e/ou organização do trabalho, isto é, de obter maior produtividade do trabalho, que determina o ritmo de desenvolvimento das empresas e das regiões (Mandel, Ernest, “Desenvolvimento desigual”, in Bottomore, Tom, *Dicionário do pensamento marxista* – Jorge Zahar Editor: Rio de Janeiro, 1988, p. 98-99).

No caso específico do espaço, o *desenvolvimento desigual* aparece sob a forma da centralização de valores de uso em certos pontos do território, locais privilegiados no que diz respeito ao crescimento econômico e ao emprego. Outros pontos do território, esquecidos ou abandonados pelo capital, oferecem condições para o crescimento econômico acelerado (como a disponibilidade de mão-de-obra barata e/ou qualificada, incentivos fiscais, custos de produção mais baixos e uma estrutura material mais adaptada às exigências de novos paradigmas produtivos). Ou seja, o capital tira vantagem do atraso de áreas antes por ele negligenciadas. O exemplo mais célebre dessa dinâmica é o Vale do Silício, na Califórnia, EUA, região de alto crescimento econômico impulsionada por novos setores industriais.

onde o meio urbano se torna força produtiva; ou com a organização da cidade seguindo as exigências e o ritmo da indústria nas grandes instalações industriais das regiões subdesenvolvidas²³. No presente trabalho, o estudo de caso tem por objetivo mostrar alguns dos aspectos mais relevantes dessa relação complexa entre o espaço e a indústria.

O espaço organizado, por sua vez, não pode jamais ser considerado como uma estrutura social que depende unicamente da economia, outras influências interferem nas modificações da estrutura espacial, sendo que a esfera do político possui um papel motor²⁴.

Como ressalva, porém, um esclarecimento deve ser feito antes de prosseguirmos. Não há separação entre o econômico e o político. Essas duas esferas também não se confundem. Há entre elas uma relação dialética de dupla determinação²⁵. Segundo Henri Lefebvre, as relações econômicas do modo de produção capitalista baseadas na troca fundamentam-se na equalização do desigual, o que se realiza por um ato de constrangimento. Ou seja, o poder e a violência são inerentes ao ato de troca, ato fundamental para o capitalismo. Não são extra-econômicos²⁶. Dessa forma, para Lefebvre:

“A coerção é inerente ao contrato, e a presença do Estado é necessária para garantir tanto a validade e a execução dos contratos como a igualdade jurídica das partes²⁷”.

Feita a ressalva inicial, podemos passar para a apresentação da relação complexa entre o econômico (com destaque no presente trabalho para as transformações na indústria), o político (com destaque para o papel do Estado) e o espaço (com destaque para o espaço da indústria).

David Harvey²⁸ nos alerta para o fato de que o domínio do espaço sempre foi um aspecto da luta de classes, e que a mobilidade espacial do capital é uma das mais eficientes

²³ Castells, Manuel, *op. cit.*, p. 27.

²⁴ Santos, Milton, *op. cit.*, p. 147.

²⁵ Essa idéia foi retirada da análise feita por Ethel V. Kosminsky e Margarida Maria de Andrade da obra de Henri Lefebvre, principalmente nos estudos deste com relação ao Estado. Kosminsky, Ethel V. & Andrade, Margarida M., “O Estado e as classes sociais”, in Martins, José de Souza (org.). Henri Lefebvre e o retorno à dialética –São Paulo: Editora Hucitec, 1996.

²⁶ Sposito, Marília Pontes. “A produção política da sociedade”, in Martins, José de Souza (org.). Henri Lefebvre e o retorno à dialética –São Paulo: Editora Hucitec, 1996.

²⁷ Kosminsky, Ethel V. & Andrade, Margarida M., *op. cit.*, p. 58.

²⁸ Harvey, David, *op. cit.*, p. 212.

armas da burguesia. Modificações na distribuição espacial dos instrumentos de produção ocorrem simultaneamente às mudanças nas estratégias de acumulação do capital, influenciando e sendo influenciadas pelas transformações nas relações de produção e nas relações entre as forças produtivas. Modificam-se, então, as relações entre as forças sociais envolvidas, principalmente no que diz respeito à relação entre o capital e o trabalho.

No presente momento histórico do capitalismo um elemento presente tanto na esfera do político quanto na esfera econômica ganharia peso no processo de produção do espaço no modo de produção capitalista. Esse elemento é o fundo público ou *antivalor*²⁹. Ele teria se tornado um componente estrutural da reprodução do capital (sendo decisivo na formação da taxa média de lucro das grandes empresas) e da força de trabalho (através do “salário indireto” composto pelos gastos públicos com saúde, educação, moradia, transporte etc. dos trabalhadores, gastos que são denominados por Oliveira³⁰ de *antimercadorias*). A necessidade do fundo público por parte das grandes empresas tende a crescer com o contínuo avanço tecnológico, devido ao fato de que os gastos com pesquisa e desenvolvimento de novos produtos e processos tornaram-se extremamente elevados, o que extrapolaria a capacidade de financiamento por parte dessas empresas, seja através de recursos próprios ou captados no mercado financeiro.

Dessa forma, a disputa por parcelas de fundo público demarcaria um outro campo de embate entre as forças sociais, no qual as classes sociais assumiriam plenamente sua alteridade e reconheceriam a das outras classes. A reprodução ampliada do capital não se daria mais somente através da produção do valor econômico, mas também devido ao jogo político pelo controle do fundo público.

A implantação das atividades econômicas passa a depender cada vez com maior intensidade desse jogo pelo controle do fundo público, na medida em que o Estado, através de concessões fiscais às grandes empresas³¹ pode interferir ativamente na localização das empresas em seu território. O controle das decisões de alocação das parcelas do fundo

²⁹ Oliveira, Francisco, “O surgimento do antivalor: capital, força de trabalho e fundo público”, Novos Estudos CEBRAP, n. 22, outubro de 1988.

³⁰ Oliveira, Francisco, *op. cit.*, p. 10.

³¹ O fundo público, segundo Francisco de Oliveira (*op. cit.*, p. 14) é decisivo na formação da taxa média de lucro do setor oligopolista do mercado, o que corresponderia ao setor hegemônico do capital, lugar das transnacionais e das grandes empresas nacionais.

público destinadas ao capital passa a ser um componente decisivo na análise locacional das indústrias. Esse controle, segundo Francisco de Oliveira³² consistiria:

“em demarcar, de maneira cada vez mais clara e pertinente, os lugares de utilização e distribuição da riqueza pública, tornada possível pelo próprio desenvolvimento do capitalismo sob condições de uma forma *transformada* da luta de classes”.

Aos fatores de localização industrial tradicionais - como a proximidade do mercado consumidor, das fontes de matérias-primas e recursos energéticos, da oferta de mão-de-obra e a existência de infra-estrutura adequada à produção (meios de comunicação e transportes) - deve-se somar então, não somente o fundo público, mas o peso de cada classe social no controle desse fundo. E a implantação de valores de uso no território, uma das formas de se produzir o espaço da indústria, deixaria de ser comandada exclusivamente pelas necessidades do valor econômico³³, para levar em consideração também os *valores* de cada classe social³⁴, que dialogariam soberanamente em torno da apropriação do fundo público e sua aplicação espacial. Busca-se, com a introdução do conceito de *antivalor*, um aprofundamento das análises que privilegiam apenas as relações entre as esferas do valor (o valor de uso e o valor econômico) na dinâmica de produção do espaço da indústria.

A sociedade é então produzida politicamente através do Estado³⁵. Assim, a importância do Estado, apesar do que é afirmado pelos neoliberais, é crescente no modo de produção capitalista contemporâneo. A disputa pelos recursos estatais é um importante motor das lutas travadas pelas forças sociais, e a orientação desses recursos para a

³² Oliveira, Francisco, *op. cit.*, p. 28.

³³ Smith, Neil, Desenvolvimento Desigual – Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1988. p. 219.

Segundo Neil Smith, a implantação de valores de uso produtivos no território seria comandada pelas necessidades do valor econômico, ou seja, pelas necessidades de geração de lucro para a acumulação do capital. Essa implantação levaria à produção de um espaço marcado pelo *desenvolvimento desigual* no território, onde alguns pontos seriam privilegiados em detrimento de outros, obedecendo à lógica do capital e não da sociedade.

³⁴ Oliveira, Francisco, *op. cit.*, p. 28. Por *valores de cada classe social* entende-se no presente trabalho como sendo os interesses de cada classe social, em especial no que diz respeito à apropriação de parcelas do fundo público. Isso não quer dizer que as aspirações de cada grupo sejam atendidas, mas que a partir do surgimento do *antivalor* abre-se a possibilidade de cada classe social direcionar os recursos sociais para os seus interesses específicos. Porém, na *práxis* política, as forças sociais mais fortes acabam levando vantagem, confirmando o aforismo de La Fontaine: “A razão do mais forte é sempre a melhor”.

³⁵ Idem, *Ibidem*, p. 40.

reprodução do capital é a bandeira (nem sempre exibida sem disfarces e dissimulações ideológicas) dos defensores do “Estado mínimo”, ou “enxuto”. Dessa forma, hoje em dia, luta-se não para enxugar o governo, mas para saber quem é que vai usá-lo³⁶. Dados coletados por Hirst & Thompson³⁷ para países considerados “desenvolvidos” mostram o aumento do gasto total do governo, enquanto que os gastos destinados à previdência social se mantiveram estáveis, no período compreendido entre 1960 e 1995. A disputa por parcelas do fundo público é um ingrediente cada vez mais importante e complexo na dinâmica da produção da sociedade (incluindo-se aí a produção do espaço). Deve-se ter em conta uma tendência para o aumento da politização das forças sociais. Mas trata-se de uma tendência.

O que se buscará na parte posterior do presente trabalho é detectar quais são as principais mudanças (políticas, sociais, econômicas e espaciais) que ocorrem na passagem das estratégias *fordistas* de reprodução e acumulação do capital para as ligadas à *produção flexível*. E como essa passagem altera os fatores de localização industrial no território e a própria organização das indústrias. Chega-se então à questão de como o espaço da indústria se reorganiza a partir das transformações nas estratégias de reprodução do capital e a partir das relações deste com o Estado, com o trabalho e com o espaço. Nesse processo, terá destaque o estudo da indústria automobilística no Brasil.

A escolha da indústria automobilística se daria por uma série de motivos. Segundo Thomaz Wood Jr.:

“Poucas como ela espelham tão bem os processos de mudança ocorridos neste século³⁸”.

Incluem-se as empresas automobilísticas, no Brasil, entre as pioneiras do processo de reestruturação tecnológica observado nos últimos anos³⁹. Adicionalmente, não podemos nos esquecer do peso que tal indústria possui no Brasil, seja em termos de valor da produção

³⁶ Greider, William. O mundo na corda bamba: como entender o crash global – São Paulo: Geração Editorial, 1997.

³⁷ Hirst, Paul & Thompson, Grahame. Globalização em questão – Petrópolis, RJ: Vazes, 1998.

³⁸ Wood Jr., Thomaz. “FORDISMO, TOYOTISMO e VOLVISMO: os caminhos da indústria em busca do tempo perdido”; *In* Revista de Administração de Empresas, São Paulo, Set. / Out. 1992.

³⁹ Oliveira, Francisco. Os direitos do antivalor - Petrópolis, RJ: Vozes, 1998, p. 182.

(correspondente a 10,7% do PIB Industrial do Brasil)⁴⁰, seja em termos do número de empregados⁴¹, sendo por isso, um dos setores líderes na indústria nacional. Tal setor é o escolhido também por se revelar ainda um dos mais dinâmicos em nossa economia, desempenhando um papel significativo na esfera da produção, da integração das cadeias produtivas e do emprego⁴². Complementarmente, dado o peso do setor na economia brasileira⁴³, as relações deste com o Estado também se revelam importantíssimas, através da concessão de subsídios, incentivos fiscais, políticas específicas para o setor etc. Finalmente, há também uma razão política de irresistível apelo analítico: esse setor industrial foi cenário de algumas das lutas mais importantes da classe operária no Brasil contemporâneo⁴⁴. Essa importância econômica, política e social não deixa de ter também uma importância muito grande no estudo da produção do espaço.

Ou seja, o setor automobilístico brasileiro seria um exemplo paradigmático das recentes transformações no capitalismo contemporâneo, e, dada a sua importância e influência, também um exemplo de como o espaço geográfico é produzido e reestruturado a partir de tais transformações.

Assim, é preciso, em um primeiro momento, que se esclareça o que aqui se entende por *fordismo* e por *produção flexível* numa perspectiva que privilegie o espaço. Em um segundo momento, a análise da indústria brasileira, com destaque para o caso da indústria automobilística, será realizada, buscando-se, dessa forma, uma melhor compreensão do espaço da indústria. Um espaço que, produto de contradições, não é neutro.

⁴⁰ Segundo dados da ANFAVEA (site).

⁴¹ Segundo os dados de 1998, obtidos na ANFAVEA, o número de trabalhadores do setor estaria em torno de 83 mil.

⁴² Castro, Nadya Araújo. "Trabalho e Organização Industrial num Contexto de Crise e Reestruturação Produtiva"; *In São Paulo em Perspectiva*, Vol.8, N.1; São Paulo, SEADE. Jan./Mar. 1994, p.117.

⁴³ Segundo Francisco de Oliveira (Oliveira, *op. cit.*, 1998, p. 182), o setor automotivo corresponderia, na atualidade, a "uns 5 a 6% do PIB brasileiro".

⁴⁴ Castro, Nadya Araújo. "Introdução"; *In A Máquina e o equilibrista: inovações na indústria automobilística brasileira* / Nadya Araújo de Castro (org.). Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1995, p. 12.

2 - O Fordismo

Características gerais

Segundo David Harvey⁴⁵, a data inicial simbólica do *fordismo* deve por certo ser 1914, quando Henry Ford introduziu seu dia de oito horas e cinco dólares como recompensa para os trabalhadores da linha automática de montagem que ele estabelecera no ano anterior em Dearborn, Michigan.

Harvey⁴⁶, porém, nos chama a atenção para o fato de que o modo como o sistema *fordista* se estabeleceu constitui, com efeito, uma longa e complicada história que se estende por quase meio século. Isso dependeu de uma miríade de decisões individuais, corporativas, institucionais e estatais, muitas delas escolhas políticas feitas ao acaso ou respostas improvisadas às tendências de crise do capitalismo, particularmente em sua manifestação na Grande Depressão dos anos 30.

Em linhas gerais, seria o *fordismo* uma associação das normas *tayloristas*⁴⁷ do trabalho com a produção e o consumo de massa, o que levou o modo capitalista de produção a regular o valor para muito além do movimento espontâneo do mercado⁴⁸.

No presente trabalho, entende-se por *fordismo* o conjunto de práticas econômicas, técnicas, gerenciais, políticas e sociais que, combinadas, formam uma estratégia específica do capital reproduzir-se de forma ampliada.

⁴⁵ Harvey, David, *op. cit.*, p. 121.

⁴⁶ Idem, p. 122-23.

⁴⁷ O *taylorismo* seria, segundo Antonio David Cattani (Cattani, “Taylorismo”, in Cattani, Antonio David (org.), *Trabalho e Tecnologia – Dicionário crítico* – Petrópolis: Vozes; Porto Alegre: Ed. Universidade, 1997, p. 247), o sistema de organização do trabalho, especialmente industrial, baseado na separação das funções de concepção e planejamento das funções de execução, na fragmentação e na especialização das tarefas, no controle de tempos e movimentos e na remuneração por desempenho. Esses princípios de racionalidade produtivista do trabalho foram sistematizados e desenvolvidos pelo engenheiro norte-americano F.W. Taylor (1856-1915).

O núcleo desse processo produtivo, que segundo Braverman (Braverman, Harry. *Trabalho e Capital Monopolista* - Rio de Janeiro: Ed. Guanabara Koogan S.A., 1974, p. 103), seria o controle do trabalho pelo capital através do controle das decisões que são tomadas no curso do trabalho, já havia sido exposto por Marx no Capítulo I do Livro I de *O Capital*, intitulado “Processo de Trabalho e Processo de produzir mais valia”. Nele, Marx diz: “O trabalhador trabalha sob o controle do capitalista, a quem pertence o seu trabalho. O capitalista cuida em que o trabalho se realize de maneira apropriada e em que se apliquem adequadamente os meios de produção, não se desperdiçando matéria-prima e poupando-se o instrumental de trabalho, de modo que só se gaste deles o que for imprescindível à execução do trabalho” (Marx, Karl. *O Capital* – Livro Primeiro, Volume I – Rio de Janeiro: Editora Bertrand Brasil S.A., 1989, p.209).

⁴⁸ Moreira, Ruy. *Op. cit.*, p. 38.

No que diz respeito à “escala da firma”, o *fordismo* se constitui em um conjunto de práticas gerenciais da produção e consumo. Segundo Sonia M. G. Laranjeira⁴⁹:

“Hoje, o termo tornou-se a maneira usual de se definirem as características daquilo que muitos consideram constituir-se um modelo/tipo de produção, baseado em inovações técnicas e organizacionais que se articulam tendo em vista a produção e o consumo em massa. Nesse sentido, referindo-se ao processo de trabalho propriamente dito, o fordismo caracterizar-se-ia como prática de gestão na qual se observa a radical separação entre concepção e execução, baseando-se esta no trabalho fragmentado e simplificado, com ciclos operatórios muito curtos, requerendo pouco tempo para formação e treinamento dos trabalhadores. O processo de produção fordista fundamenta-se na linha de montagem acoplada à esteira rolante, que evita o deslocamento dos trabalhadores e mantém um fluxo contínuo e progressivo das peças e partes, permitindo a redução dos tempos mortos, e, portanto, da porosidade. O trabalho, nessas condições, torna-se repetitivo, parcelado e monótono, sendo sua velocidade e ritmo estabelecidos independentemente do trabalhador, que o executa através de uma rígida disciplina. O trabalhador perde suas qualificações, as quais são incorporadas à máquina. Na concepção de Ford, o operário da linha de montagem deveria ser recompensado por esse tipo de trabalho através de um salário mais elevado - o famoso *five dollars day* proposto na fábrica de Ford”.

Um primeiro ponto a ser assinalado é que o *fordismo* estaria irremediavelmente ligado ao desenvolvimento das forças produtivas visando à máxima potencialização da produção em massa. No sistema *fordista*, a potencialidade produtiva do trabalho parcelado é levada ao limite, com a solução encontrada por Ford para o problema do abastecimento dos homens para a realização do trabalho parcelado: a *esteira*. Dessa forma, o “trabalho” (as peças ou componentes necessários à produção) era levado até o operário e esse não mais necessitaria se deslocar pela fábrica para buscar peças ou matérias-primas utilizadas durante o processo de trabalho, “gastando” tempo nesses deslocamentos. Assim, uma importante inovação do *fordismo* com relação ao *taylorismo* foi a reinvenção da correlação manufatureira entre a

⁴⁹ Laranjeira, Sonia M. G., “Fordismo e Pós-fordismo”; in Cattani, Antonio David (org.), Trabalho e Tecnologia – Dicionário crítico – Petrópolis: Vozes; Porto Alegre: Ed. Universidade, 1997, p. 89-90.

divisão do trabalho e a produtividade através da introdução do que o próprio Ford denominou de “o *serviço de transporte*”⁵⁰ - todo o mecanismo de levar o “trabalho” ao operário - o que levou a um considerável aumento da produtividade. Ocorre uma economia de tempo para a produção através da fixação do trabalhador em postos de trabalho, característica espacial marcante no interior da indústria *fordista*.

Para Womack (*et al.*)⁵¹, a chave para a produção em massa não residiria apenas na linha de montagem contínua. Consistiria também na completa e consistente intercambiabilidade das peças e na facilidade de ajustá-las entre si. Para esse autor, essas foram as inovações na fabricação que teriam tornado a linha de montagem possível. Ford, por sua vez, não se limitou a aperfeiçoar a peça intercambiável, como também aperfeiçoou o operário intercambiável⁵². Tais inovações teriam levado ao extremo o desenvolvimento da divisão do trabalho no interior da fábrica, ao possibilitar a padronização das peças e, conseqüentemente, aumentar a especialização da mão-de-obra. Assim, cada trabalhador, em seu posto de trabalho fixo, realizaria apenas uma tarefa específica.

Para Moraes⁵³, esta forma de organização da produção procura destituir o trabalho de qualquer conteúdo, mantendo ao mesmo tempo a ação manual do trabalhador sobre o objeto de trabalho através das ferramentas. Sem dúvida, uma “façanha” capitalista, enquanto demonstração de sua capacidade de subordinar o trabalho aos desígnios do capital, mas uma façanha questionável ao nível da operação mesma do capital, pois, se bem que independentize o capital das habilidades dos trabalhadores, não os torna supérfluos, mas os exige em grande quantidade, para atuarem como “autômatos úteis” ao lado dos elementos inanimados da máquina.

Ou seja, embora o capital consiga aumentar brutalmente a produtividade do trabalho através da simplificação e parcelamento deste, não consegue, por outro lado, se tornar independente das vicissitudes do processo de trabalho para a viabilidade produtiva e para o processo de criação de valor. A resistência dos trabalhadores às “técnicas científicas” de organização do processo produtivo se manifestaria nas baixas de produtividade observadas nas indústrias, no aumento da taxa de peças defeituosas, na falta de cuidados do trabalhador

⁵⁰ Moraes Neto, Benedito R. *Marx, Taylor e Ford: as forças produtivas em discussão* – São Paulo: Brasiliense, 1989, p. 52.

⁵¹ Womack, James P. (*et al.*). *A máquina que mudou o mundo* – Rio de Janeiro: Campus, 1992, p. 14.

⁵² *Idem*, p. 14.

⁵³ Moraes Neto, Benedito R., *op. cit.*, p. 53-54.

com a manutenção do capital fixo, na sabotagem, nas paralisações, absenteísmo, alta rotatividade no emprego etc. A falta de identificação do trabalhador com o processo produtivo e conseqüentemente a intensificação de sua alienação frente ao capital levaram a uma retomada das contradições históricas entre o capital e o trabalho.

Observa-se ao longo do desenvolvimento das estratégias de acumulação *fordistas* a organização do operariado e o subseqüente fortalecimento dos sindicatos de trabalhadores. Os trabalhadores também souberam tirar proveito das inovações proporcionadas pelo *fordismo*, sobretudo no que concerne ao acúmulo de operários nas indústrias e a conseqüente maior facilidade de organização e mobilização dos trabalhadores. Tal fato teve como efeito o acirramento da contestação do processo de trabalho e dos conflitos entre o capital e o trabalho. A relação entre sindicalização da classe trabalhadora e os processos *fordistas* de produção é uma característica importante do período *fordista*. Como nos lembra Harvey⁵⁴:

“Embora fosse útil sob certos aspectos, do ponto de vista do controle do trabalho, a divisão entre uma força de trabalho predominantemente branca, masculina e fortemente sindicalizada e o “resto” também tinha seus problemas. Ela significava uma rigidez nos mercados de trabalho que dificultava a realocação do trabalho de uma linha de produção para a outra. O poder exclusivista dos sindicatos fortalecia sua capacidade de resistir à perda de habilidades, ao autoritarismo, à hierarquia e à perda de controle no local de trabalho”.

Jorge Mattoso⁵⁵ nos apresenta então uma tabela dos níveis de sindicalização alcançados em alguns países capitalistas centrais em 1970, como forma de demonstrar a forte organização dos trabalhadores no período *fordista*:

⁵⁴ Harvey, David, *op. cit.*, p. 132.

⁵⁵ Mattoso, Jorge Eduardo Levi, *op. cit.*, p. 48.

Tabela 1

TAXAS DE SINDICALIZAÇÃO (a), TOTAL E SETORIAL

	Total	I.*	C.C.*	B.*	S.*	C.*	T.*
ALEMANHA	33	36	42	15	36	9	65
EUA	30	41	42	5	18	15	53
ITÁLIA	36	40	-	-	-	-	-
FRANÇA	22	15	-	-	-	-	-
JAPÃO	35	-	-	-	-	-	-
REINO UNIDO	45	52	30	21	46	8	74
SUÉCIA	68	84	91	70	59	38	83
MÉDIA OCDE**	44	53	51	29	45	19	69

Notas:

(a) Taxa de sindicalização = sindicalizados (excluindo-se os desempregados e aposentados) dividido pelo número de assalariados ocupados.

- I. = Indústria de Transformação;
- C.C. = Construção Civil (pública e privada);
- B. = Bancos, Seguros, Negócios Imobiliários, e Serviços às Empresas;
- S. = Serviços à coletividade, Serviços Sociais e Serviços Pessoais;
- C. = Comércio atacadista e varejista, Restaurantes e Hotéis;
- T. = Transportes e Comunicações.

** a taxa de sindicalização total é média não-ponderada para 17 países membros da OCDE. As taxas de sindicalização por setores são médias não-ponderadas para 14 países membros da OCDE.

Fonte: OCDE 1991, p. 104-105 e 114-115.

Observa-se então, a partir das lutas entre o capital e o trabalho pela repartição da mais-valia gerada no período *fordista*, um aumento na segurança no emprego, queda nos níveis de desemprego⁵⁶ e aumentos reais do salário, seja através dos aumentos no salário direto, seja

⁵⁶ “O crescimento mais que proporcional do emprego nos serviços e na indústria nas primeiras décadas do pós-guerra, relativamente à queda da agricultura, favoreceu uma rápida redução do desemprego. Os níveis do desemprego haviam se tornado insustentáveis desde a crise de 30, apenas diminuindo durante a Segunda Guerra. A partir do final da década de 40 e do início dos anos 50, as taxas de desemprego iniciaram uma tendência à queda, atingindo níveis até então inimaginados. O desemprego remanescente foi então caracterizado como de caráter friccional e apenas resultante da rotatividade do trabalho e do tempo de busca

através do salário indireto (seguridade social). Tais conquistas dos trabalhadores acarretaram um maior padrão de consumo por parte da classe trabalhadora. Pode-se dizer que havia nesse momento, nos países em que o *fordismo* se desenvolveu plenamente, um círculo virtuoso de crescimento econômico. As práticas de gestão e produção no interior da fábrica possibilitaram a melhor organização do operariado. E como o todo é diferente da soma das partes, esses trabalhadores organizados souberam utilizar sua força para obter algumas conquistas sócio-econômicas, moldando o *fordismo* como uma estratégia de acumulação mais ampla que a esfera fabril. A idéia de Ford de produção em massa e consumo de massa só pôde se realizar a partir do momento em que uma classe operária forte exigiu uma parcela maior da riqueza gerada e a transformou em bens de consumo. As especificidades históricas do pós-guerra, principalmente a “ameaça comunista”, também contribuíram para que a classe que vive do trabalho pudesse extrair maiores conquistas dos representantes do capital e do Estado. O poder de barganha da classe trabalhadora tornou possível também uma participação maior desta classe na repartição do fundo público.

Através de lutas e compromissos travados pelas forças sociais o *fordismo* se articulou como um “modo de vida total⁵⁷” nos países capitalistas desenvolvidos no pós-guerra.

As relações entre o sindicato forte, a grande corporação e o Estado, formaram o chamado “compromisso do fordismo⁵⁸” nos locais em que essa estratégia de acumulação capitalista se desenvolveu plenamente. Como assinala Harvey⁵⁹, a expansão fenomenal do pós-guerra dependeu de uma série de compromissos e reposicionamentos por parte dos principais atores dos processos de desenvolvimento capitalista. O Estado teve de assumir novos (keynesianos) papéis e construir novos poderes institucionais; o capital corporativo

de trabalho. Com a redução do desemprego foi assegurada a ampliação da segurança no mercado de trabalho” (Mattoso, Jorge Eduardo Levi. *A desordem do trabalho* – São Paulo: Scritta, 1995, p. 33).

⁵⁷ Harvey, *op. cit.*, p. 131.

⁵⁸ “(...) Estamos aqui no domínio das lutas e dos “armistícios” político-sociais, dos compromissos institucionalizados. Os grupos sociais, definidos pelas suas condições de existência quotidiana - e em particular pelo seu lugar nas relações económicas -, não se entregam com efeito a uma luta sem fim. Sejam quais forem as divergências dos seus interesses e a desigualdade das suas condições, esses grupos constituem, durante largos períodos de tempo, uma comunidade em que as relações de poder se perpetuam sem grande contestação. Chama-se “bloco social” a um sistema estável de relações de dominação, de alianças e de concessões entre diferentes grupos sociais (dominantes e subordinados); diz-se que um bloco social é “hegemónico” quando faz reconhecer, de modo mais ou menos coercivo, o seu dispositivo como conforme aos interesses da grande maioria de um “território”.” (Leborgne, Danièle & Lipietz, Alain, “Flexibilidade Ofensiva, Flexibilidade Defensiva”, in Benko, Georges & Lipietz, Alain (orgs.), *As regiões ganhadoras – Distritos e Redes: os novos paradigmas da geografia econômica* – Oeiras: CELTA Editora, 1994, p. 226).

⁵⁹ Harvey, David, *op. cit.*, p. 125.

teve de ajustar as velas em certos aspectos para seguir com mais suavidade a trilha da lucratividade segura; e o trabalho organizado teve de assumir novos papéis e funções relativos ao desempenho nos mercados de trabalho e nos processos de produção. O equilíbrio de poder, tenso, mas mesmo assim firme, que prevalecia entre o trabalho organizado, o grande capital corporativo e o Estado, e que formou a base de poder da expansão de pós-guerra, não foi alcançado por acaso - resultou de anos de luta.

O papel do Estado para a manutenção das altas taxas de crescimento econômico foi, portanto, fundamental. A função “reguladora” do Estado no que diz respeito aos ciclos econômicos é um ótimo exemplo desse papel. Segundo Harvey⁶⁰:

“O Estado, por sua vez, assumia uma variedade de obrigações. Na média em que a produção de massa, que envolvia pesados investimentos em capital fixo, requeria condições de demanda relativamente estáveis para ser lucrativa, o Estado se esforçava para controlar ciclos econômicos com uma combinação apropriada de políticas fiscais e monetárias no período pós-guerra. Essas políticas eram dirigidas para as áreas de investimento público - em setores como o transporte, os equipamentos públicos etc. - vitais para o crescimento da produção e do consumo de massa e que também garantiam um emprego relativamente pleno. Os governos também buscavam fornecer um forte complemento ao salário social com gastos de seguridade social, assistência médica, educação, habitação etc. Além disso, o poder estatal era estabelecido direta ou indiretamente sobre os acordos salariais e os direitos dos trabalhadores na produção”.

A idéia da participação do Estado nas negociações salariais, como mediador ou como ator do jogo, é muito importante para que seja caracterizado o “compromisso do *fordismo*”. É certo, porém, que cada governo nacional possuía uma forma peculiar de intervenção nas negociações, não existindo um padrão universal de negociação, já que se apresentavam distintas formas de organização sindical, patronal e do Estado nos vários países. David Harvey apresenta um quadro muito útil para a visualização das diferenças existentes entre os países capitalistas avançados europeus no que diz respeito ao “compromisso *fordista*”,

⁶⁰ Harvey, David, *op. cit.*, p. 129.

envolvendo o sindicato de trabalhadores, o Estado e o grande capital, a título de exemplo das idéias acima colocadas:

Tabela 2

A organização da negociação de salários em quatro países, 1950 - 1975

	França	Grã - Bretanha	Itália	Alemanha Ocidental
Sindicalização	baixa	alta, colarinho azul	variável	moderada
Organização	fraca com facciosismo político	fragmentada entre indústrias e categorias	periódica com movimentos de massa	estruturada e unificada
Patrões	divididos entre tendências e organizações	fraca organização coletiva	rivalidade setor privado setor público	fortes e organizadas
Estado	intervenções amplas e regulamentação do trabalho e dos salários através de acordos tripartites	negociação coletiva voluntária com normas fixadas pelo Estado a partir da metade dos anos 60	intervenção legislativa periódica dependente da luta de classes	papel muito fraco

Fonte: Harvey, David, *op. cit.*, p. 130.

Porém, de forma geral - superando as diferenças encontradas nos diferentes países capitalistas avançados -, o padrão de desenvolvimento constituído no pós-guerra resultou de mecanismos institucionais e políticos que, nas precisas condições daquele momento histórico, possibilitaram ao desenvolvimento capitalista adquirir um caráter virtuoso por algumas décadas. Pela primeira vez em sua história, o capitalismo nos países avançados combinou, então, crescimento econômico e pleno emprego; mecanismos de mercado e políticas estruturantes com ampliação e diversificação da intervenção estatal; economia internacionalizada e administração da demanda agregada; descentralização das decisões

capitalistas e contratação coletiva crescentemente centralizada; elevação da produtividade e distribuição de renda⁶¹ (distribuição que se deu principalmente através do chamado “salário indireto”, parte do fundo público, aplicado em saúde, educação, financiamento ao consumo etc.). O “compromisso *fordista*” possuía então o mérito de atender parte das reivindicações dos trabalhadores, mais no que diz respeito às expectativas de consumo da classe trabalhadora, menos no que diz respeito a uma socialização dos meios de produção - o que seria um movimento muito mais radical.

A alta produtividade alcançada pela indústria, o que possibilitou em parte a satisfação das demandas da classe trabalhadora no que diz respeito ao consumo de massa, foi também resultado da maior padronização de produtos e o barateamento dos custos unitários de produção, através das chamadas “economias de escala”, que privilegiavam as grandes unidades produtivas⁶².

Giovanni Arrighi⁶³ afirma que a grande inovação das empresas norte-americanas baseadas em modelos *fordistas* de produção foi o que ele chama de *internalização dos custos de transação*, ou seja, a verticalização da produção industrial. Para esse autor, internalizar num único campo organizacional atividades e transações antes executadas por unidades empresariais distintas permitiu que as empresas formadas por diferentes unidades e dotadas de integração vertical reduzissem e tornassem mais fáceis de calcular os custos de transação - isto é, os custos associados à transferência de insumos intermediários, através da longa cadeia de domínios organizacionais separados que vinculam a produção primária ao consumo final.

A economia assim obtida foi uma “economia da velocidade”, e não uma “economia de tamanho”. Tal “economia de velocidade” se dava através da padronização das peças e atividades, o que além de aumentar a velocidade aumentava também os volumes transacionados (baixando os custos de produção) e proporcionava o aumento de produtividade por trabalhador e por máquina. Temos o que na teoria microeconômica se denomina de “economias de escala”. Dessa forma:

⁶¹ Mattoso, Jorge Eduardo Levi, “Trabalho sob fogo cruzado”, *São Paulo em Perspectiva*, Volume 8, N. 1; São Paulo, SEADE, Jan./Mar., 1994, p. 14.

⁶² Boddy, Martin. “Reestruturação industrial, pós-fordismo e novos espaços industriais: uma crítica”; in Valladares, Licia & Preteceille, Edmond (coordenadores): *Reestruturação urbana: tendências e desafios* - São Paulo: Nobel, 1990, p. 45.

⁶³ Arrighi, Giovanni. *O longo século XX* - Rio de Janeiro: Contraponto; São Paulo: Editora Unesp, 1996, p. 247.

“Havendo internalizado toda uma seqüência de subprocessos de produção e de troca, desde a obtenção dos insumos primários até a entrega dos produtos finais, esse novo tipo de empresa capitalista ficou em condições de submeter os custos, riscos e incertezas da movimentação de mercadorias, através dessa seqüência, à lógica racionalizadora da ação administrativa e do planejamento empresarial a longo prazo”⁶⁴.

A vantagem das grandes corporações verticalizadas seria mais um incentivo econômico à concentração e à centralização do capital. Grandes estabelecimentos industriais, verdadeiros complexos produtivos, responsáveis pela produção de parte considerável das peças utilizadas pelas grandes corporações na produção de seus produtos são o exemplo mais bem acabado da fábrica *fordista* em sua espacialidade.

David Harvey⁶⁵ revela outra característica da grande corporação *fordista* verticalizada: a sua relativa estabilidade a longo prazo, no que se refere aos investimentos, às mudanças tecnológicas e aos níveis de produção. Dessa forma:

“Utilizava-se o grande poder corporativo para assegurar o crescimento sustentado de investimentos que aumentassem a produtividade, garantissem o crescimento e elevassem o padrão de vida enquanto mantinham uma base estável para a realização de lucros. Isso implicava um compromisso corporativo com processos estáveis, mas vigorosos de mudança tecnológica, com um grande investimento de capital fixo, melhoria da capacidade administrativa na padronização do produto. A forte centralização do capital, que vinha sendo uma característica tão significativa do capitalismo norte-americano desde 1900, permitiu refrear a competição intercapitalista numa economia americana todo-poderosa e fazer surgir práticas de planejamento e de preços monopolistas e oligopolistas. A administração científica de todas as facetas da atividade corporativa (não somente a produção como também relações pessoais, treinamento no local de trabalho, marketing,

⁶⁴ Idem, p. 248.

⁶⁵ Harvey, David, op. cit., p. 129.

criação de produtos, estratégia de preços, obsolescência planejada de equipamentos e produtos) tornou-se o marco da racionalidade corporativa burocrática”⁶⁶.

Thomaz Wood Jr. associa a forma *fordista* acima descrita de organização e produção em massa à imagem de uma **máquina**, o que significa:

“Fixar metas e estabelecer formas de atingi-las; organizar tudo de forma racional, clara e eficiente; detalhar todas as tarefas e, principalmente, controlar, controlar, controlar”.⁶⁷

O processo de centralização e concentração do capital acima mencionado materializa-se no espaço através da concentração das atividades industriais em alguns pontos do território. O local privilegiado é a cidade, em geral a grande cidade equipada com infraestrutura e mercados eficientes (de mão-de-obra, de capitais, financeiro, de matérias-primas, consumidor). Segundo Henri Lefebvre, escrevendo no início da década de 1970⁶⁸:

“Ela [a cidade] torna-se produtiva (meio-de-produção), inicialmente, aproximando os elementos da produção uns dos outros. Ela reúne todos os mercados (inventário que já fizemos: o mercado dos produtos da agricultura e da indústria – os mercados locais, regionais nacionais, mundiais - o mercado dos capitais, o do trabalho, o do próprio solo, o dos signos e símbolos). A cidade atrai para si tudo o que nasce, da natureza e do trabalho, noutros lugares: frutos e objetos, produtos e produtores, obras e criações, atividades e situações. O que ela cria? Nada. Ela *centraliza* as criações. E, no entanto, ela cria tudo. Nada existe sem troca, sem aproximação, sem proximidade, isto é, sem *relações*. Ela cria uma situação, a situação urbana, onde as coisas *diferentes* advêm umas das outras e não existem separadamente, mas segundo as diferenças”.

⁶⁶ Idem, *ibidem*.

⁶⁷ Wood, Jr., Thomaz. “Fordismo, Toyotismo e Volvismo: os caminhos da indústria em busca do tempo perdido”; *Revista de Administração de Empresas* – São Paulo: Set./Out. 1992, p. 6.

⁶⁸ Lefebvre, Henri. *A revolução urbana* – Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999, p. 110-11.

O espaço *fordista* é caracterizado então pela centralização do capital e pela concentração das atividades e da população no território. Para Ruy Moreira⁶⁹:

“O pólo de referência é a enorme quantidade de indústrias e população que a técnica e a ideologia consumista aglomeram nas grandes cidades que então se formam. Aí, vão se alojar os estabelecimentos dos ramos típicos da segunda revolução industrial: metal-mecânico, naval, siderúrgico, petroquímico, eletro-eletrônico, automobilístico. Montam-se os complexos urbano-industriais vinculados numa divisão territorial do trabalho de ampla escala às grandes áreas mineiras, enormes unidades energéticas, longas extensões especializadas de produção agrícola e uma densa rede de circulação por meio da qual a relação mercantil penetra por todos os poros”.

Ou seja, o capital, na escala dos capitais individuais, é concentrado em alguns lugares, em detrimento de outros. O papel produtivo do espaço é assim confirmado, e os locais mais bem aparelhados atraem as empresas, configurando a *inércia das distribuições industriais*. Formam-se as chamadas “economias externas”⁷⁰ decorrentes da localização industrial. Essas economias seriam definidas como os benefícios coletivos que as empresas auferem em função de sua localização relativa. A centralidade das grandes cidades ao longo do desenvolvimento industrial levou à formação de *economias de localização* (aquelas que resultam da aglomeração de atividades similares ou vinculadas em um espaço restrito) e *economias de urbanização* (aquelas que beneficiam toda a indústria que se instala em uma cidade importante, como acesso a infra-estrutura e meios de comunicação e transporte adequados, a existência de mão-de-obra e quadros técnicos qualificados, uma estrutura de reprodução da força de trabalho e de consumo etc.). O outro lado da moeda seria as *deseconomias externas*, ou seja, os aspectos negativos resultantes da concentração de atividades industriais em um determinado ponto do território (como a poluição, a saturação da infra-estrutura, o alto custo dos terrenos etc.). A partir dessas *deseconomias*, um processo de desconcentração das atividades produtivas, impulsionado também em parte pelas novas

⁶⁹ Moreira, Ruy, *op. cit.*, p.38-9.

⁷⁰ Manzagol, Claude, *op. cit.*, p. 81-83.

formas de gestão industrial e pelo uso de novas tecnologias, ganhou certo impulso, como se verá mais adiante⁷¹.

Por outro lado, observa-se também, a internacionalização, ou mundialização do *fordismo*, sobretudo no período relativo à segunda metade do século XX. Segundo Ruy Moreira⁷², a mundialização do *fordismo* se deu em três frentes: a mundialização dos processos produtivos, em especial na indústria; a mundialização dos mercados, mas nacionalmente organizados; a mundialização da cultura. Para David Harvey⁷³:

‘O fordismo do pós-guerra teve muito de questão internacional. O longo período de expansão do pós-guerra dependia de modo crucial de uma maciça ampliação dos fluxos de comércio mundial e de investimento internacional’

Essa mundialização do *fordismo* ocorreu em uma conjuntura específica: o poder econômico, financeiro e militar dos Estados Unidos. Ainda segundo Harvey⁷⁴:

“O acordo de Bretton Woods, de 1944, transformou o dólar na moeda-reserva mundial e vinculou com firmeza o desenvolvimento econômico do mundo à política fiscal e monetária norte-americana. A América agia como banqueiro do mundo em troca de uma abertura dos mercados de capital e de mercadorias ao poder das grandes corporações. Sob essa proteção, o fordismo se disseminou desigualmente, à medida que cada Estado procurava seu próprio modo de administração das relações de trabalho, da política monetária e fiscal, das estratégias de bem-estar e de investimento público, limitados internamente apenas pela situação das relações de classe, externamente, somente pela sua posição hierárquica na economia mundial e pela taxa de câmbio fixada com base no dólar. Assim, a expansão internacional do fordismo ocorreu numa conjuntura particular de regulamentação político-econômica mundial e uma configuração geopolítica em que os Estados Unidos dominavam por meio de uma sistema bem distinto de alianças militares e relações de poder”.

⁷¹ Para maiores detalhes a respeito do conceito “desconcentração” industrial e a sua diferença com relação ao conceito de “descentralização industrial”, ver Lencioni, Sandra, “Reestruturação urbano-industrial no Estado de São Paulo: a região da metrópole desconcentrada”, in Santos, Milton, Souza, Maria Adélia A.de & Silveira, Maria Laura, Território: Globalização e Fragmentação – São Paulo: Ed. Hucitec/ANPUR, 1994.

⁷² Moreira, Ruy, *op. cit.*, p. 40.

⁷³ Harvey, David, *op. cit.*, p. 131.

⁷⁴ Idem, p. 132.

Segundo Eric Hobsbawm⁷⁵, três aspectos dessa internacionalização foram particularmente óbvios: as empresas transnacionais (muitas vezes conhecidas como “multinacionais”), a nova divisão internacional do trabalho e o aumento de financiamento *offshore* (externo).

Com relação ao primeiro desses aspectos, as palavras de Stephen Hymer⁷⁶ são pertinentes, ao afirmar que durante a *Pax Americana* as grandes empresas de todos os países terminaram, cada vez mais, por “ter como *habitat* o mundo”.

Ocorreu uma forte expansão do grande capital em direção às várias partes do globo. As estratégias de acumulação *fordistas* passam então a contar com um suporte mundial. Porém, os protagonistas da mundialização do *fordismo* foram as grandes corporações, que agiam de acordo com os interesses de seus locais de origem. Como nos lembra Stephen Hymer⁷⁷, as empresas não seriam verdadeiramente internacionais, mas, de fato, nacionais⁷⁸. O avanço das multinacionais causaria, então, uma relação entre diferentes tipos de países que seria do tipo superior e subordinado, matriz e filial. Nas palavras do mesmo autor:

“Parece que um regime de empresas multinacionais não oferece aos países subdesenvolvidos nem independência nacional nem igualdade”⁷⁹.

A expansão espacial das indústrias não significa sua dispersão pelo globo, mas a sua concentração nas grandes metrópoles. Como nos lembra Claude Manzagol⁸⁰, escrevendo no início da década de 1980:

“É fato constatado, enfim, que a capital (ou a metrópole econômica) de um país serve freqüentemente de porta de entrada às empresas estrangeiras. Para o

⁷⁵ Hobsbawm, Eric. *A Era dos Extremos* – São Paulo: Companhia das Letras, 1996, p. 272.

⁷⁶ Hymer, Stephen. *Empresas multinacionais: a internacionalização do capital* – Rio de Janeiro: Edições Graal, 1983, p. 114.

⁷⁷ Idem, p. 30.

⁷⁸ Segundo Eric Hobsbawm (Hobsbawm, Eric, *op. cit.* p. 274), em 1960, já se estimava que as vendas das duzentas maiores empresas do mundo (não socialista) equivaliam a 17% do PNB do mundo capitalista, e em 1984 dizia-se que equivaliam a 26%. A maioria dessas transnacionais se situavam em Estados substancialmente “desenvolvidos”. Na verdade, 85% das duzentas grandes tinham sede nos EUA, Japão, Grã-Bretanha e Alemanha, com empresas de onze outros países formando o resto.

⁷⁹ Hymer, Stephen, *op. cit.*, p. 57-58.

⁸⁰ Manzagol, Claude, *op. cit.*, p. 118.

industrial, é um nome familiar, uma cidade onde ele faz escala. É também a segurança de potencial econômico e a possibilidade de mobilizar economias externas, que revelam aqui uma nova dimensão: uma forma de garantia contra a incerteza”.

O outro aspecto da internacionalização do capital ocorrido no período *fordista*, e intimamente relacionado com o aspecto precedente, foi a nova divisão internacional do trabalho. Um processo de industrialização - ainda que altamente diversificado - se dá no chamado Terceiro Mundo, solapando o papel tradicional deste de apenas fornecedor de matérias-primas não-industrializadas. Segundo Hobsbawm⁸¹:

“Uma nova divisão internacional do trabalho, portanto, começou a solapar a antiga. A empresa alemã Volkswagen instalou fábricas na Argentina, Brasil (três), Canadá, Equador, Egito, México, Peru, África do Sul, Iugoslávia - como sempre, sobretudo após meados da década de 1960. Novas indústrias do Terceiro Mundo abasteciam não apenas os crescentes mercados locais, mas também o mercado mundial. Podiam fazer isso tanto exportando artigos inteiramente produzidos pela indústria local (como os têxteis, a maioria dos quais em 1970 tinha emigrado dos velhos países para os “em desenvolvimento”), quanto *tornando-se parte de um processo transnacional de manufatura*.

Essa foi a inovação decisiva da Era de Ouro, embora só atingisse plenamente a maioria depois. Isso só poderia ter acontecido graças à revolução no transporte e comunicação, que tornou possível e economicamente factível dividir a produção de um único artigo entre, digamos, Huston, Cingapura e Tailândia, transportando por frete aéreo o produto parcialmente completo entre esses centros e controlando centralmente todo o processo com a moderna tecnologia de informação. Grandes fabricantes de produtos eletrônicos começaram a globalizar-se a partir da década de 1960”.

Stephen Hymer⁸² chama esse processo de *incorporação da mão-de-obra de muitos países em uma estrutura produtiva empresarial integrada mundialmente*. Mas essa

⁸¹ Hobsbawm, Eric, *op. cit.*, p. 275.

⁸² Hymer, Stephen, *op. cit.*, p. 96.

integração não significa igualdade de “desenvolvimento” econômico e social. O “centro” do sistema mundial capitalista - os países ricos e industrializados, avançados na tecnologia e com grande poder de fogo financeiro e militar - continua com seu papel dominante, subordinando a periferia - os países pobres, com poucos recursos financeiros, baixo nível tecnológico e de industrialização tardia. A desconcentração ao nível produtivo é acompanhada pela centralização ao nível do controle, produção tecnológica, inovação de produto e gerenciamento superior. Assim, segundo Stephen Hymer⁸³:

“Para a empresa multinacional, as fronteiras nacionais estão traçadas com tinta invisível. Em uma primeira aproximação, para a empresa internacional as cidades são unidades de análise melhores que os países.

A expansão da empresa internacional compreende um duplo movimento. Por um lado, difunde o capital e a tecnologia. Por outro, centraliza o controle estabelecendo uma rede integrada verticalmente, na qual as diferentes áreas se especializam em diferentes níveis de atividade”.

Os centros maiores do sistema capitalista, os países dominantes sob a lógica do capital, estão constantemente inovando e expandindo-se, o que revela um intenso processo de *destruição criativa*⁸⁴ no que se refere aos valores de uso presentes nessas áreas. Já os centros menores, os países subordinados e pobres, devem permanentemente ajustar-se aos movimentos realizados pelos centros maiores, isto é, não possuem autonomia para o seu desenvolvimento.

O terceiro aspecto apontado por Hobsbawm da internacionalização do capital se refere ao financiamento externo (*offshore*). Reforça-se assim a expansão do *valor econômico* pelo globo através da fluidez do mercado financeiro. Segundo Stephen Hymer⁸⁵:

“A formação de empresas multinacionais e a criação do mercado internacional de capitais deveriam ser vistas como movimentos paralelos ou simbióticos. As necessidades de empréstimos a curto prazo e de investimentos por parte da empresa

⁸³ Idem, p. 79.

⁸⁴ A aplicação da idéia de Nietzsche de *destruição criativa* à produção do espaço capitalista foi feita por Harvey, David, *op. cit.*, p. 26.

⁸⁵ Hymer, Stephen, *op. cit.*, p. 105.

internacional, derivadas das constantes entradas e saídas de dinheiro provenientes de todos os países, as quais nunca se equilibram perfeitamente, estimulou o sistema bancário internacional e contribuiu para integrar os mercados monetários de curto prazo; suas exigências financeiras a longo prazo e sua excelente capacidade creditícia ampliaram a demanda de capital internacional em títulos e ações. Isto constitui um alento para a livre mobilidade internacional do capital.

O mercado de *eurobonds*, por exemplo, atrai capitais de todas as partes do mundo (uma parcela significativa provém de países subdesenvolvidos, particularmente da riqueza petrolífera do Oriente Médio e da riqueza bélica do sudeste asiático), concentra-os em massa organizada e os devolve a seu país de origem por meio das empresas multinacionais e de outros intermediários. Traz pois, o selo do capital internacional e de seus privilégios”.

Tais práticas acabaram levando a uma especialização das atividades de intermediação financeira a partir da década de 1960, especialização que acabou tendo importantes reflexos espaciais. Criam-se as áreas *offshore*, que se prestam particularmente a transações financeiras.

“O termo *offshore* entrou no vocabulário público civil a certa altura da década de 1960, para descrever a prática de registrar a sede legal da empresa num território fiscal generoso, em geral minúsculo, que permitia aos empresários evitar os impostos e outras restrições existentes em seu próprio país. Pois todo Estado ou território sério, por mais comprometido que estivesse com a liberdade de obter lucros, havia estabelecido em meados da década de 1960 certos controles e restrições à conduta de negócios legítimos, no interesse de seu povo. Uma combinação convenientemente complexa e engenhosa de buracos legais nas leis empresariais e trabalhistas dos bondosos miniterritórios - por exemplo, Curaçao, Ilhas Virgens e Liechtenstein - podia produzir maravilhas no balanço da empresa”⁸⁶.

Porém, essa liberdade irrestrita ao capital acabou gerando sérias dificuldades para o “compromisso *fordista*”, sendo, então, um importante fator para a sua derrocada nas décadas

⁸⁶ Hobsbawm, Eric, *op. cit.*, p. 272.

de 1970 e 1980. Eric Hobsbawm⁸⁷ explica o potencial de desequilíbrio e instabilidade econômica causados pelo surgimento desses mercados de capitais altamente móveis:

“Em dado momento da década de 1960, um pouco de engenhosidade transformou o velho centro internacional financeiro, a *City* de Londres, num grande centro *offshore* global, com a invenção da “euromoeda”, ou seja, sobretudo “eurodólares”. Os dólares depositados em bancos não americanos e não repatriados, sobretudo para evitar as restrições da legislação bancária americana, tornaram-se um instrumento financeiro negociável. Esses dólares em livre flutuação, acumulando-se em grandes quantidades graças aos crescentes investimentos americanos no exterior e aos enormes gastos políticos e militares do governo dos EUA, se tornaram a fundação de um mercado global, sobretudo de empréstimos a curto prazo, que escapava a qualquer controle. Seu crescimento foi sensacional. O mercado de euromoeda líquida subiu de cerca de 14 bilhões de dólares em 1964 para aproximadamente 160 bilhões de dólares em 1973 e quase 500 bilhões cinco anos depois (...). Os EUA foram o primeiro país a se ver à mercê dessas vastas e multiplicantes enxurradas de capital solto que varriam o globo de moeda em moeda, em busca de lucros rápidos. Todos os governos acabaram sendo vítimas disso, pois perderam o controle das taxas de câmbio e do volume de dinheiro em circulação no mundo”.

Dessa forma, ocorre a quebra do acordo de Bretton Woods a partir da pressão exercida pela imensa liquidez nos mercados mundiais, o que na prática, abala o “compromisso *fordista*” ao nível internacional. O surgimento de uma economia transnacional criou em grande parte os problemas que o capitalismo irá enfrentar a partir da década de 1970⁸⁸.

Durante o período de auge do *fordismo*, ocorreu uma expansão internacional dos valores de uso produtivos (filiais de multinacionais, infra-estruturas criadas pelo Estado para atender às demandas do grande capital, investimento em moradias populares dentro de uma lógica mínima de bem-estar social⁸⁹ etc.), subordinada a uma gigantesca expansão do *valor*

⁸⁷ Idem, p. 273.

⁸⁸ Idem, p. 272.

⁸⁹ Segundo Ruy Moreira (Moreira, Ruy, *op. cit.*, p. 39), o meio urbano foi transformado no período *fordista* através da construção das grandes vias de circulação, de conjuntos habitacionais e da constituição de uma vasta periferia, local para onde era “empurrada” a classe trabalhadora.

econômico (expressa em uma nova divisão do trabalho, na incorporação de novas áreas ao capital etc.).

As ações do Estado⁹⁰ possuem um importante papel na produção do espaço e na internacionalização do capital durante o desenvolvimento do chamado *fordismo*, na medida em que criam condições para a expansão do capital em escala mundial. Devemos ter em mente, contudo, que a relação entre a produção do espaço e o Estado tem de ser vista como mutuamente determinante, e não unidirecional. Segundo Milton Santos⁹¹:

“As exigências, quanto ao entorno geográfico, das grandes empresas transnacionais levam as cidades que as acolhem à criação de novos espaços (valores de uso) indispensáveis à sua operação, desvalorizando, do mesmo golpe, outros subespaços prematuramente envelhecidos”.

Assim, cabe ao Estado parcela significativa no processo de produção do espaço, na medida em que instala e concentra espacialmente infra-estruturas (valores de uso) necessárias para o processo de acumulação dos capitais; oferece benefícios fiscais para a instalação de novos investimentos privados em certas regiões; ou mesmo investindo diretamente em setores produtivos, através de empresas estatais, beneficiando certas áreas em detrimento de outras⁹². Essa prática pode se dar em todas as escalas, desde a intra-urbana até à global, passando pela regional.

Mas uma ressalva deve ser feita: não são todas as firmas e nem todos os cidadãos que se beneficiam de forma ótima das infra-estruturas oferecidas pelo setor público; seu acesso é diversificado. As grandes empresas transnacionais, hegemônicas, seriam as que maior proveito tirariam desse fundo público, e à proporção que as respectivas empresas

⁹⁰“O Estado intervém no mercado nos níveis local e nacional através da operação de medidas fiscais (taxação de propriedade, controle de aluguéis, concessões e subsídios), restrições legais (uso do solo, códigos de construção e regulamentações) e construção direta (de infra-estrutura, construções de casas e prédios públicos e na renovação urbana).” (Goss, Jon, “The built environment and social theory: towards an architectural geography”, *The Professional Geographer*, vol. 40, n. 4, 1988, p.396)

⁹¹ Santos, Milton, *Por uma economia política da cidade: o caso de São Paulo* – São Paulo: Editora Hucitec/EDUC, 1994, p. 129.

⁹²“A exploração das atividades econômicas consideradas fundamentais exige (e legítima moral e politicamente) a acumulação de investimentos do tipo econômico e muitas vezes também sociais num volume incomparavelmente maior que o destinado ao resto do país. É natural que esses equipamentos atraiam outros tantos, seja na previsão das atividades já existentes, seja porque outras atividades já estão instaladas. O país é obrigado a dedicar às zonas que já são ricas uma parte cada vez mais substancial de seus recursos e de seu orçamento.” (Santos, *op. cit.*, 1978, p.135)

produzirem proporcionalmente mais emprego e mais recursos fiscais, sua força política, ainda que baseada na chantagem, tenderá a crescer⁹³. Outras formas de capital menos exigentes tenderiam a se instalar em subespaços menos equipados, onde sua rentabilidade seria afetada “para baixo”.

O papel do Estado foi também muito importante para o desenvolvimento do *fordismo*, tanto como financiador do capital e da reprodução da força-de-trabalho, quanto elemento fundamental para a manutenção da estabilidade econômica (*keynesianismo*). Tudo isso às expensas do *fundo público*, do “antivalor”. Dessa forma, ocorriam crescentes aumentos da produção agregada, da produtividade do trabalho, do consumo e da renda pessoal e nacional. Segundo Hobsbawm, o investimento cresceu a uma taxa anual de 4,5% nas 16 economias de mercado mais industrializadas⁹⁴.

A partir dos anos 70, a “Era de Ouro” do modo de produção capitalista, marcada pelo círculo virtuoso de crescimento econômico, expansão espacial do capital e das relações capitalistas de produção e relativa estabilidade social, dá lugar a uma crescente incerteza sobre o futuro do sistema capitalista. O ciclo de prosperidade se rompeu...

A crise do *fordismo*

Em linhas gerais, podemos compreender a crise do *fordismo* como uma das crises do modo de produção capitalista. Uma explicação dessa crise, baseada em Hobsbawm⁹⁵, se refere às “ondas longas”, de cerca de meio século de extensão, que caracterizariam a trajetória da economia capitalista desde fins do século XVIII. Tais ondas são conhecidas em geral pelo nome do economista russo *Kondratiev*. Numa perspectiva longa, a “Era de Ouro” foi mais uma reviravolta ascendente na curva de *Kondratiev*. Como outras viradas ascendentes anteriores foi precedida e seguida por “curvas descendentes”. A crise do capitalismo que se inicia em fins da década de 1960 e início da década de 1970 seria, assim, a fase descendente do chamado *ciclo de Kondratiev*, um ciclo inerente ao modo de produção capitalista.

Porém, acredito que seja necessário um aprofundamento na análise sobre as causas da crise que se abateu sobre o conjunto de estratégias de acumulação capitalista denominadas

⁹³ Santos, Milton, *op. cit.*, 1994, p. 130.

⁹⁴ Idem, p. 277.

⁹⁵ Hobsbawm, Eric, *op. cit.*, p. 263.

aqui de *fordismo*. E para tanto, trabalharei com duas frentes de análise. A primeira ligada a uma teoria da crise sob o capitalismo em geral; a segunda ligada às causas específicas da crise do *fordismo*.

Para a elaboração de uma explicação da crise do capitalismo, irei apoiar-me basicamente nas idéias elaboradas por Marx em O Capital. A idéia para a consideração da teoria da crise capitalista em Marx veio da consideração de um aspecto importante da “Era de Ouro” assinalado por Hobsbawm: a relação entre o trabalho e o capital empregados na produção capitalista.

Assim, segundo Hobsbawm⁹⁶:

“As novas tecnologias eram esmagadoramente de capital intensivo e (e a não ser por cientistas e técnicos altamente qualificados) exigiam pouca mão-de-obra e até mesmo a substituíam. A grande característica da Era de Ouro era precisar cada vez mais de maciços investimentos e cada vez menos gente, a não ser como consumidores. Contudo o ímpeto e rapidez do surto econômico eram tais que, durante uma geração, isso não foi óbvio”.

O que Hobsbawm revela no trecho citado já havia sido apresentado por Marx como sendo o processo de elevação da composição orgânica do capital⁹⁷ ao longo do tempo, ou seja, há uma diminuição do fator subjetivo do processo de trabalho em relação aos seus fatores objetivos⁹⁸. Há uma tendência de aumento crescente do capital constante (meios de produção, assim como os objetos de produção) em relação ao capital variável (a força de trabalho).

Uma conseqüência imediata dessa tendência seria a queda *na taxa geral de lucro*, desde que não varie a taxa de mais-valia ou o grau de exploração do trabalho pelo capital⁹⁹. Como se explicaria então a crise capitalista sob o ponto de vista do aumento da composição orgânica do capital?

⁹⁶ Idem, p. 262.

⁹⁷ A composição orgânica do capital “*é determinada pela proporção em que o capital se divide em constante, o valor dos meios de produção, e variável, o valor da força de trabalho*” (Marx, Karl. O Capital, Livro 1, Vol. II – São Paulo: Bertrand Brasil, p. 712).

⁹⁸ Marx, Karl, *op. cit.*, Livro 1, Vol. I, p.723.

⁹⁹ Idem, Livro 3, Vol. IV, p. 242.

Em primeiro lugar, como o motor da produção capitalista - cuja finalidade única é a valorização do capital - é a taxa de lucro, a taxa de acumulação de capital se retarda. O modo de produção capitalista cria, assim, limites para si mesmo, com o desenvolvimento das forças produtivas, evidenciando suas limitações e seu caráter histórico, transitório. As diferentes tendências do capital, ora se positivam no espaço, umas ao lado das outras, ora no tempo, umas após outras. Assim, segundo Marx¹⁰⁰:

“Periodicamente, patenteia-se nas crises o conflito entre os elementos antagônicos. As crises não são mais do que soluções momentâneas e violentas das contradições existentes, erupções bruscas que restauram transitoriamente o equilíbrio desfeito”.

A produção capitalista procura sempre ultrapassar seus limites inerentes, mas ultrapassa-os apenas com meios que de novo lhe opõem esses mesmos limites, em escalas mais potentes. Ou seja, a barreira efetiva da produção capitalista é o próprio capital. Assim, a teoria da crise capitalista se torna mais palpável, pois Marx considera a superprodução de capital como sendo, na verdade, uma superacumulação de capital, o que desembocaria em crises de acumulação. Haveria a superacumulação absoluta, quando um capital adicional não produziria maior quantidade de lucro. A resolução desse tipo de crise se daria através de formas violentas, agudas, em depreciações bruscas, brutais, em estagnação e perturbação física do processo de reprodução e por conseguinte, em decréscimo real da reprodução do capital. Por outro lado:

“É exato e correto afirmar que a superprodução é apenas relativa, e o modo capitalista de produção é por inteiro modo relativo de produção, com limites que não são absolutos (...) Não se produz riqueza demais. Mas a riqueza que se produz periodicamente é demais nas formas antagônicas do capitalismo”¹⁰¹.

De forma geral, então, a crise que se observa nos anos 70 seria um produto das contradições inerentes ao modo capitalista de produção, pois o capital adicional formado no

¹⁰⁰ Idem, p. 286.

¹⁰¹ Idem, Livro 3, Vol. V, p. 295-96.

curso da acumulação atraía, relativamente à sua grandeza, cada vez menos trabalhadores. Como o capital é fruto do trabalho, e se opõe a esse mesmo trabalho, acaba por opor-se a si próprio. Porém, a partir do momento em que o capital passa a reportar-se apenas a si mesmo no processo de geração do *valor*, “excluindo” o trabalho nesse processo- ao “transformar” o trabalho em *capital variável* -, surge uma “contradição de duas medidas”, ou seja, uma *desmedida* no processo de reprodução do capital¹⁰². Um número decrescente de trabalhadores é recrutado pelo capital com o desenvolvimento das forças produtivas sob o modo de produção capitalista, o que leva à crescente *desmedida* do capital, pois ele passa a perder sua referência de formação do valor. Não haveria nada de anormal, sob o ponto de vista de uma teoria geral da crise capitalista, com os problemas enfrentados pelo capitalismo já no final dos anos 60 e início dos anos 70. Dessa forma, tais problemas revelariam, segundo Giovanni Arrighi¹⁰³, uma “crise sinalizadora” do capitalismo, colocando em xeque o padrão *fordista* de acumulação de capital que teve seu auge durante as décadas de 1950 e 1960.

Após tratar da causa mais geral das crescentes dificuldades encontradas pelo capital para reproduzir-se no período assinalado, a consideração das dificuldades específicas ao *fordismo* se faz então necessária.

Em primeiro lugar, observamos que no bojo do próprio *fordismo* criaram-se condições para a intensificação do uso do capital e da mão-de-obra, em detrimento do número de trabalhadores utilizados no processo produtivo. Assim, sua base de organização da produção acabou por ser descaracterizada de forma irremediável. E a sua base de “consumo de massa” também passa a ser abalada, pois não se criam mais condições para um “emprego de massa” que gere indivíduos aptos a consumir - a insegurança e instabilidade no mercado de trabalho e o crescente desemprego são óbvios freios ao padrão de consumo de massa. Assim, o *fordismo*, ao buscar superar suas contradições internas - a mais forte seria a relação trabalho X capital, superada a curto prazo pela elevação da composição orgânica do capital - acabou por superar-se a si mesmo, ao menos em sua “forma clássica”.

¹⁰²A idéia de *desmedida* no processo de reprodução do capital foi-me apresentada pelo Prof. Dr. Jorge Luis Grespam durante a disciplina de pós-graduação ministrada por ele, “Estudos de Materialismo Histórico”, no Departamento de História da Universidade de São Paulo, durante o segundo semestre de 1997. Para maiores detalhes sobre o problema da “desmedida” no processo de reprodução do capital ver Grespam, Jorge Luis: Q negativo do capital - ed. Hucitec: São Paulo, 1996.

¹⁰³ Arrighi, Giovanni, *op. cit.*, p. 220.

Ao lado das causas mais amplas de crise do padrão *fordista* de acumulação capitalista, há também causas ligadas à escala microeconômica, das empresas que se utilizavam das estratégias *fordistas* de produção em massa.

Já no fim da década de 1960 se dá um acirramento das pressões competitivas entre as grandes empresas norte-americanas e as não americanas na luta pela conquista de mercados. Ao lado da recuperação das economias da Europa Ocidental e do Japão, com a conseqüente saturação de seus mercados consumidores, ocorreram, no período, políticas de substituição de importações em países do Terceiro Mundo (em particular em alguns países da América Latina) e o avanço das multinacionais num processo de “manufatura no estrangeiro”¹⁰⁴, em especial no Sudeste Asiático. O que se dá então é um avanço da industrialização *fordista* competitiva em ambientes novos, nos quais o contrato social do trabalho era fracamente respeitado ou inexistente.

A intensificação da competição internacional entre as empresas levou a uma pressão maior sobre o mercado de insumos (que se tornaram mais caros) e sobre o mercado consumidor (os produtos finais se tornaram mais baratos relativamente aos meios de produção), o que, por sua vez, afetou a lucratividade do capital. Houve também alguns sinais de diminuição na produtividade da mão-de-obra em vários países¹⁰⁵.

Os custos das empresas dos países capitalistas avançados (em especial) passaram por um processo de elevação.

No mercado de insumos, a principal transformação se deu em 1973, com o chamado “primeiro choque do petróleo”, no qual o preço desse recurso energético subiu dramaticamente.

“Um dos motivos pelos quais a Era de Ouro foi de ouro é que o preço do barril de petróleo saudita custava em média menos de dois dólares durante todo o período de 1950 a 1973, com isso tornando a energia ridiculamente barata, e barateando-a cada vez mais”¹⁰⁶.

¹⁰⁴ Harvey, David, *op. cit.*, p. 135.

¹⁰⁵ Hobsbawm, Eric, *op. cit.*, p. 279.

¹⁰⁶ Hobsbawm, Eric, *op. cit.*, p. 258.

Somente depois de 1973 o cartel da OPEP passou a cobrar o que o mercado podia pagar. David Harvey¹⁰⁷ nos lembra que o primeiro choque do petróleo (1) mudou o custo relativo dos insumos de energia de maneira dramática, levando todos os segmentos da economia a buscarem modos de economizar energia através da mudança tecnológica e organizacional, e (2) criou o problema da reciclagem dos petrodólares excedentes, problema que exacerbou a já forte instabilidade dos mercados financeiros mundiais.

Harvey também assinala que o início dos anos 70 foi marcado então por um crescente processo inflacionário. O ímpeto da expansão de pós-guerra se manteve no período 1969-1973 por uma política monetária extraordinariamente frouxa por parte dos Estados Unidos e da Inglaterra. O mundo capitalista estava sendo afogado pelo excesso de fundos; e, com as poucas áreas produtivas reduzidas para investimento, esse excesso significava uma forte inflação. Essa inflação também era alimentada pelo aumento nos custos de produção das economias capitalistas em geral. Dessa forma:

“A tentativa de frear a inflação ascendente em 1973 expôs muita capacidade excedente nas economias ocidentais, disparando antes de tudo uma crise mundial nos mercados imobiliários e severas dificuldades nas instituições financeiras”¹⁰⁸.

Seguindo ainda as idéias de David Harvey¹⁰⁹, temos que, de modo mais geral, o período de 1965 a 1973 tornou cada vez mais evidente a incapacidade do *fordismo* e do keynesianismo de conter as contradições inerentes ao capitalismo. Na superfície, essas dificuldades podem ser mais bem apreendidas por uma palavra: **rigidez**. As estratégias *fordistas* de acumulação de capital passaram a se tornar cada vez mais inadequadas para enfrentar um ambiente cada vez mais marcado pela insegurança, incerteza e mudanças rápidas. Para Boyer¹¹⁰:

“Por um lado, o fordismo assentava numa boa previsibilidade da procura, o que permitia intensificar a mecanização e a estandardização. Mas, por outro lado, a

¹⁰⁷ Harvey, David, *op. cit.*, p. 136-37.

¹⁰⁸ Idem, p. 136.

¹⁰⁹ Idem, p. 135.

¹¹⁰ Boyer, Robert. “As alternativas ao fordismo”; in Benko, Georges & Lipietz, Alain (orgs.), As regiões ganhadoras – Distritos e redes: os novos paradigmas da geografia econômica – Oeiras: CELTA Editora, 1994, p. 127.

sua crise engendra evoluções internacionais e macroeconômicas caracterizadas por amplas flutuações, por vezes surpreendentes em relação às regularidades anteriores. É nesse contexto que as empresas e os governos tomam consciência de toda uma série de aspectos de rigidez, ou seja, de dificuldades e de custos de adaptação face à incerteza”.

Como nos lembra Harvey¹¹¹, havia problemas com a rigidez de investimentos de capital fixo de larga escala e de longo prazo em sistemas de produção em massa que impediam muita flexibilidade de planejamento e presumiam crescimento estável em mercados de consumo invariantes. Havia problemas de rigidez nos mercados, na alocação e nos contratos de trabalho (especialmente no chamado setor “monopolista”).

Assim, as estratégias empregadas tanto pelas empresas como pelo Estado keynesiano não produziam mais uma resposta adequada ao novo cenário mundial. A injeção de poder aquisitivo por parte de Estado de Bem-Estar, como forma de compensar as deficiências no investimento privado com seus próprios gastos, resultou em uma inflação mundial de custos e numa fuga maciça de capitais para os mercados mundiais *offshore*¹¹². Ou seja, o problema enfrentado pelas economias de grande parte dos países capitalistas estava ligado ao excesso de capital, e não a uma crise de subconsumo, daí a inocuidade das políticas públicas de estímulo ao consumo.

Harvey¹¹³ também nos lembra que toda tentativa de superar esses problemas de rigidez encontrava a força aparentemente invencível do poder profundamente entrincheirado da classe trabalhadora - o que explicaria as ondas de greve e os problemas trabalhistas do período 1968-1972. Segundo esse autor¹¹⁴:

“A rigidez dos compromissos do Estado foi se intensificando à medida que programas de assistência (seguridade social, direitos de pensão etc.) aumentavam sob pressão para manter a legitimidade num momento em que a rigidez na produção restringia expansões na base fiscal para gastos públicos. O único instrumento de resposta flexível estava na política monetária, na capacidade de imprimir moeda em

¹¹¹ Harvey, David, *op. cit.*, p. 135.

¹¹² Arrighi, Giovanni, *op. cit.*, p. 316.

¹¹³ Harvey, David, *op. cit.*, p. 135.

¹¹⁴ Idem, p. 135-36.

qualquer montante que parecesse necessário para manter a economia estável (...) Por trás de toda a rigidez específica de cada área estava uma configuração indomável e aparentemente fixa de poder político e relações recíprocas que unia o grande trabalho, o grande capital e o grande governo no que parecia cada vez mais uma defesa disfuncional de interesses escusos definidos de maneira tão estreita que solapavam em vez de garantir, a acumulação do capital”.

Ou seja, o “compromisso *fordista*” passou a funcionar como uma camisa de força para a acumulação do capital. A aliança entre o “grande governo”, o “grande trabalho” e o “grande capital” que anteriormente contribuía para a constituição de um círculo virtuoso de crescimento das economias capitalistas, passou a funcionar como um círculo vicioso de estagnação e inflação. Isso as obrigou a entrar num período de racionalização, reestruturação e intensificação do controle do trabalho (caso pudessem superar ou cooptar o poder sindical).

“A profunda recessão de 1973, exacerbada pelo choque do petróleo, evidentemente retirou o mundo capitalista do sufocante torpor da “estagflação” (estagnação da produção de bens e alta inflação de preços) e pôs em movimento um conjunto de processos que solaparam o compromisso fordista. Em consequência, as décadas de 70 e 80 foram um conturbado período de reestruturação econômica e de reajustamento social e político”¹¹⁵.

Em conclusão, não era mais possível, sob o ponto de vista da acumulação capitalista, continuar com o “compromisso *fordista*”. O conjunto de estratégias de reprodução ampliada do capital que aqui denominei de *fordista* mostrou-se incapaz de evitar que as crescentes contradições do capital se manifestassem em mais uma crise, e mais, mostrou-se inclusive incapaz de dar uma resposta conveniente à crise.

Uma nova articulação entre os elementos do modo capitalista de produção tornou-se necessária. As mudanças quantitativas observadas ao longo do desenvolvimento do *fordismo* levaram a uma crescente *desmedida* do sistema. Uma nova articulação entre a quantidade e a

¹¹⁵ Idem, p. 140.

qualidade passou a ser buscada pelos agentes sociais com a reestruturação das estratégias de acumulação, e essa nova articulação será tratada adiante, sob o nome de *produção flexível*.

2 - A produção flexível

Chamarei de *produção flexível* ao conjunto de estratégias que correspondem às novas práticas de acumulação do capital em resposta à crise do capitalismo de meados da década de 1970. Escolhi o termo *produção flexível* não pela referência à esfera da produção direta (a microeconomia ou escala da firma), mas sim para realçar o fato de que as novas estratégias de reprodução ampliada do capital ainda não se desligaram da produção do valor econômico. No presente trabalho, não podemos confundir a superação do *fordismo* com qualquer tipo de superação do **capitalismo**, já que *fordismo* e capitalismo são dois conceitos claramente distintos, sendo que mudanças no primeiro, não acarretam necessariamente em transformações essenciais no segundo.

Assim, o termo *produção flexível* deve ser entendido como as novas estratégias de produção e reprodução do valor em todas as escalas e níveis econômicos por parte dos agentes interessados frente à crise do capitalismo dos anos 70. Porém, deve ficar claro desde já que o processo de transição do chamado *fordismo* para o que aqui se entende por *produção flexível* varia de acordo com as sociedades, não havendo um modelo único e hegemônico. Segundo Georges Benko:

“As mutações das figuras produtivas não são teleguiadas por um gênio maligno capitalista, mas devem ser entendidas como resultado de uma conflitualidade de classe, aberta e latente”¹¹⁶.

As práticas relacionadas à *produção flexível* se expressariam, então, nas seguintes características gerais assinaladas por David Harvey¹¹⁷: a) flexibilidade dos processos de trabalho, dos produtos e padrões de consumo; b) surgimento de novos setores de produção e de novas maneiras de fornecimento de serviços financeiros; c) manutenção de taxas altamente intensificadas de inovação comercial, tecnológica e organizacional; d) passagem de uma grande parcela dos trabalhadores para o setor de serviços; e) criação de conjuntos industriais novos em regiões até então pouco industrializadas (tais como a “Terceira Itália”, Flandres, o Vale do Silício e países recém-industrializados da Ásia); f) movimento de

¹¹⁶ Benko, Georges, *op. cit.*, p. 24.

¹¹⁷ Harvey, David, *op. cit.*, p. 140-41.

compressão do *espaço-tempo*, baseado no estreitamento dos horizontes temporais da tomada de decisões privada e pública e na difusão dessas decisões num espaço cada vez mais amplo (através da comunicação via satélite e da queda dos custos de transporte); g) aumento das pressões sobre o controle do trabalho por parte dos empregadores sobre uma força de trabalho enfraquecida pela instabilidade e insegurança crescentes no mercado de trabalho; h) retrocesso do poder sindical e estabelecimento de práticas regressivas de exploração da força de trabalho tanto nos novos quanto nos antigos centros industriais.

Na escala da firma, um conjunto de inovações organizacionais, cuja importância e alcance é em tudo comparável às que foram em seu tempo introduzidas por Taylor e Ford¹¹⁸, pode ser observada. Segundo Benjamin Coriat¹¹⁹, essas inovações organizacionais no interior da firma capitalista se baseariam na produção sob o sistema *just in time* e na *auto-ativação* da produção.

O *just in time* consistiria na forma de administração da produção industrial e de seus materiais, segundo a qual a matéria-prima e os estoques intermediários necessários ao processo produtivo são supridos no tempo certo e na quantidade exata. Consiste na redução dos estoques de matéria-prima e peças intermediárias, conseguido através da linearização do fluxo da produção e de sistemas visuais de informação (Kanban). Através dele, busca-se chegar a um estoque zero¹²⁰. E como nos lembra Thomaz Wood Jr¹²¹ .:

“Esse sistema, que opera com a redução dos estoques intermediários, remove, por isso, as seguranças, e obriga cada membro do processo produtivo a antecipar os problemas e evitar que ocorram”.

Este princípio do *just in time* pode ser alargado às relações entre as diferentes seções dentro de uma mesma unidade industrial, entre as unidades de uma mesma empresa ou entre as empresas e as suas subcontratadas¹²².

¹¹⁸ Coriat, Benjamin. Pensar pelo avesso – Rio de Janeiro: Revan: UFRJ, 1994, p. 11.

¹¹⁹ Idem, ibidem, p. 32.

¹²⁰ Lisboa, Naira. “Just-in-Time”, in Cattani, Antonio Davi (org.), *op. cit.*, p. 147-8.

¹²¹ Wood, Thomaz Jr. “Fordismo, toyotismo e volvismo: os caminhos da indústria em busca do tempo perdido”, Revista de Administração de Empresas – São Paulo, set./out. 1992, p. 14.

¹²² Leborgne, Danièle & Lipietz, Alain,. “Flexibilidade Ofensiva, Flexibilidade Defensiva”, in Benko, Georges & Lipietz, Alain. As regiões ganhadoras – distritos e redes: os novos paradigmas da geografia econômica – Portugal: CELTA Editora, 1994, p.229.

Assim, as empresas envolvidas na cadeia produtiva devem assumir uma coordenação de suas atividades como forma de minimizar os problemas e aumentar a segurança. Forma-se uma “pirâmide de fornecedores”, pois a grande empresa contrata fornecedores de *primeiro nível*, estes, por sua vez, possuem uma equipe de fornecedores de *segundo nível*, e assim por diante.

David Harvey¹²³ afirma que esse modelo de subcontratação organizada abre oportunidades para a formação de pequenos negócios e, em alguns casos, permite que sistemas mais antigos de trabalho doméstico, artesanal, familiar (patriarcal) e paternalista (“padrinhos”, “patronos” e até estruturas semelhantes às da máfia) revivam e floresçam.

Basicamente, podemos entender os fenômenos da “terceirização” e ampliação da subcontratação como fazendo parte do processo de aumento da flexibilidade de custos da empresa diante da intensificação da competição e dos riscos. O modelo de subcontratação quase sempre se efetiva como subordinação das pequenas empresas em relação às grandes, com as últimas transferindo para as primeiras os custos de manutenção de estoques no sistema *just in time*, da manutenção de uma numerosa força-de-trabalho e da adaptação às novas necessidades e novos produtos em um mercado em rápida mutação.

Assim, as empresas subcontratadas adquirem um papel central nas formas flexíveis de produção, já que o tempo de giro do capital foi reduzido e parte do capital produtivo das grandes empresas é constantemente desviado para o mercado financeiro, em busca de rendimentos no circuito D-D’ da acumulação capitalista.

Em termos espaciais, a integração das empresas com os seus fornecedores, aprofundada pelo *just in time* requer uma rede de transportes e comunicações bem estruturada e a proximidade relativa das empresas envolvidas na cadeia produtiva.

Dessa forma, as conexões interempresas favorecem a concentração espacial destas, constituindo verdadeiras “economias de aglomeração”, que substituem as “economias de escala” do *fordismo*. Privilegia-se tendencialmente as *aglomerações urbanas*¹²⁴. Segundo Georges Benko¹²⁵:

¹²³ Harvey, David, *op. cit.*, p. 145.

¹²⁴ Leborgne, Danièle & Lipietz, Alain, *op. cit.*, p.235.

¹²⁵ Benko, Georges, *op. cit.*, p. 144.

“A aglomeração geográfica das indústrias e a divisão social do trabalho se fortificam mutuamente no espaço e no tempo pela redução dos custos transacionais externos das firmas, e esta conduz a uma aglomeração densa por causa da proliferação das conexões interempresas”.

O mesmo Benko¹²⁶ nos explica melhor como funcionariam as “economias de aglomeração” decorrentes das novas relações interempresariais:

“À grande empresa integrada sucede a *rede de firmas especializadas*, ligadas por relações de subcontratação ou de parceria. No caso da pura subcontratação, as firmas que dão ordens podem, a rigor, dirigir-se a outra firma distante (na Ásia): mas ainda assim é preciso que ela seja encontrada, que esteja num mercado de firmas contratantes, agrupadas em torno de um porto ou de um aeroporto. Uma zona franca, por exemplo, mas em todo o caso uma concentração urbana. No caso da “parceria”, é preciso que se concentrem firmas num espaço tal que os engenheiros possam conhecer-se, trocar “macetes” e discutir problemas técnicos, é preciso que os operários qualificados possam circular de firma em firma”.

A tendência à aglomeração espacial é complementada pela tendência à migração setorial do capital, que se converte em migração espacial do valor econômico e dos meios de produção. Novos pólos e aglomerações surgem com o advento de novas tecnologias, novos ramos industriais e novas formas de produzir. O capital, ao expandir-se, o faz em busca de novas oportunidades de investimento, mais livres dos custos de reconversão da infraestrutura produtiva existente (meios de produção) e das regulamentações políticas (do “duro” jogo de negociação política, o “antivalor”). Dessa forma, segundo William Greider¹²⁷:

“O que mais atrasa a escalada das novas tecnologias é o peso do que já existe. A rotina estabelecida, a inércia das fábricas já instaladas, os arranjos sociais, os compromissos políticos - tudo isso serve de obstáculo aos novos processos, a sua remoção é muito lenta. Essa realidade leva à segunda grande fonte de revolução [a

¹²⁶ Idem, *ibidem*, p. 193-4.

¹²⁷ Greider, William, *op. cit.*, p. 33.

primeira seria a tecnologia da informação –AB]: a migração do capital. Mais cedo ou mais tarde, empresários ambiciosos se dão conta de que, em vez de tentar reformar o que está velho, é muito mais fácil mudar para outro lugar e começar tudo de novo”.

O “lugar” passa a ter uma importância vital para a atração do capital que busca as vantagens de diferenciais sociais e espaciais de cada localidade. Como nos lembra Krishan Kumar¹²⁸, outras cidades e regiões - Los Angeles, Gales do Sul, Formosa - tornam-se atraentes para o capital internacional ao reforçar certas características locais: uma variedade especial de perícias, uma cultura anti-sindical, uma tradição de administração paternalista do trabalho. O que importa não são as características únicas de identidades locais, mas a maneira como elas se combinam com os requisitos de um capital cada vez mais versátil.

Observa-se, ao longo do processo de reestruturação do capital, a acelerada expansão deste em direção a áreas antes marginalizadas ou subutilizadas no processo de acumulação capitalista, integrando-as ao circuito mundial de geração do valor, o qual, por sua vez, é aprofundado e estreitado. Esse fenômeno é a celebrada *globalização da economia*, também conhecida como *mundialização do capital* ou como *imperialismo*.

Não podemos esquecer que longe de serem mundiais, as empresas transnacionais responsáveis pela expansão espacial do capital são, de fato, triádicas, isto é, intervêm essencialmente nos três pólos que dominam a economia do mundo: América do Norte, Europa Ocidental e a região Ásia-Pacífico¹²⁹. Os países “subdesenvolvidos” são, antes de tudo, fontes de trabalho barato e mercados a serem explorados por essas empresas. A lógica seria a da dominação, e não a da associação, nesse caso.

Os mecanismos macroeconômicos de integração mundial (como a Organização Mundial de Comércio), a formação de blocos econômicos regionais (como a União Européia, o NAFTA e o Mercosul), as privatizações de empresas públicas em todo o mundo são alguns mecanismos, ao lado da abertura dos mercados nacionais às mercadorias e ao capital estrangeiro, que facilitaram o movimento de expansão do capital. Esse movimento

¹²⁸ Kumar, Krishan. Da sociedade pós-industrial à pós-moderna: novas teorias sobre o mundo contemporâneo – Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 1997, p. 198.

¹²⁹ Ramonet, Ignácio. Geopolítica do caos - Petrópolis: Vozes, 1998, p. 50.

foi também viabilizado pelos avanços nas tecnologias de transporte e comunicação, o que reduziu os custos de transporte e acelerou a velocidade dos fluxos de bens e serviços.

A escolha dos pontos de instalação das empresas pelos capitalistas passou, nos últimos anos, a ser influenciada pelas guerras regionais por empregos, levadas a cabo por diferentes esferas do poder público e baseada na concessão de incentivos fiscais, na presença de uma mão-de-obra mais barata e com menor tradição sindical, na proibição ou estabelecimento de empecilhos à organização sindical, na ausência ou fragilidade da legislação trabalhista e/ou ambiental. Buscam-se áreas em que a adaptação do sistema produtivo às novas condições econômicas e sociais apresente menor resistência por parte dos trabalhadores e do poder público. A infra-estrutura saturada (sobrecarga das redes de comunicação - estradas, transportes públicos etc. -, o aumento dos preços de tarifas públicas, a alta dos preços imobiliários, por exemplo) levaria a um crescente número de empresas a buscar novas áreas para as suas atividades.

Dessa forma, cada vez mais o *valor econômico* subordina a esfera da política, o capital passa a chantagear o poder público e a exigir deste cada vez mais recursos para a sua reprodução ampliada, pois com a sua mobilidade aumentada em tempos de “*globalização*”, seu poder frente às restrições espaciais e sócio-políticas é aumentado em grande escala. E o capital torna-se altamente seletivo com relação aos pontos em que se instala, abandonando grandes áreas do globo, como quase toda a África¹³⁰, consideráveis parcelas da Ásia, América Latina e Europa Oriental. Segundo Hobsbawm¹³¹:

“Das 42 “economias de baixa renda” em 1970, dezenove tinham zero investimento estrangeiro líquido. Em 1990, os investidores tinham perdido todo o interesse em 26. Na verdade, havia substancial investimento (mais de 500 milhões de dólares) em apenas catorze de quase cem países de baixa e média renda fora da Europa, e investimento maciço (de cerca de 1 bilhão de dólares para cima) em apenas oito, dos quais quatro estavam no leste e sudeste da Ásia (China, Tailândia, Malásia e Indonésia) e três na América Latina (Argentina, México e Brasil)”.

¹³⁰ Idem, *ibidem*, p. 112.

¹³¹ Hobsbawm, Eric, *op. cit.*, p. 412-13.

Assim, como nos lembram Hirst & Thompson¹³², as economias podem ter se internacionalizado em grau considerável, mas a riqueza e a produção permanecem locais e distribuídas de forma extremamente desigual.

Não é possível tratar das relações interempresas (e de seus efeitos na produção do espaço) sem tratarmos também das relações entre o capital e o trabalho (a fonte de geração do valor), já que juntas são responsáveis pelo aumento da extração da mais-valia nas formas absoluta e relativa e formam a base dos novos paradigmas produtivos. As relações entre o capital e o trabalho estariam ligadas à chamada *auto-ativação* da produção.

A *auto-ativação* da produção se constituiria pelo aumento da unidade de trabalho - a “tarefa”, o ciclo de movimentos e/ou operações a cargo de um indivíduo ou de um posto de trabalho -; a alternância de trabalhadores entre esses diversos postos, como instrumento de capacitação e motivação individuais; o trabalho em equipes ou “células”, celebrizado na Toyota, rompendo a própria noção de posto de trabalho e conferindo certa autonomia a coletivos de operários; a atribuição das tarefas de controle de qualidade do produto e/ou manutenção de máquinas e equipamentos aos operários da produção¹³³. Ou seja, trata-se de formar uma força de trabalho polivalente, multifuncional, flexível e engajada.

O envolvimento necessário dos trabalhadores na chamada *auto-ativação* é conseguida a partir de um jogo de contrapartidas sutis e essenciais com os trabalhadores, o que Coriat chama de “engajamento estimulado¹³⁴”. Algumas dessas contrapartidas seriam o emprego vitalício para uma parcela dos trabalhadores (no caso japonês), o salário por antigüidade, bonificações por eficiência e participação nos resultados das empresas. Essas garantias no emprego possibilitariam às empresas investir em qualificação de seus trabalhadores, sem correrem o risco de perder o investimento com a rápida saída do empregado da empresa. O engajamento do operário também é conseguido pela vigilância, disciplina e pressão impostas pela gerência e pelos próprios trabalhadores, já que as bonificações dependem de um bom desempenho geral de todo o grupo.

Os reflexos espaciais da adoção das novas práticas de gestão no interior da fábrica são expressivos. Os postos de trabalho fixos são flexibilizados e observa-se uma maior

¹³² Hirst, Paul & Thompson, Grahame. *Globalização em questão* – Petrópolis: Vazes, 1998, p. 90.

¹³³ Xavier, Guilherme Gaspar de Freitas. “Modelo Japonês”, in Cattani, Antonio Davi, *op. cit.*, p. 158.

¹³⁴ Coriat, Benjamin, *op. cit.*, p. 108.

mobilidade dos operários no interior da planta. Segundo Benjamin Coriat¹³⁵, as novas práticas de organização da produção, baseadas na experiência japonesa da Toyota, teriam as seguintes características concernentes ao espaço interno das firmas:

“As fronteiras entre postos e ilhas de trabalho são mantidas numa situação ininterruptamente “virtual” e são permanentemente *transgressíveis* por um ou vários trabalhadores aos quais um conjunto de tarefas previamente determinadas foi alocado”.

A organização da produção em linha seqüencial, típica do paradigma *fordista* é substituída por organizações da produção cujas fronteiras entre os postos de trabalho são mais flexíveis, como a organização do *lay-out* interno da planta em formas de “U”, virtuais ou linearizadas¹³⁶.

Ocorre, paralelamente às alterações observadas na planta fabril, uma “flexibilização” das relações de trabalho, embora como bem lembram Leborgne & Lipietz¹³⁷, não existiria qualquer tipo de relação entre a flexibilidade das novas tecnologias e a flexibilidade do contrato salarial, pois podemos encontrar trabalhadores qualificados, polivalentes e bastante autônomos beneficiados por convenções coletivas muito rígidas. Porém, observa-se em muitos países (dos capitalistas avançados até os de industrialização tardia) um intenso movimento de flexibilização dos contratos salariais no momento histórico atual. E paradoxalmente, esta tendência vem acompanhada de uma necessidade cada vez maior, para o funcionamento ótimo dos novos paradigmas flexíveis, da cooptação dos trabalhadores no processo produtivo. O controle de qualidade dos produtos efetuado pelos próprios funcionários responsáveis pela linha de montagem, possibilitando uma drástica redução nos custos e substantivos aumentos de qualidade dos produtos¹³⁸; o envolvimento dos trabalhadores nos Círculos de Controle de Qualidade (CCQ's)¹³⁹ e a grande diminuição dos postos de supervisão, diminuindo a hierarquia no interior da empresa, são exemplos de como, para os novos paradigmas de produção, é importante uma efetiva cooperação dos

¹³⁵ Idem, ibidem, p. 71.

¹³⁶ Idem, ibidem, p. 66.

¹³⁷ Leborgne, Danièle & Lipietz, Alain, *op. cit.*, p. 230.

¹³⁸ Womack, James P. (*et. al.*), *op. cit.*, p. 48.

¹³⁹ Fleury, Afonso & Fleury, Maria Tereza Leme. Aprendizagem e inovação organizacional: as experiências de Japão, Coréia e Brasil – São Paulo: Atlas, 1995, p. 180.

trabalhadores. Somado a esses exemplos, temos a necessidade de trabalhadores cada vez mais qualificados, bem treinados, polivalentes e dotados de iniciativa. As formas de cooptação dos funcionários também variam muito, não existindo um modelo hegemônico. Abaixo apresento um quadro dos possíveis modelos adotados pelas empresas:

Quadro 1

As novas relações salariais

Natureza do compromisso	Organização do trabalho		
	Não-implicação Polarização das tarefas	Implicação com <i>Individual</i>	Negociação: <i>Coletiva</i>
Contrato de trabalho rígido	Prosseguimento do modelo fordista (paradigma anterior)	Via patronal "participativa" para um núcleo estável	Via participativa com contrapartidas para o conjunto dos assalariados
Contrato de trabalho flexível	Via patronal liberal sem contrapartidas (neotaylorismo)	Via patronal liberal ou participativa tipo "cultura de empresa"	Incoerente
Tipo de modelo	Neotaylorista	Californiano	Toyotista ou Kalmariana

Fonte: Adaptado de Leborgne & Lipietz, *op. cit.*, p.231.

O quadro acima revela as várias possibilidades de relações salariais, sendo a mais favorável para os trabalhadores, a do modelo *kalmariano* (os autores do quadro dão este nome em homenagem à fábrica Volvo em Kalmar), caracterizado pela negociação por ramo, por território ou preferencialmente, ao nível da nação (como na Suécia). O modelo *toyotista* se caracterizaria pela negociação restrita ao nível da empresa, existindo então boas e más empresas, assalariados privilegiados (os das boas empresas) e os menos privilegiados, que poderão trabalhar em regime *neotaylorista* (pequenas empresas subcontratadas). O Japão constitui um bom exemplo deste caso. Os modelos *californianos* relacionariam a diferenciação dos salários dos trabalhadores em função de sua implicação individual, conduzindo a uma “remercantilização” da relação salarial, tendência coerente com a moda ideológica da regulação mercantil. A via *neotaylorista*, por sua vez, se caracterizaria por um aprofundamento dos princípios *tayloristas* combinados com maior automação do processo produtivo e com menos contrapartidas para os trabalhadores. Seus efeitos sociais seriam os mais prejudiciais para a classe trabalhadora e para a sociedade em geral. E os exemplos

dessa tendência seriam majoritariamente os capitalismo norte-americano, britânico e francês. Como já realçado, nenhum desses modelos pode ser considerado hegemônico¹⁴⁰.

Um padrão que podemos observar nas empresas “flexibilizadas” é o aumento da polivalência do trabalhador de melhor remuneração, ao lado da redução do número de trabalhadores empregados, o que nos leva a uma elevação dos padrões de extração da mais-valia relativa, via aumento da produtividade por trabalhador. Trata-se sobretudo de duas formas de flexibilidade, uma das quais se refere à organização do trabalho (a flexibilidade *funcional*) e a outra ao mercado de trabalho (a flexibilidade *numérica*). A flexibilidade funcional caracteriza a capacidade de uma empresa de modular as tarefas efetuadas por seus empregados em virtude de mudanças na demanda, na tecnologia ou na política de *marketing*. Essa forma de flexibilidade está igualmente associada ao desenvolvimento de *novos conceitos de produção* e aos novos modelos de organização que recorrem necessariamente a um grupo de trabalhadores qualificados polivalentes, operando de maneira permanente em tempo integral, uma vez que é nesses trabalhadores que repousa a continuidade da produção e em que, não raro, é a eles que compete a manutenção do equipamento industrial. Espera-se desses trabalhadores permanentes que sejam adaptáveis, flexíveis, se necessário, geograficamente móveis. Porém, como lembra Womack¹⁴¹, dois membros do sindicato norte-americano United Automobile Workers Union rotularam as novas práticas de organização da produção de “gerência pelo *stress*”. Benjamin Coriat¹⁴² também nos chama a atenção para o fato de haver nas novas práticas gerenciais um movimento de *desepecialização dos profissionais* para transformá-los em profissionais polivalentes, e ao contrário do que muitas vezes se diz, tal movimento foi de fato, um *movimento de racionalização do trabalho* no sentido clássico do termo, ao atacar o saber complexo do exercício dos operários qualificados, a fim de atingir o objetivo de diminuir os seus poderes sobre a produção, e de aumentar a intensidade do trabalho.

¹⁴⁰“É evidente que a experiência já decidiu: comercialmente, os modelos “kalmarianos” esmagam os modelos “neotayloristas”. A zona cinzenta dos modelos “californianos” (onde tenderíamos a incluir igualmente o Silicon Valley, São José dos Campos, no Brasil, e a Terceira Itália) é a única que fornece argumentos (frequentemente vagos) àqueles que associam flexibilidade da relação salarial e competitividade.” (Leborgne & Lipietz, *op. cit.*, p.232)

¹⁴¹ Womack, James P. (*et al.*), *op. cit.*, p. 91.

¹⁴² Coriat, Benjamin, *op. cit.*, p. 53.

A flexibilidade numérica diz respeito à facilidade e à rapidez com que as empresas podem *ajustar* seus efetivos e o nível dos salários em virtude das flutuações da demanda, e é também associada às variações de efetivos dos trabalhadores periféricos¹⁴³.

Tal fato tem como conseqüência em todos os países capitalistas o aumento da segmentação e polarização do mercado de trabalho.

As transformações produzidas pelos processos de racionalização tendem a aprofundar a heterogeneidade do mercado de trabalho, reforçando as desigualdades entre as formas de inserção no mercado de trabalho e reduzindo as possibilidades de mobilidade entre os vários segmentos da força de trabalho¹⁴⁴. Não que sob o paradigma *fordista* não houvesse uma segmentação do mercado de trabalho, já que os mercados de trabalho tendiam a se dividir entre o que O'Connor (1973) denominou de um setor “monopolista” e um setor “competitivo” muito mais diversificado em que o trabalho estava longe de ter privilégios¹⁴⁵. A divisão se dava entre uma mão-de-obra geralmente branca, masculina e sindicalizada, que possuía maiores direitos e o “resto”, incorporado ao setor competitivo. O que ocorreu nos últimos anos foi uma precarização de uma considerável parcela dos antigos “privilegiados”¹⁴⁶ e uma ampliação do fosso existente entre uma mão-de-obra qualificada, bem treinada, polivalente e estável e os outros segmentos do mercado de trabalho. Ampliou-se a *insegurança no emprego*, com uma redução dos empregos estáveis nas empresas e uma maior subcontratação de trabalhadores temporários, em tempo determinado, eventuais, em tempo parcial, trabalho a domicílio ou autônomos¹⁴⁷. O exemplo fornecido por E. Soja¹⁴⁸ para o caso da cidade de Los Angeles é ilustrativo:

¹⁴³ Benko, Georges, *op. cit.*, p. 121.

¹⁴⁴ Montagner, Paula & Brandão, Sandra Márcia Chagas. “Recessão e racionalização produtiva: implicações para o mercado de trabalho”, *São Paulo em Perspectiva*, Vol. 8, nº 1 – São Paulo: Brasiliense, 1989, p. 165.

¹⁴⁵ Harvey, David, *op. cit.*, p. 132.

¹⁴⁶ “O emprego nas grandes empresas perde importância relativa, ao mesmo tempo que aumenta o emprego nas empresas de menor porte. Ocorrendo, desta maneira, uma precarização geral da estrutura ocupacional, com predominância do *standard employment relationship* nas grandes empresas, e uma extensa presença dos contratos por tempo determinado nas pequenas e médias.” (Dedecca, Cláudio Salvadori. “Racionalização econômica e heterogeneidade nas relações e nos mercados de trabalho no capitalismo avançado”, in Oliveira, Carlos Eduardo Barbosa de & Mattoso, Jorge Eduardo Levi. *Crise e trabalho no Brasil, modernidade ou volta ao passado?* – São Paulo: Scritta, 1996, p.67).

¹⁴⁷ “Estas “novas”, “atípicas” ou “contingenciais” formas de trabalho e de trabalhadores são, no entanto, muito diferenciadas entre si e heterogêneas. Algumas têm algo de *dejà vu* relativamente a outros momentos pretéritos do desenvolvimento capitalista, como os trabalhos domésticos e independentes, mas são hoje também resultado da terceirização levada a cabo pelas empresas e da maior utilização da informática e de outras tecnologias que favorecem o trabalho realizado a distância da empresa. Outras são relativamente novas e ampliadas pelas novas relações das empresas com o mercado (consumidores e fornecedores) e/ou

“O emprego nas fábricas de confecções expandiu-se quase 60% entre 1970 e 1980, representando 12% do crescimento total do emprego na indústria e um acréscimo líquido de mais de 32.000 empregos. Dentre os aproximadamente 125.000 empregos nesse setor industrial, talvez até 80% tenham sido ocupados por trabalhadores sem documentos nos últimos anos, sendo 90% do total de empregados compostos de mulheres. Os índices de sindicalização são baixos e as infrações à legislação do salário mínimo, do pagamento de horas extras, do trabalho infantil e da segurança no trabalho são endêmicas. Assim, as pequenas empresas que evocam as imagens de Londres do século XIX tornaram-se parte tão integrante da paisagem reestruturada de Los Angeles quanto as fábricas abandonadas e as novas fábricas de circuitos integrados. E podem ser encontradas não apenas na indústria de confecções, mas também em muitos outros setores industriais”.

O convívio de diversos modelos de negociação entre trabalhadores e empresas aumentaria as diferenças no seio da classe trabalhadora. Arma-se, assim, um processo de formação de salários ligado à *performance individual* dos trabalhadores menos estáveis e com contrato de tempo determinado ou parcial. Em contrapartida, os salários para a parcela dos trabalhadores mais estáveis e para aqueles com pouca estabilidade, mas com contratos de trabalho indeterminados, sofrem um processo de formação baseado em *múltiplos* aspectos da *performance* do trabalhador - produtividade individual, resultados obtidos pela empresa, nível de absenteísmo individual, criatividade no enfrentamento dos problemas cotidianos, rendimentos da equipe de trabalho, entre outros.

As transformações observadas no mundo do trabalho acabaram por abalar seriamente as bases estruturais dos sindicatos e a sua representatividade. Um dos elementos essenciais do “compromisso fordista” encontra-se, portanto, enfraquecido.

As formas de organização da classe trabalhadora dependiam bastante do acúmulo de trabalhadores na fábrica para serem viáveis, e as transformações das últimas décadas nos

pelas estratégias empresariais de flexibilização e redução do custo de trabalho como forma de romper a anterior relação de trabalho e de fazer face à crescente concorrência doméstica ou internacional. Neste sentido, o capital reestruturado buscou reduzir o tamanho da força de trabalho diretamente empregada pelas empresas, substituindo o trabalho integral, de longo prazo ou indeterminado, pelo trabalho contingencial, temporário, part-time etc.” (Mattoso, op. cit., p.87)

¹⁴⁸ Soja, Edward W. Geografias pós-modernas: a reafirmação do espaço na teoria social – Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 1993, p. 251.

países capitalistas avançados caminhavam no sentido do declínio das velhas indústrias do século XIX e XX. Segundo Eric Hobsbawm¹⁴⁹:

“Embora a grande empresa de produção em massa e a grande fábrica sobrevivessem até a década de 1990, mesmo que automatizadas e alteradas, as novas indústrias eram *muito* diferentes. As clássicas regiões industriais “pós-fordistas” - por exemplo, o Veneto, a Emilia-Romana e a Toscana no norte e centro da Itália - não tinham as grandes cidades industriais, as empresas dominantes, as fábricas enormes. Eram mosaicos ou redes de empresas que iam da oficina de fundo de quintal à fábrica modesta (mas de alta tecnologia), espalhadas pela cidade e o país”.

O ressurgimento de formas pretéritas de organização do trabalho (formas familiares, paternalistas, domésticas, informais, “subterrâneas”) tornaram o acesso dos sindicatos aos trabalhadores nelas envolvidos peculiarmente difícil. Como assinala David Harvey¹⁵⁰

“Os sistemas paternalistas são territórios perigosos para a organização dos trabalhadores, porque é mais provável que corrompam o poder sindical (se ele estiver presente) do que tenham seus empregados liberados por este do domínio e da política paternalista do bem-estar do “padrinho”. Com efeito, uma das grandes vantagens do uso dessas formas antigas do processo de trabalho e de produção pequeno-capitalista é o solapamento da organização da classe trabalhadora e a transformação da base objetiva da luta de classes. Nelas, a consciência de classe já não deriva da clara relação de classe entre capital e trabalho, passando para um terreno muito mais confuso dos conflitos interfamiliares e das lutas pelo poder num sistema de parentescos ou semelhantes a um clã que contenha relações sociais hierarquicamente ordenadas. A luta contra a exploração capitalista na fábrica é bem diferente da luta contra um pai ou um tio que organiza o trabalho familiar num esquema de exploração altamente disciplinado e competitivo que atende às encomendas do capital multinacional”.

¹⁴⁹ Hobsbawm, Eric, *op. cit.*, p. 298.

¹⁵⁰ Harvey, David, *op. cit.*, p. 145-6.

Dessa forma temos, como anteriormente anunciado, o aumento da extração da mais-valia absoluta no seio dos países ricos, seja através do ressurgimento de formas pretéritas de exploração do trabalho, da exploração do trabalho feminino ou até mesmo do aviltamento dos salários dos trabalhadores regulares.

A tendência de queda na sindicalização seria um dos reflexos da profunda diferenciação interna tanto dos trabalhadores empregados - submetidos a negociações cada vez mais individualizadas por empresa, a contratos individuais e ligados à suas *performances* -, quanto dos desempregados, onde jovens, trabalhadores pouco qualificados, minorias étnicas, imigrantes, mulheres formam um caleidoscópio de interesses e reivindicações. Muitos desempregados passam ao desengajamento sindical e partidário, o que é, em parte, fruto de sua desilusão e de sua situação precária e instável¹⁵¹. Porém, o principal problema que advém do crescente desemprego é a defesa potencial, por parte de parcela da classe trabalhadora melhor qualificada e com maior estabilidade no emprego, de ideais da direita política, em detrimento das atividades de assistência social e redistribuição de renda, que beneficiariam os desempregados¹⁵². Práticas “neocorporativas” que procuram preservar os interesses do proletariado estável, vinculado aos sindicatos, contra os segmentos que compreendem o trabalho precário, terceirizado, parcial, etc¹⁵³ também reforçaram a desunião entre a classe trabalhadora e diminuem a possibilidade da consolidação de uma *consciência de classe* dos trabalhadores. Dessa forma, o desemprego estaria, aos poucos, debilitando a coesão anteriormente obtida pelo trabalho¹⁵⁴. Segundo relatório divulgado pela OIT (Organização Internacional do Trabalho), a taxa de sindicalização despencou para menos de 20% da massa de trabalhadores de 48 países, entre 1985 e 1995. Foram pesquisados 92 países. “Isso quer dizer que, de um exército mundial estimado em 1,3 bilhão de trabalhadores, só 164 milhões eram sindicalizados em 1995” (“O Estado de São Paulo”, 30/11/97). Segundo Martin & Schumann¹⁵⁵, a experiência de que a filiação sindical custa dinheiro, mas não protege os associados nos casos de crise, podendo até prejudicar a carreira

¹⁵¹ Cattani, Antônio Davi. Trabalho & Autonomia – Petrópolis: Ed. Vozes, 1996, p. 77.

¹⁵² Hobsbawm, Eric, *op. cit.*, p. 302.

¹⁵³ Antunes, Ricardo. Adeus ao trabalho? Ensaios sobre as metamorfoses e a centralidade do mundo do trabalho – São Paulo/Campinas: Ed. Cortez/Unicamp, 1995, p. 64.

¹⁵⁴ Cattani, Antônio Davi, *op. cit.*, 1996, p. 65.

¹⁵⁵ Martin, Hans & Schumann, Harald. A armadilha da globalização – São Paulo: Ed. Globo, 1998, p. 184.

deles, fez com que desde 1991 a Federação dos Sindicatos da Alemanha perdesse um quinto de seus membros.

A tendência de queda na sindicalização dos trabalhadores, porém, varia entre grupos de países. Segundo dados apresentados por Mattoso¹⁵⁶, esta tendência seria mais acentuada nos EUA, Japão, França, Itália e Inglaterra e não verificada nos países nórdicos, com destaque para a Suécia, onde as taxas de sindicalização já eram as mais elevadas, e onde se negociou a reestruturação industrial e do trabalho com organizações sindicais fortes e centralizadas em meio à relativa preservação do pleno emprego nacional.

Para Eric Hobsbawm¹⁵⁷, a crise de identidade da classe trabalhadora e de suas entidades representativas estaria também ligada à crise enfrentada tanto pela ala social-democrata quanto pela ala revolucionária-bolchevique da esquerda. Segundo o autor, o crescimento da economia globalizada teria atingido os próprios fundamentos da esquerda social-democrata, pois abalou sua capacidade de defender, nos limites das fronteiras nacionais, sua base social por meio de uma política fiscal redistributiva, de proteção social e de uma política macroeconômica voltada para o pleno emprego. O fracasso do projeto bolchevique, ainda segundo Hobsbawm, tornou-se óbvio na década de 1960 e sobretudo na de 1970, do mesmo modo como ficou evidente a incapacidade do sistema bolchevique para se renovar e evitar a sua ruína completa.

Os sindicatos enfraquecidos e o Estado “esvaziado” ideologicamente de suas atribuições da época do *fordismo* se tornaram interlocutores impotentes frente ao capital todo-poderoso na esfera da decisão política. Tal fenômeno se relaciona com a ascensão do ideário neoliberal. Na verdade, esse ideário reuniria antes “dogmas” do que um conjunto de teorias que buscam explicar a realidade. É o chamado “pensamento único”, que não admite a diferença e é justificado e demonstrado antes pela repetição incessante de suas pregações do que pela eficiência de suas idéias.

Tem-se então o predomínio da idéia de que todo o globo deva ser regido pelo mercado livre. A tese básica do neoliberalismo seria, resumidamente: “*o mercado é bom e interferências do Estado são ruins*”¹⁵⁸.

¹⁵⁶ Mattoso, Jorge Eduardo Levi, *op. cit.*, p. 104-5.

¹⁵⁷ Hobsbawm, Eric. O Novo Século: entrevista a Antonio Polito – São Paulo: Companhia das Letras, 2000, p.108-9.

¹⁵⁸ Martin, Hans & Schumann, Harald, *op. cit.*, p. 18.

Desregulamentação, liberalização e privatização: estes conceitos, ao lado da inflação baixa, da estabilidade cambial e responsabilidade fiscal, tornaram-se a receita básica para o “bom governo”¹⁵⁹. Temos, assim, segundo Perry Anderson¹⁶⁰ :

“a hegemonia alcançada pelo neoliberalismo como ideologia. No início, somente governos explicitamente da direita radical se atreveram a pôr em prática políticas neoliberais, depois, qualquer governo, inclusive os que se autoproclamavam e se acreditavam de esquerda, podia rivalizar com eles em zelo neoliberal”.

Ao lado dos governos, os órgãos de informação, as faculdades de ciências econômicas, jornalistas, ensaístas, políticos repetem sem cessar os dogmas do neoliberalismo¹⁶¹.

A ditadura do mercado é reforçada pela financeirização do capital, pelo desenvolvimento do mercado financeiro global, pois:

“Quanto mais dependentes se tornam da benevolência dos investidores, mais brutalmente os governos precisam favorecer uma minoria sempre privilegiada - os detentores do patrimônio monetário. Seus interesses costumam ser os mesmos: inflação baixa, câmbio estável e tributos insignificantes sobre os rendimentos do capital. Ainda que sem admiti-lo, os adeptos do livre-mercado sempre equipararam essas metas ao bem-estar geral. No entanto, no contexto do movimento financeiro global, isso se torna pura ideologia. O curto-circuito da economia financeira entre os países lhes exige uma corrida por tributos menores, redução das despesas públicas e renúncia a uma igualdade social, que como resultado nada mais traz além de uma redistribuição global de baixo para cima. Será premiado quem proporcionar aos fortes (de capital) as melhores condições. Cada governo fica sob ameaça de punição quando se opõe a essa lei da selva”¹⁶².

¹⁵⁹ Chesnais, François. “A emergência de um regime de acumulação financeira”, in Praga- estudos marxistas, nº 3 – São Paulo: Hucitec, 1997.

¹⁶⁰ Anderson, Perry. “Balanço do Neoliberalismo”, in Gentili, Pablo & Sader, Emir. Pós-neoliberalismo: as políticas sociais e o Estado – Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1995, p. 14.

¹⁶¹ Ramonet, Ignácio, *op. cit.*, p. 74-5.

¹⁶² Martin, Hans & Schumann, Harald, *op. cit.*, p. 89.

Dessa forma, o Estado do bem-estar é pressionado pelas forças conservadoras através de dois instrumentos principais, resumidos por William Greider¹⁶³:

“Em termos militares, o mercado livre armou um plano de ataque, com um movimento de pinças, contra o estado do bem-estar social moderno e está progredindo nos esforços para desmantelá-lo. Um dos flancos do ataque é formado pela dívida, o crescente endividamento dos governos mais ricos incapazes de arcar com os custos de encargos sociais há muito tempo estabelecidos. O outro flanco é a saída de capital - a evasão de empresas e investidores para outros locais cada vez que as nações deixam de reduzir os custos elevados que o estado do bem-estar social impõe às empresas e ao mercado de trabalho. À medida que esses dois flancos se estreitam, cada um deles faz a situação piorar para as sociedades que estão sendo atacadas, aumentando as fileiras de cidadãos dependentes e o custo da resistência”.

Uma vez iniciado o processo de liberalização do capital e desregulamentação dos mercados, há a subordinação crescente dos governos dos países ligados à economia global aos interesses do capital. A necessidade de captação de recursos no mercado financeiro global e de atração de investimentos produtivos amarram a política econômica dos diversos governos ao chamado “receituário neoliberal”. E a conduta dos governos é constantemente avaliada pela classificação de risco (*rating*) conferida a cada país por um grupo de empresas especializadas do mercado financeiro, classificação esta baseada mais em critérios subjetivos do que objetivos¹⁶⁴.

O resultado mais palpável da adesão ao receituário neoliberal seria, para Perry Anderson¹⁶⁵, a criação de sociedades mais desiguais. O conceito mais amplo de cidadania passa por uma forte redução frente ao ataque conservador e à precarização da situação da classe trabalhadora.

Ganha força, então, um movimento favorável à privatização da sociedade, que compreende não só o processo de vender empresas do Estado a particulares como ocorreu com a política conservadora britânica nas décadas de 1989 e 1990 (e ocorre atualmente em

¹⁶³ Greider, William, *op. cit.*, p. 409.

¹⁶⁴ Warde, Ibrahim. “Agências de rating: as novas superpotências?”, O Estado de São Paulo, 29 de novembro de 1998, Caderno Economia, p. B12.

¹⁶⁵ Anderson, Perry, *op. cit.*, p. 23.

grande parte das economias do globo), mas, em termos amplos, refere-se também à retirada para a vida privada e, em especial, para a vida no lar¹⁶⁶. Os valores do individualismo e do conservadorismo que crescem a partir da década de 1970 oferecem um campo fértil para o avanço do neoliberalismo em detrimento de ideologias mais coletivistas.

Outra causa explicaria o fortalecimento da retórica neoliberal. O fundo público (“antivalor”) se divide em uma parcela destinada à reprodução da classe trabalhadora e outra destinada à reprodução do capital, logo, uma luta acirrada se dá pela apropriação de parcelas desse fundo por cada um dos agentes em conflito. Uma contradição, porém, agrava esse quadro. No momento atual, o fundo público ou “antivalor” apresenta uma tendência declinante em termos monetários¹⁶⁷, enquanto que os encargos que ele deve arcar aumentam.

“Os orçamentos públicos seguem a mesma linha descendente que o salário médio da população, só que aumentam, em vez de diminuir, as tarefas do Estado. Novas tecnologias encarecem a manutenção da infra-estrutura, danos ambientais exigem medidas abrangentes, a elevação crescente da expectativa de vida da população exige maiores gastos com assistência médica e aposentadorias. Que outra alternativa senão encurtar a oferta de serviços públicos, em todos os setores onde isso não possa ser evitado por poderosos grupos de interesses, portanto no sistema social?”¹⁶⁸

E, como nos lembra Francisco de Oliveira¹⁶⁹, a necessidade por parte do capital de maiores recursos em uma fase tecnologicamente mais sofisticada do capitalismo (principalmente para investimentos em Pesquisa & Desenvolvimento [P&D]) aumenta a

¹⁶⁶ Kumar, Krishan, *op. cit.*, p. 180.

¹⁶⁷ A tendência de decréscimo do montante arrecadado pelo Estado e transformado em fundo público se ligaria à expansão geográfica do capital para áreas de baixos impostos, ao aumento do desemprego estrutural e do subemprego, ao advento das praças *offshore*. Como nos lembra Hobsbawm (Hobsbawm, Eric, *op. cit.*, 1996 p. 401), o modelo do *Welfare* “foi também, e talvez ainda mais fundamentalmente, solapado pela globalização da economia após 1970, que pôs os governos de todos os Estados - com a possível exceção dos EUA, com sua enorme economia - à mercê de um incontrolável *mercado mundial*”. Paradoxalmente, quanto maior a liberalização e a mobilidade do capital (em busca de menores tributos e causando maior desemprego), menor será sua contribuição para a formação do fundo público, porém crescente é a sua necessidade de auxílio de grandes somas estatais para a sua reprodução, aumentando a sua voracidade em se apropriar de parcelas maiores de algo que decresce.

¹⁶⁸ Martin, Hans & Schumann, Harald, *op. cit.*, p. 286.

¹⁶⁹ Oliveira, Francisco, *op. cit.*, 1988, p. 14.

pressão exercida pelos defensores desse capital (empresários, certos economistas, muitos jornalistas etc.) sobre o fundo público. O resultado dessa crescente necessidade de recursos é um ataque feroz por parte dos defensores do capital aos gastos sociais (de reprodução da força-de-trabalho) em nome do “bem comum”, da eficiência e da prosperidade futura. O caráter ideológico do pensamento neoliberal torna-se explícito, pois se arroga em defensor de interesses gerais, sendo que representa, na realidade, uma fração mínima da sociedade em termos populacionais, os grandes capitalistas e seus agregados mais próximos.

O “Estado-Mínimo” é mínimo para o bem-estar social e não para os gastos com a reprodução do capital. Além dos gastos com Pesquisa & Desenvolvimento o papel do Estado como credor ou operador de último recurso tornou-se crucial¹⁷⁰. No mercado livre da intervenção estatal as operações de salvamento de bancos quebrados ou até mesmo de países quebrados mas interessantes para o capital global (como o México em 1995 e o Brasil em 1998) por parte dos Estados ou organizações supragovernamentais (como o FMI) se intensificam.

O fortalecimento das políticas de cunho neoliberal configuraria, então, mais uma oscilação no “pêndulo de Pirenne”¹⁷¹. Tal “pêndulo” revelaria, segundo o historiador Henri Pirenne, uma tendência de regularidade nas fases de “liberdade econômica” e fases de “regulação econômica” na história do capitalismo. Segundo Giovanni Arrighi¹⁷²:

“É perfeitamente possível que o ressurgimento na década de 1980 de crenças antes ultrapassadas, nos mercados livres e no individualismo seja o anúncio de mais uma longa oscilação do pêndulo de Pirenne em direção à “liberdade econômica”. O próprio sucesso dos mercados administrados, na promoção da expansão econômica das décadas de 1950 e 1960, desorganizou as condições da “regulação econômica”; ao mesmo tempo, criou condições para a reprodução ampliada do capitalismo “informal” que foi típico dos séculos XVI e XIX. Como em todas as oscilações prévias, um impulso organizacional num sentido acarretou um impulso organizacional no sentido oposto”.

¹⁷⁰ Harvey, David, *op. cit.*, p. 159.

¹⁷¹ Arrighi, Giovanni, *op. cit.*, p. 251.

¹⁷² Idem, *ibidem*, p. 340-41.

O “consenso neoliberal” na política econômica já começa a mostrar sinais de desgaste, tendo em vista as crises nos mercados financeiros mundiais que se prolongam desde o ano de 1997. Embora apresente alguns períodos de crescimento, a economia mundial é frequentemente ameaçada pela recessão que se segue a crises locais ou globais do mercado financeiro. O México (1995), o Sudeste Asiático (1997), o Japão (1997-98), a Rússia (1998) e o Brasil (1998) são exemplos de como a desregulamentação e a liberalização do mercado financeiro mundial, ampliando a mobilidade do capital, causam estragos tremendos nas diversas economias nacionais, a ponto de se repensar, atualmente, o modelo neoliberal de liberdade total ao capital. Governos como o da Malásia (que passou a controlar os fluxos de capitais que entram e saem do país em setembro de 1998) e da Rússia (que se recusou unilateralmente a pagar suas dívidas externas no mesmo período) já mostram sinais de rachadura no “pensamento único”. Países como a China e a Índia, que já se recusavam a adotar a ortodoxia do livre mercado financeiro se viram menos afetados pela crise nesses mercados, servindo de exemplos para uma alternativa ao pensamento econômico ortodoxo.

O conjunto de estratégias aqui denominado de *produção flexível* ainda não forma um corpo acabado, está em construção. Pode vir a ser superado antes mesmo de se consolidar. William Greider¹⁷³ expressa muito bem o que deve ficar claro no atual estágio de desenvolvimento do capitalismo:

“A luta fundamental, então como agora, é entre o capital e o trabalho. Essa luta continua a referir-se ao controle do local de trabalho e à forma de partilhar os lucros da empresa. Em ambos os casos, é o capital que está ganhando de novo, ficando com uma parcela cada vez maior dos lucros e garantindo um controle maior sobre os empregados, exatamente como fazia na época de Marx. As desigualdades de riqueza e poder que Marx denunciou estão se expandindo pelo mundo afora. Os desequilíbrios do poder levam, hoje, a excessos e abusos sociais semelhantes aos do passado”.

Para concluir esta parte, podemos interpretar o conjunto de mudanças observadas na atividade econômica do modo de produção capitalista contemporâneo como fazendo parte da resposta tradicional encontrada pelo capital para sair da crise, segundo a análise realizada

¹⁷³ Greider, William, *op. cit.*, p. 45.

por Marx em O Capital¹⁷⁴. Segundo ele, a saída mais comum das crises se daria através do rebaixamento do valor correspondente à força de trabalho e do uso intensivo de novas tecnologias (revolucionando os meios de produção). Ou seja, a passagem do *fordismo* à *produção flexível* seria uma resposta tradicional do capital para o problema da sua desmedida, para as suas crises periódicas.

¹⁷⁴ Nas linhas que se seguem, busquei as explicações expostas no livro de Jorge Luis da Silva Grespan, O Negativo do Capital (1996, Editora Hucitec), principalmente da pg. 224 à 237.

4 – O exemplo da indústria automobilística no Brasil

O estudo das recentes transformações que ocorrem na indústria automobilística no Brasil, dentro da linha seguida até o momento no presente trabalho, pode nos facilitar a compreensão da relação existente entre as mudanças nos paradigmas produtivos do capitalismo e o espaço. Ao longo deste capítulo, ao lado das considerações sobre a indústria automobilística do país, serão feitas considerações sobre a indústria brasileira e suas recentes transformações.

Utilizarei, para tanto, além da literatura disponível sobre o setor, informações recolhidas no trabalho de campo realizado durante o primeiro semestre de 1999, trabalho este que envolveu uma visita às instalações da Volkswagen¹⁷⁵ do Brasil na cidade de Resende (RJ), entrevistas com funcionários desta empresa, nas instalações da empresa em São Bernardo do Campo (SP) e em Resende, e com sindicalistas do setor¹⁷⁶.

Inicialmente traçarei um rápido histórico da indústria automobilística brasileira.

A instalação das empresas automobilísticas no Brasil

As primeiras empresas do setor automobilístico que se instalaram no Brasil foram a Ford Motors do Brasil em 1923 e a General Motors do Brasil (GMB) em 1925, ambas escolheram São Paulo para iniciarem suas atividades. As atividades dessas empresas ligavam-se à montagem local de veículos e prestação de serviços de manutenção. A escolha dessa cidade, segundo Juerguen R. Languenbuch¹⁷⁷, estaria ligada ao desenvolvimento econômico anterior da região próxima à cidade de São Paulo, o que atraiu grande contingente de mão-de-obra, inclusive a imigrante, incentivou a formação de um mercado consumidor composto pelos imigrantes, pelos fazendeiros de café enriquecidos e pelas necessidades fabris das fazendas; e foi fundamental para a implementação de uma infra-

¹⁷⁵ A Volkswagen do Brasil foi escolhida devido a seu peso no mercado interno nacional (29,3% das vendas a varejo), pelos processos de reestruturação que ela vem efetuando, pela sua tradição em negociações trabalhistas e pela expansão geográfica de suas atividades no território nacional.

¹⁷⁶ Também foi feita uma visita à prefeitura da cidade de Resende, com a finalidade de ouvir a versão das autoridades municipais a respeito dos incentivos fiscais concedidos à Volkswagen por parte do poder público municipal. Não tendo sido possível uma entrevista direta, algumas questões foram remetidas às autoridades municipais, porém, tais autoridades não se pronunciaram a respeito das questões remetidas.

¹⁷⁷ Languenbuch, Juerguen Richard. “Assentamento industrial na Grande São Paulo – Análise Retrospectiva” (mimeo.); p.4 e 5.

estrutura urbana e de transportes (com destaque para a ferrovia Santos-Jundiaí). Segundo o autor citado:

“A ferrovia influenciou de modo muito pronunciado a escolha dos locais específicos da implantação fabril. Isso é fácil de compreender. No mundo todo, a ferrovia representava o meio de transporte por excelência. No caso específico de São Paulo, essa primazia se via acentuada pelo fato de a rede hidrográfica local não ser navegada e por praticamente inexistirem estradas de rodagem, pois antes da instalação das linhas férreas os transportes eram feitos através de tropas de burro, as quais seguiam por caminhos por demais precários”¹⁷⁸.

Em 1927 a General Motors começou a construção de um novo edifício em São Caetano do Sul para ampliar as suas atividades no Brasil. A escolha do local esteve ligada à proximidade com a capital paulista e ao rápido acesso à E.F. Santos-Jundiaí¹⁷⁹.

Em 1953, o governo brasileiro decidiu impor pesadas tarifas visando reduzir a importação de automóveis, justificadas por desequilíbrios na balança comercial. O item “automóveis e componentes” era a maior conta individual nas importações. Em seguida, o governo passou a preparar planos para um novo passo no processo de industrialização. O objetivo era a promoção de um grande surto de indústrias modernas relacionadas com a indústria automobilística.

No final da década de 50, foram oferecidos subsídios e proteções às empresas estrangeiras do setor que se instalassem no país, além de uma oferta de infra-estrutura, de uma mão-de-obra barata e de um mercado interno em expansão, baseado principalmente no intenso investimento estatal no transporte rodoviário.

Assim, foram atraídas, ainda na década de 50 no contexto do “Plano de Metas” do governo Juscelino Kubitschek (1956-61) e durante a década de 60, outras empresas multinacionais, algumas delas, inicialmente se associaram ao capital nacional, como foi o caso da Volkswagen com o Grupo Monteiro Aranha.

A máxima “indústria atrai indústria” se concretiza no caso da indústria automobilística que se instala no Brasil a partir da década de 1950, constituindo um exemplo da *inércia da*

¹⁷⁸ Idem, p. 5.

¹⁷⁹ Idem, p. 18.

distribuição industrial. As principais empresas montadoras do setor e as empresas fornecedoras de componentes e peças instalam-se na região da Grande São Paulo, área privilegiada em termos de mão-de-obra barata e qualificada, mercado consumidor diversificado, infra-estrutura urbana e de transportes (com destaque para o investimento estatal na construção de rodovias pavimentadas na região a partir de 1947). A implantação industrial nas áreas de influência das auto-estradas (principalmente as Vias Dutra e Anchieta), passa a superar em intensidade a instalação de novas fábricas no domínio das ferrovias¹⁸⁰. O destaque que o município de São Bernardo do Campo passa a ter a partir da década de 1950 pode, em boa parte, ser explicado pela presença da Via Anchieta e pela sua proximidade com os subúrbios industriais mais antigos, fornecedores de mão-de-obra para as suas fábricas¹⁸¹. A preferência das empresas do setor automobilístico pela instalação de suas plantas próximas à rodovia é explicada por Juerguen R. Languenbuch¹⁸²:

“Provavelmente a posição intermediária entre a metrópole e seu porto, que São Bernardo do Campo ocupa no setor das comunicações rodoviárias, tenha funcionado como importante fator locacional. Assim se repetiria o verificado em seu devido tempo por São Caetano do Sul e Santo André, graças à mesma posição que ocupam na via férrea. Note-se que as indústrias automobilísticas receberam maquinaria pesada do exterior, e sobretudo em sua fase inicial, quando o índice de nacionalização era baixo, dele provinham partes desmontadas dos automóveis”.

Outro fator que concorreu para atrair as indústrias do setor para a região da Grande São Paulo foram os incentivos que algumas das prefeituras de municípios da região concederam às empresas interessadas, bem como a disposição de realização de gigantescas obras de terraplanagem a fim de instalar fábricas em locais de topografia acidentada, mas geograficamente bem localizados¹⁸³.

A configuração inicial incluía a Volkswagen (com o Fusquinha e a Kombi), a GMB (com caminhões leves e ônibus), a Willys-Overland (inicialmente com o Jeep e a linha Dauphine/Cardini, fabricada sob licença da Renault), a Toyota (com um veículo comercial

¹⁸⁰ Idem, p. 30.

¹⁸¹ Idem, p. 32.

¹⁸² Idem, ibidem.

¹⁸³ Idem, p. 21.

leve), a DKW-Vemag (com um pequeno carro de passeio), e a Simca francesa (com a linha Chambord). Posteriormente, a Chrysler absorveu a Simca (internacionalmente) no final da década de 1960, mas alguns anos depois passou seus negócios no Brasil para a Volkswagen. Na década de 70, temos a instalação da Fiat em 1973 e da Volvo em 1978, ambas localizando-se fora do cinturão industrial de São Paulo (Betim e Curitiba, respectivamente). A justificativa para essa escolha baseou-se nos esquemas de incentivos fiscais a elas oferecidos e o baixo nível de atividade sindical que caracterizava essas regiões.

Até 1990, o mercado automobilístico brasileiro ainda estava fechado para as importações de veículos, o que criava uma situação de monopólio interno. O padrão *fordista/taylorista* de organização do trabalho combinado com a ampla oferta de mão-de-obra e a restrição à atividade sindical por parte do Estado caracterizaram um uso intensivo da força de trabalho por parte das empresas, retardando os movimentos de modernização que envolvessem uma maior qualificação e estabilidade do operariado.

As empresas, apoiadas por um mercado fechado aos concorrentes externos, não se preocupavam com a qualidade ou preço dos produtos. Segundo Ferro¹⁸⁴, a indústria automobilística brasileira encontrava-se em uma situação de baixa produtividade, baixa qualidade dos produtos, baixo nível de automação dos processos produtivos, conflitos no interior da cadeia produtiva, conflitos permanentes com os trabalhadores, modelos de veículos antigos e defasados.

Embora possamos falar de estratégias *fordistas/tayloristas* de organização do trabalho no interior das unidades produtivas, fica difícil estender o conceito de *fordismo* para um conjunto maior de práticas sociais e para áreas mais amplas do território nacional. O chamado “compromisso *fordista*” que se desenvolveu nos países capitalistas ricos não encontrou a mesma acolhida em países pobres, como o Brasil. Algumas áreas restritas do país, como a região da Grande São Paulo, através da organização sindical e da luta efetiva por maior participação dos trabalhadores no cenário político e econômico nacional apresentaram algumas características de formação de um conjunto de práticas sociais que poderiam ser associadas ao *fordismo*.

¹⁸⁴ Ferro, José Roberto. Estudo de Competitividade da Indústria Brasileira – Competitividade da Indústria Automobilística, mimeo. - Campinas: 1993, p. 39.

O processo de industrialização brasileiro foi marcado pela chamada “substituição das importações” e não pela formação de um amplo mercado de massas. Segundo Ignácio Rangel¹⁸⁵, o pecado original da industrialização capitalista do Brasil consistiria na falta de uma realização prévia da reforma agrária. A existência de uma enorme quantidade de trabalhadores disponíveis no campo e na cidade possibilitou à classe capitalista a manutenção de uma elevada taxa de exploração dos trabalhadores. Nas palavras do autor, que escreve a primeira edição da obra em questão em 1963:

“O capitalismo brasileiro recruta a sua mão-de-obra num mercado convulsionado por todas essas manifestações da crise agrária e de sua conversão na nova estrutura agrária. Em especial, age como elemento perturbador do mercado de trabalho capitalista a formação de excedentes demográficos rurais, pois isto importa na formação de uma oferta excessiva de mão-de-obra, a qual deprime o poder de barganha das massas trabalhadoras do setor capitalista. Em síntese, o capitalismo brasileiro se desenvolve nas condições de um “exército industrial de reserva” exorbitante, cujo efeito é elevar a taxa de exploração do sistema”¹⁸⁶.

Assim, apesar de certos efeitos corretivos, induzidos pela legislação trabalhista, a elevada taxa de exploração do sistema tendeu a exprimir-se em baixa propensão a consumir¹⁸⁷. Nessas condições, a alternativa encontrada pela classe capitalista no Brasil foi o modelo de “substituição de importações” baseado na abertura de novos campos virgens para investimento, já que a capacidade de consumo do mercado nacional concentrou-se nos ramos produtores para as camadas de alta renda da população. Ou seja, o nível de capacidade ociosa em cada ramo industrial era rapidamente alcançado e a solução “natural” era a transferência dos investimentos para os setores produtivos em constituição, substituindo os produtos importados. A elevada taxa de exploração da mão-de-obra, por outro lado, garantia os recursos necessários ao processo.

A indústria brasileira concentrou-se espacialmente, agravando o problema da taxa de exploração, na medida em que criava vastas áreas do território nacional que nada tinham a oferecer além da mão-de-obra barata que migrava rumo aos centros industriais. A

¹⁸⁵ Rangel, Ignácio. A inflação brasileira – Biental: São Paulo: 1986, p.58.

¹⁸⁶ Idem, p. 39.

¹⁸⁷ Idem, p. 58.

possibilidade de uma elevada taxa de exploração da mão-de-obra nas indústrias do país incentivou o uso predatório do trabalho por parte do capital. As práticas *fordistas* de produção se consolidaram de forma autoritária na maior parte dos casos, baseando-se em uma mão-de-obra barata, não qualificada e com baixa estabilidade no emprego, marcada por uma grande flexibilidade numérica¹⁸⁸.

Um arcabouço institucional que rege as relações de trabalho no Brasil, implementado a partir de década de 1930, também contribuiu para a grande taxa de exploração do trabalho e para a não formação de um “compromisso *fordista*” no país. Segundo Luis Werneck Vianna¹⁸⁹:

“A coligação aliancista pós-1930 criou as bases para promover “de cima” o desenvolvimento das atividades do conjunto das classes dominantes, em moldes especificamente burgueses. O caráter excludente do sistema político é dissimulado na fórmula corporativa, abrindo-se canais de participação controlados e manipulados pelo Estado. Elimina-se ou rebaixa-se a livre movimentação de grupos sociais na sociedade civil. A legislação sindical, ao invés de procurar cortar o passo da crescente organização dos assalariados, buscará orientá-la para dentro do espírito estatal”.

A intervenção corporativista do Estado brasileiro de 1930 a 1945 na legislação trabalhista e na organização sindical contribuíram para a desorganização e desmobilização da classe operária em um período de intensa industrialização do país. Tratou-se, nesse momento, como também ocorrerá em momentos posteriores, de um processo de cooptação dos assalariados por parte do Estado baseado na violência e no autoritarismo. Nos períodos em que a violência arrefeceu, observamos que os trabalhadores reorganizaram-se em bases autônomas¹⁹⁰.

¹⁸⁸ Montagner, Paula & Brandão, Sandra Márcia Chagas. “Recessão e Racionalização Produtiva: implicações para o mercado de trabalho”, in *São Paulo em Perspectiva*: Vol. 8, nº 1 – SEADE: São Paulo, jan./mar. 1994, p. 155.

¹⁸⁹ Vianna, Luis Werneck. *Liberalismo e sindicato no Brasil* – Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999, p.171-2.

¹⁹⁰ Costa, Hélio da. “Trabalhadores, sindicatos e suas lutas em São Paulo (1943-1953)”, in Fortes, Alexandre [et al.]. *Na luta pelos direitos: leituras recentes em história social do trabalho* – Campinas: Editora da Unicamp, 1999, p. 97.

No pós-1945, mesmo com o fim da ditadura Vargas, a situação não se reverteu em direção a uma democratização das relações entre o capital e o trabalho. Como relata Luis Werneck Vianna¹⁹¹:

“As forças triunfantes da redemocratização “pelo alto” sem Vargas, tendo impedido a consagração constitucional do princípio da autonomia sindical, restringindo o direito de greve e dando seqüência ao papel institucional da Justiça do Trabalho sob o Estado Novo, devolviam ao Estado seu corte hierático e preservavam o corporativismo”.

O autoritarismo e o corporativismo presentes na relação do capital com o trabalho tiveram como efeito manter elevada a taxa de exploração do sistema e a não constituição de um mercado de massa no país, na medida em que a legislação trabalhista originada e desenvolvida no pós-1930 não correspondeu a uma prática política distributivista¹⁹². As relações de produção passam por um processo de desmercantilização, na medida em que as disputas entre o capital e o trabalho tornavam-se um fato jurídico, mediadas pela Justiça do Trabalho¹⁹³.

A instituição do salário mínimo foi, segundo Luis Werneck Vianna¹⁹⁴, uma forma de nivelamento por baixo dos salários, sendo que os operários qualificados se constituíram no setor mais prejudicado. Contudo, para os demais assalariados, traduzia-se em uma melhora real das remunerações, já que esses recebiam um salário aquém do mínimo fixado por lei.

A classe operária, porém, não deixou de buscar uma organização mais autônoma com relação ao Estado. Segundo Paulo Fontes¹⁹⁵:

“Um dos fenômenos centrais da vida política brasileira no pós-guerra foi a forte presença da classe operária na vida pública e nas definições eleitorais. Em São Paulo, estado com maior índice de industrialização e urbanização do país, o papel

¹⁹¹ Vianna, Luis Werneck, *op. cit.*, p. 330.

¹⁹² *Idem*, p. 188.

¹⁹³ *Idem*, p. 281.

¹⁹⁴ *Idem*, p. 298-99.

¹⁹⁵ Fontes, Paulo. “Centenas de estopins acesos ao mesmo tempo – a greve dos 400 mil, piquetes e a organização dos trabalhadores em São Paulo (1957)”, in Fortes, Alexandre [et al.], *op. cit.*, p. 161.

dos trabalhadores urbanos era decisivo e várias forças políticas procuravam angariar a simpatia e o apoio do operariado”.

Essa força do operariado somente foi possível nas áreas nas quais a atividade industrial se desenvolveu e se destacou, como foi o caso específico da Grande São Paulo, área que, como vimos, recebeu grande parte dos investimentos industriais do país e concentrou a quase totalidade do setor automobilístico do país.

Com o golpe militar de 1964, o processo de fortalecimento da autonomia sindical é temporariamente interrompido e o corporativismo, que previa certa reciprocidade entre os trabalhadores e o Estado, é transformado em autoritarismo. O Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS) passou a orientar o mercado de trabalho, em detrimento do poder normativo da Justiça do Trabalho¹⁹⁶. Através do sistema de livre dispensa – sem o ônus do pagamento de uma indenização pelo tempo de serviço – a aceleração da rotatividade no emprego guardou uma relação direta com a exploração da força de trabalho. A partir de 1967, segundo Luis Werneck Vianna¹⁹⁷, quando os efeitos da legislação do FGTS começaram a fazer-se sentir, nota-se um extraordinário aumento do nível de dispensa às vésperas dos dissídios das categorias profissionais.

Assim, o corporativismo sindical, esvaziado de suas instituições comunitárias (ou seja, dos expedientes que buscavam a harmonia de classes, mediadas pela Justiça do Trabalho), passa a consistir num cru instrumento de dominação de classe¹⁹⁸. De fato, tanto os baixos salários quanto a elevada rotatividade da mão-de-obra não-qualificada não devem ser consideradas como simples decorrência da maneira como evoluiu a estrutura produtiva e de suas conseqüências em termos de demanda de mão-de-obra. Mais importante parecem ter sido as implicações do marco político-institucional¹⁹⁹.

A não constituição de um mercado de massa no país, aliado ao sistema político autoritário que prevaleceu após 1964, inviabilizaram qualquer tentativa de participação dos trabalhadores nos ganhos de produtividade observados no períodos pós-II Guerra, fato

¹⁹⁶ Vianna, Luis Werneck, *op. cit.*, p. 344.

¹⁹⁷ Idem, p. 348.

¹⁹⁸ Idem, p. 356.

¹⁹⁹ Baltar, Paulo Eduardo de Andrade & Proni, Marcelo Weishaupt. “Sobre o regime de trabalho no Brasil: rotatividade da mão-de-obra, emprego formal e estrutura salarial”, in Oliveira, Carlos Eduardo Barbosa de & Mattoso, Jorge Eduardo Levi. Crise e trabalho no Brasil: modernidade ou volta ao passado? – São Paulo: Scritta, 1996, p. 116-17.

característico dos países capitalistas ricos. Ao contrário, a concentração da renda nacional foi acentuada, com uma menor participação dos salários na massa de riqueza apropriada no país. Segundo Baltar & Proni²⁰⁰, o golpe de Estado de 1964 foi decisivo para a implantação do regime de trabalho predatório, segmentado e excludente no país, pois:

“Em primeiro lugar, levou a uma rígida repressão da atividade sindical e política, justamente no momento de consolidação da estrutura econômica que se começou a montar em meados dos anos 30. Por esse motivo, não se desenvolveu o movimento sindical no país, neste período de retomada do crescimento econômico, quando talvez fosse possível uma resposta mais adequada às reivindicações em termos de condições de trabalho e distribuição de renda. Em segundo lugar, o governo militar abandonou completamente a tentativa prévia a 1964 de manutenção e eventual elevação do salário mínimo legal. Este continuou perdendo poder aquisitivo, mesmo quando a inflação caiu de um patamar de 100% para cerca de 20% ao ano. Em terceiro lugar, o governo impôs uma política de contenção dos salários dos funcionários públicos e dos funcionários do setor privado, que foi parte importante do esforço para controlar a inflação e que ajudou a diminuir a participação dos salários na renda agregada nacional. Em quarto lugar, mas não menos importante, o governo substituiu o instituto da estabilidade no emprego pelo Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS), que facilitou a rotatividade da mão-de-obra não-qualificada”.

Após o golpe militar iniciou-se um longo período de caça aos dirigentes sindicais e populares com centenas de prisões. Nos primeiros seis anos, o Ministério do Trabalho interveio mais de 760 vezes nos sindicatos, cassando dirigentes e impondo interventores.

Através da intervenção estatal, da cassação das lideranças mais expressivas, da supressão do direito de greve e da extinção do poder de negociação dos sindicatos, o regime promove o desmantelamento do movimento sindical que, apesar de ainda frágil, havia ganhado significativo dinamismo nos anos anteriores. Eliminado o seu papel de negociação e representação dos interesses corporativos, os sindicatos passam por uma forte

²⁰⁰ Baltar, Paulo Eduardo de Andrade & Proni, Marcelo Weishaupt, *op. cit.*, p. 116.

burocratização, ganhando espaço o assistencialismo e as práticas de cooptação e controle dos trabalhadores²⁰¹.

Paradoxalmente, enquanto o Estado brasileiro buscava reprimir a ação sindical independente, desde meados da década de 70 afluía à superfície da vida política nacional uma classe trabalhadora bastante ampliada numericamente, diversificada e concentrada nos setores dinâmicos da acumulação. Se, por um lado, o regime militar perseguiu e desarticulou o movimento sindical, por outro, aprofundou a industrialização e a urbanização, assalariou e *modernizou* o campo, expulsando seus trabalhadores, expandiu o aparelho estatal e os serviços, assegurando novas e ampliadas bases urbanas e rurais, industriais e de classe média para um amplo movimento sindical em escala nacional.

Nesse processo surgiu uma corrente sindical renovadora que passou a questionar a estrutura sindical vigente e se fez reconhecer como *sindicalismo autêntico* ou *novo sindicalismo*. A emergência desse *novo sindicalismo* revelava uma nova atitude em relação à prática sindical, sem que isso correspondesse a um movimento homogêneo do ponto de vista organizativo ou mesmo em termos dos objetivos de cada sindicato²⁰².

Segundo Iram Jácome Rodrigues²⁰³:

“Não foi por acaso que esse movimento [o “novo sindicalismo”] começou em São Paulo e, em particular, na região do ABC paulista. Tendo como principais características a crítica à estrutura sindical e a defesa da livre negociação entre patrões e empregados sem a ingerência do Estado, propugnava o afastamento do poder público da esfera das relações de trabalho, ao mesmo tempo que desenvolvia uma prática de organização pela base, tentando fortalecer o sindicato a partir das fábricas.

A direção desse movimento era formada por trabalhadores jovens, grande parte deles migrantes de regiões mais pobres, especialmente do Nordeste, operários industriais de primeira geração, sem relações com a esquerda tradicional e sem a visão ideológica do sindicalismo nacional-populista do período pré-64, que tinha muito presente a temática nacionalista. Decorrência das transformações econômicas

²⁰¹ Mattoso, Jorge Eduardo Levi, *op. cit.*, 1995, p. 129.

²⁰² Idem, p. 133.

²⁰³ Rodrigues, Iram Jácome. “O sindicalismo brasileiro: da confrontação à cooperação conflitiva”, in *São Paulo em Perspectiva* – vol. 9, nº 3 – SEADE: São Paulo, 1995, p. 117.

e sociais por que passou o país no período do regime militar-autoritário, esse movimento operário e sindical é expressão também do novo perfil da classe trabalhadora. É esse novo sindicalismo, posteriormente conhecido como sindicalismo autêntico, que irrompe na região do ABC paulista, juntamente com o movimento grevista, em 1978”.

Dessa forma, alguns dos elementos essenciais para a formação de um “compromisso *fordista*” no Brasil começam a aparecer em áreas restritas do território nacional e de forma tardia. O mercado de massas, uma das condições fundamentais para a caracterização do *fordismo*, também se desenvolveu em áreas restritas do território. A luta por maiores ganhos salariais que se inicia com o novo sindicalismo foi um fator importante, se bem que tardio, para o aumento da renda da classe trabalhadora – renda comprimida durante os anos de vigência da ditadura militar. Porém, esse movimento enfrentará sérias dificuldades a partir da década de 1990, devido ao processo de reestruturação industrial que se inicia nessa década, ao aumento do desemprego causado por esse processo de reestruturação, pela desnacionalização da indústria brasileira, pelas privatizações de empresas estatais, pela abertura irrestrita do mercado nacional, além dos anos de baixo crescimento econômico interno, e à fuga de investimentos das áreas industriais tradicionais.

Podemos afirmar, desse modo, que o “compromisso *fordista*” realizou-se, a partir dos anos 50, primordialmente entre o grande capital estrangeiro e o Estado brasileiro, ficando para o segundo plano a participação dos trabalhadores no ciclo de prosperidade alcançado pelo processo de crescimento econômico do país.

Em adição, no Brasil, ao invés de falarmos em *fundo público* (o “antivalor”), seria mais apropriado falarmos em *fundo estatal*, pois a apropriação privilegiada desse fundo por alguns grupos sociais sem a participação mais ampla de todas (ou das mais representativas) forças sociais em um esquema de autoritarismo caracterizariam uma “privatização do fundo público” e não a “publicização do privado”²⁰⁴. Não haveria, nas palavras de Francisco de Oliveira, uma *regulação pública* do fundo público, como no caso dos países do *Welfare State*, pois embora estatal, a lógica de sua alocação (por exemplo, através das empresas

²⁰⁴ Oliveira, Francisco de, *op. cit.*, 1998, p. 82.

estatais) seria privada; no outro lado da suposta fronteira, no setor privado, a propriedade é privada, mas a argamassa, os fundos para capitalização, são estatais²⁰⁵.

O *fordismo* desenvolvido no Brasil se deu de forma incompleta e caricatural, incorporando principalmente os elementos autoritários e predatórios das estratégias de reprodução do capital denominadas no presente trabalho de *fordismo*.

“No Brasil, dadas as características de um desenvolvimento tardio e apenas esporadicamente democrático, o fordismo não foi acompanhado das garantias sociais que, nos países desenvolvidos, permitiram a irradiação dos ganhos de produtividade ao conjunto da população. Em nossa versão, não houve suficientes mecanismos compensatórios, nem do ponto de vista das atribuições do Estado, nem do ponto de vista do desenvolvimento das demais instituições da sociedade civil. Com as restrições à organização sindical e à liberdade política impostas pelo regime militar, a industrialização brasileira pós-1964 caracterizou-se por uma perversa combinação entre excepcionais taxas de crescimento econômico e de exclusão social”²⁰⁶.

Tivemos, ao que parece, uma ampliação do poder do capital frente ao trabalho, e a predominância do grande capital sobre o pequeno capital. A oligopolização do mercado interno favoreceu a sobrevivência de empresas através de elevados lucros e não de uma ampliação do mercado consumidor ou de ganhos de produtividade, fato que poderia ter levado a uma maior participação dos trabalhadores no processo de distribuição de renda nacional e a melhorias nas condições de trabalho e emprego, fenômenos observados durante o pós-II Guerra nos países ricos. Grande parte dos recursos estatais foram utilizados para o estabelecimento de uma infra-estrutura e de um parque industrial que viabilizasse a atração do capital para o país. A parcela do fundo público necessária para a reprodução da força de trabalho tradicionalmente foi muito menor no país do que a observada nos países capitalistas avançados, já que, como citado anteriormente, a formação de um mercado de massa não fez parte das estratégias de reprodução do capital nacional e internacional atuantes no país. O Estado garantia ao capital grande parcela do fundo público (o “antivalor”), através do

²⁰⁵ Idem, *ibidem*.

²⁰⁶ Manzano, Marcelo Prado Ferrari. “Custo de demissão e proteção do emprego no Brasil”, in Oliveira, Carlos Eduardo Barbosa de & Mattoso, Jorge Eduardo Levi, *op. cit.*, p. 255.

estabelecimento de valores de uso para serem apropriados pelo *valor*, além de uma grande quantidade de incentivos e subsídios (como a reserva de mercado para as multinacionais que aqui se instalassem, impostos reduzidos, linhas de crédito, doação de terrenos etc.). Assim, o espaço geográfico brasileiro foi marcado nos anos que se seguiram à Segunda Guerra Mundial por uma maciça entrada de capitais que instalaram valores de uso (objetos para serem consumidos de forma produtiva pelo *valor* que se reproduz) nas grandes metrópoles nacionais (São Paulo e Rio de Janeiro) e em algumas metrópoles regionais (como Belo Horizonte). Essa foi uma das formas encontradas pelo Estado brasileiro para atrair o grande capital internacional no processo de industrialização denominado de “substituição das importações”, em detrimento da parcela do fundo público destinada à reprodução da classe trabalhadora (salário indireto).

O recente processo de reestruturação produtiva

Como citado anteriormente, a partir da década de 1990, a economia brasileira passa por um processo de abertura e de reestruturação. E esse processo afetará a indústria automobilística de forma direta, pois esse era um dos setores que mais se beneficiou ao longo do período de “substituição das importações”. Um novo conjunto de políticas industrial e de comércio exterior foi implementado pelo governo federal em 1990, baseado em uma retórica neoliberal, na abertura comercial, desregulamentação do mercado interno (inclusive o mercado financeiro) e estabelecimento de novos regulamentos para a economia, além do esforço de estabilização da economia empreendido após o chamado Plano Real, implementado pelo governo federal após 1994. Segundo Luciano Coutinho, Paulo Baltar e Fernando Camargo²⁰⁷, ao reportarem-se à política econômica do Governo Federal da década de 1990:

“A opção de sustentar a estabilização com base em juros muito elevados e numa taxa de câmbio significativamente defasada vem tendo,...., um preço elevado e não facilmente reversível - ou seja, o do aumento estrutural e continuado do patamar de importações com simultâneo enfraquecimento do dinamismo das exportações

²⁰⁷ Coutinho, Luciano; Baltar, Paulo & Camargo, Fernando. “Desempenho industrial e do emprego sob a política de estabilização”, in Posthuma, Anne Caroline (org.), Abertura e ajuste do mercado de trabalho no Brasil – Políticas para conciliar os desafios de emprego e competitividade – São Paulo: Editora 34, 1999, p. 66.

industriais e significativa deterioração da posição comercial brasileira. Somem-se a isso as restrições conjunturais e estruturais impostas ao crescimento do crédito e da demanda interna, que embora úteis para estancar a deterioração das contas externas, representam um fardo pesado e um sério limite à expansão do emprego, já fortemente atingido pelo enfraquecimento competitivo da indústria doméstica”.

Conjuntamente a esse redirecionamento da política estatal, a atual década foi marcada por uma prolongada recessão, pelo desemprego e instabilidade econômica no quadro interno do país. Assim, segundo Mattoso²⁰⁸, o que irá caracterizar efetivamente os primeiros anos desta década será a crescente subordinação das políticas antiinflacionárias ao compasso cadenciado de múltiplas iniciativas neoliberais de desestruturação do Estado, pagamento da dívida externa sem contrapartida de reconstrução dos mecanismos de crescimento econômico, e de políticas de abertura indiscriminada ao exterior, os quais fatalmente ameaçariam as bases estruturais da indústria que a história econômica nacional construiu ao longo de muitas décadas.

Podemos afirmar, então, que a partir da década de 1990, o país passou por uma mudança nas estratégias de acumulação do capital. O *fordismo* “incompleto” (baseado em relações autoritárias entre capital e trabalho e no processo de substituição de importações que prescindiu da constituição de um mercado de massas) passou a ser substituído pela *produção flexível*. Foram incorporadas as estratégias mais predatórias desenvolvidas nas duas últimas décadas pelo capital nos países avançados, em detrimento, novamente, da população e da classe que vive do trabalho.

Essa “mudança de ambiente” foi decisiva para a mudança de estratégia de grande parte das empresas que operam no Brasil, destacando-se, nesse quadro, a indústria automobilística instalada no Brasil. As palavras de Maria da Conceição Tavares²⁰⁹ resumem as principais medidas tomadas pelos empresários do país no processo de adaptação de suas empresas à mudança verificada no cenário econômico brasileiro:

“Uma investigação preliminar feita pela CEPAL no início de 1992, sobre empresas multinacionais no Brasil, e outra mais ampla, sobre a reestruturação

²⁰⁸ Mattoso, Jorge Eduardo Levi, *op. cit.*, 1995, p. 145.

²⁰⁹ Tavares, Maria da Conceição. (Dês)Ajuste global e modernização conservadora – Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1993, p. 110.

industrial com vistas a aumentar a competitividade sistêmica, encomendada pelo governo do Brasil a um consórcio de pesquisadores, sob a coordenação da UNICAMP e do Instituto de Economia Industrial de UFRJ, atesta os seguintes resultados preliminares sobre racionalização em nível de empresas: diminuição dos custos de management; desverticalização e terceirização de várias atividades; seleção de linhas de produtos em que as vantagens absolutas de custo possam resistir a maior abertura; redução e início de treinamento multifuncional de mão-de-obra; redução de estoque e adoção de processos just in time; e, finalmente, associação com bancos privados e públicos para seguro de risco cambial e operações de financiamento às exportações”.

Porém, devemos ter em conta o fato de que o processo de reestruturação industrial observado no período pós-90 se deu de maneiras diferenciadas segundo as origens e dimensões do capitais envolvidos no processo.

Naqueles setores onde predominam a grande empresa multinacional articulada com a grande empresa nacional - como o automobilístico, que nos interessa particularmente no presente trabalho - nota-se uma modernização no núcleo da cadeia produtiva, com a introdução de novos equipamentos e métodos organizacionais, uma externalização das atividades consideradas secundárias pelas empresas, uma focalização das empresas contratadas pelas multinacionais como fornecedoras de peças e componentes, além de uma significativa importação de bens intermediários de alto valor agregado, em especial daqueles com algum conteúdo eletrônico²¹⁰.

O mercado de trabalho brasileiro foi seriamente afetado pela onda de reestruturação produtiva. Assim, segundo Anne Caroline Posthuma²¹¹, pode-se dizer que:

“os anos 90 têm introduzido mudanças estruturais no mercado de trabalho e na economia brasileira. A “década perdida”, de crescimento estagnado nos anos 80,

²¹⁰ Baltar, Paulo Eduardo de Andrade; Dedecca, Cláudio Salvadori & Henrique, Wilnês. “Mercado de trabalho e exclusão social no Brasil”, in Oliveira, Carlos Eduardo Barbosa de & Mattoso, Jorge Eduardo Levi, *op. cit.*, p. 101.

²¹¹ Posthuma, Anne Caroline. “Transformações no emprego no Brasil na década de 90”, in Posthuma, Anne Caroline (org.). Abertura e ajuste do mercado de trabalho no Brasil – Políticas para conciliar os desafios de emprego e competitividade – São Paulo: Editora 34, 1999, p. 15-16.

foi seguida pela “década do ajuste”, a qual tem trazido uma redução na escala e uma deterioração na qualidade do emprego.(...)

Podem ser identificadas três tendências de deslocamento do trabalho durante os anos 90 - setorial, ocupacional e regional. Em primeiro lugar, o trabalho está mudando da indústria para o comércio e os serviços. Em segundo, os trabalhadores estão se deslocando de profissões específicas e formalizadas para atividades sem relação com a sua ocupação anterior - como, por exemplo, um torneiro mecânico que se torna vendedor de produtos - ou, ainda, estão criando um novo arranjo das qualificações já existentes - como no caso do autônomo prestador de serviços. Em terceiro, os trabalhadores estão migrando das regiões que passam por ajustes estruturais profundos para novos pólos de crescimento, onde os investimentos e a emergência de novas atividades econômicas estão criando oportunidades em regiões como o interior do Estado de São Paulo, o sul ou algumas áreas do nordeste”.

O processo de modernização e racionalização produtiva não possui um efeito único sobre a força de trabalho, ao contrário, enquanto observa-se uma maior exigência de qualificação e em contrapartida um aumento da estabilidade para uma parcela reduzida da mão-de-obra, um grande contingente de trabalhadores sem qualificação é submetido a uma maior instabilidade no emprego, ao trabalho em tempo parcial sem carteira de trabalho assinada.

Luciano Coutinho²¹² assinala que não existe, por outro lado, a disposição formal de grande parte das empresas brasileiras de garantir a estabilidade do emprego, embora este seja um fator fundamental para os programas de qualificação da mão-de-obra e participação da força de trabalho na tomada de decisões, o que pode comprometer a efetiva implementação de novas formas organizacionais que dependem de uma maior qualificação e participação da mão-de-obra no processo decisório.

O processo de reestruturação possui efeitos tanto sobre a qualidade dos empregos oferecidos, quanto sobre a composição das atividades econômicas, além das transformações observadas no tamanho e localização das plantas industriais, como relata Maria Cristina Cacciamali²¹³:

²¹² Coutinho, Luciano, *op. cit.*, p. 228.

²¹³ Cacciamali, Maria Cristina. “Desgaste na legislação laboral e ajustamento do mercado de trabalho brasileiro nos anos 90”, *in* Posthuma, Anne Caroline (org), *op. cit.*, p. 208-09.

“A maior intensidade competitiva e os novos processos tecnológicos estão a estimular, assim como em outros países, as firmas, especialmente as grandes, a reduzirem o tamanho das plantas e a estenderem relações de subcontratação. Estas, ao transformarem relações de trabalho em relações comerciais, podem vir a reduzir custos nas operações onde o controle da força de trabalho é menos relevante, ou nas atividades-meio, ou quando a qualidade se encontra padronizada através do mercado (serviços de limpeza, alimentação, serviços gráficos, manutenção de máquinas, etc.). Ademais, um conjunto de outros fatores incentivam essas práticas, tais como: o aumento nas taxas de desemprego e principalmente de subemprego, que reforçam o reduzido grau de organização sindical; a possibilidade de diminuir a carga tributária através da horizontalização da empresa, visto que os estratos micro e pequeno dispõem de legislação tributária diferenciada; a sonegação e a evasão de impostos do mercado de trabalho por meio de contratações ilegais, cooperativas de trabalho ou agências de mão-de-obra temporária; e a maior invisibilidade frente aos órgãos de fiscalização do Estado, etc.

A combinação dessas mudanças, aliada à incapacidade de resposta do Estado às necessidades de investimentos e de crescimento econômico para conter o desemprego, induz ao ajustamento do mercado de bens e de trabalho através da organização da produção em menor escala, sob a forma de pequenas e microempresas e do trabalho por conta própria. Estas últimas modalidades de organização de produção comportam um número expressivo de unidades produtivas, que possuem como características, além de um reduzido volume de capital, dispersão geográfica, horários diferenciados de trabalho e pequeno faturamento para efeitos de tributação, o que lhes atribui maior invisibilidade frente aos órgãos de fiscalização. Ademais, segmento significativo desses pequenos negócios, em virtude da incipiente capitalização, utilizam tecnologia obsoleta, o que conduz a reduzidos níveis na produtividade do trabalho, estando sujeitos, ainda, à retração do ciclo econômico e a fatores de sazonalidade. O resultado revela-se nas formas de baixo e instável faturamento e alto índice de mortalidade dessas unidades produtivas. Dessa maneira, essa reconfiguração de parte da estrutura produtiva vem, por um lado, ratificar operações nos mercados de bens e de trabalho realizadas à margem parcial ou total das regulamentações do Estado e, por outro, acaba gerando um número expressivo de ocupações de baixa qualidade, quando comparadas com os empregos

oferecidos pelas firmas maiores. Esse diferencial de qualidade expressa-se não apenas com relação aos níveis de renda propiciadas por aquelas ocupações, mas também pela sua elevada rotatividade de mão-de-obra, jornada de trabalho maior, baixa perspectiva profissional e outras condições gerais de trabalho”.

As mudanças observadas no sistema produtivo não significaram, para a maioria dos trabalhadores, melhores condições de trabalho. O sindicato continua com escasso poder de barganha e representação no local de trabalho. A empresa tem toda a liberdade para contratar, dispensar e fixar horas extras e definir o conteúdo das funções e a intensidade do trabalho. A chefia intermediária continua extremamente autoritária e o trabalhador não se envolve nas tomadas de decisão sobre a organização da produção. A estrutura de cargos e salários prossegue muito diferenciada, com níveis muito baixos para as remunerações da base da pirâmide salarial. O emprego, por fim, continua marcadamente instável, impedindo maior especialização e treinamento por parte dos trabalhadores.

Esse padrão de uso extensivo de uma mão-de-obra semiquificada contrasta com a noção que a literatura associa à Terceira Revolução Industrial, a saber: um padrão de uso intensivo de uma mão-de-obra qualificada, polivalente e cooperativa, compatível com o pleno aproveitamento das potencialidades abertas pela nova base técnica e pelas novas formas de organização e gestão da empresa²¹⁴.

Face à esse quadro do mercado de trabalho, alguns empecilhos ainda impedem que o sindicalismo brasileiro, de modo geral, assuma um papel mais vigoroso na defesa dos interesses dos trabalhadores; pois:

“não obstante os avanços sindicais, diversas têm sido as dificuldades que se colocam por decorrência da permanência da estrutura sindical e pelas recentes transformações no mundo do trabalho. É decrescente a participação relativa do setor industrial na ocupação total, o crescimento da economia ocorre com baixa geração de emprego e as transformações no padrão de uso e remuneração da força de trabalho se juntam aos problemas I. de baixa taxa de sindicalização, II. Inexpressiva atuação sindical por local de trabalho e III. Escassa atuação na determinação do salário por função e da hierarquia funcional no interior da empresa”.

²¹⁴ Baltar, Paulo Eduardo & Proni, Marcelo Weishaupt, *op. cit.*, p. 137.

Assim:

“apesar de duas décadas de renovação do sindicalismo brasileiro, o perfil geral da atuação sindical ainda é marcado pela fragmentação, descentralização, assistencialismo e burocratização. Os traços gerais da velha estrutura corporativa estão hoje ainda intactos, embora a atuação sindical tenha se deparado com novos desafios”²¹⁵.

Com relação ao caso particular da indústria automobilística situada no Brasil, as transformações que se deram após 1990 obrigaram as empresas do setor a um processo de reestruturação intenso.

“Os anos 90 constituem-se como marco do processo de liberalização de importações no Brasil. Eles encerram a chamada fase de “substituição de importações”, em vigor desde os anos 50. No discurso governamental, o fundamental passa a ser a integração competitiva do país no mercado internacional.

De lá para cá, o principal instrumento utilizado para forçar a modernização foi a redução das tarifas de importação. Apesar disso, o cronograma de redução das alíquotas de importação aplicadas sobre os veículos prontos sofreria alterações seguidas de 1990 até hoje, evidenciando a falta de uma política industrial coordenada”²¹⁶.

As mudanças no setor automotivo se dão simultaneamente à entrada de novos produtores de veículos no mercado nacional e aumento da internacionalização da cadeia produtiva. A partir do ano 2000, vinte marcas de automóveis atuarão no mercado brasileiro, o que coloca o país como o primeiro do mundo em número de montadoras²¹⁷. Assim, conforme publicado no jornal “O Estado de São Paulo” de 29/11/98, a competição daqui para frente no mercado nacional será mais acirrada, pois entram no mercado Chrysler, com

²¹⁵Pochmann, Marcio, *op. cit.*, 1996, p. 296.

²¹⁶ Sindicato dos Metalúrgicos do ABC. Globalização e setor automotivo: A visão dos trabalhadores – São Paulo, 1996, p. 31.

²¹⁷ “O Estado de São Paulo”, 27/09/99. Segundo a mesma reportagem os Estados Unidos contam com 14 fabricantes, a Alemanha e Itália 12 cada uma e a Espanha, 11.

suas vans ou jipes; Honda, Hyundai, BMW, Mercedes-Benz, Renault, Peugeot, Toyota e outros, como a Asia Motors que deverá definir investimentos na Bahia, além da Mitsubishi que pretende produzir automóveis. A instalação das novas fábricas obedece à tendência de localização fora da região da Grande São Paulo, como podemos notar a partir do quadro abaixo, que revela as intenções das empresas do setor de investimento em novas unidades no ano de 1998:

Quadro 2

Montadoras	Local	Investimento (em US\$)	Capacidade de produção	Empregos projetados	Inauguração
General Motors	Gravataí (RS)	600 milhões	100 mil automóveis	2000 vagas	Prevista para junho de 2000
Ford	Camaçari ²¹⁸ (BA)	500 milhões	100 mil automóveis	Não disponível	Prevista para o final de 2000
Audi/Volkswagen	São José dos Pinhais (PR)	750 milhões	60mil automóveis	1500 a 3000 vagas	Inaugurada em dezembro de 1999
Renault	São José dos Pinhais (PR)	1 bilhão	100 mil automóveis	2000 a 3000 vagas	Inaugurada em dezembro de 1998
Chrysler	Campo Largo (PR)	315 milhões	12 mil comerciais leves	400 a 1000 vagas	Prevista para o 2º semestre de 2000
Honda	Sumaré (SP)	100 milhões	15 mil automóveis	Não disponível	Inaugurada em outubro de 1997
Toyota	Indaiatuba (SP)	150 milhões	15 mil automóveis	350 vagas	Inaugurada em setembro de 1999

²¹⁸ Inicialmente, os planos da empresa eram de instalar sua nova fábrica no Rio Grande do Sul, em Eldorado do Sul ou Guaíba.

Montadoras	Local	Investimento (em US\$)	Capacidade de produção	Empregos projetados	Inauguração
Kia	Itu (SP)	50 milhões	10 mil comerciais leves	300 vagas	Prevista para 1999
Mercedes-Benz	Juiz de Fora (MG)	820 milhões	70 mil automóveis	1500 vagas	Inaugurada em 1999
Fiat	Belo Horizonte (MG)	180 milhões	100 mil comerciais leves	Não disponível	Inaugurada em setembro de 1998
Iveco	Sete Lagoas (MG)	240 milhões	20 mil comerciais leves	1000 vagas	Prevista para o 1º semestre de 2000
Peugeot/Citröen	Porto Real (RJ)	600 milhões	70 mil automóveis	Não disponível	Prevista para dezembro de 2000
Mitsubishi	Catalão (GO)	35 milhões	8 mil comerciais leves	Não disponível	Prevista para 1998
Ásia Motors	Camaçari (BA)	500 milhões	60 mil comerciais leves	2500 vagas	Não disponível
Hyundai	Aratu (BA)	286 milhões	20 mil comerciais leves	Não disponível	Inaugurada em setembro de 2000

Fonte: "Folha de São Paulo", 5/10/97 e 10/08/97 e Anfavea.

Essa tendência de implementar unidades de produção em áreas não-tradicionais da indústria automobilística tem por efeito a ampliação de rede de transações no território, na medida em que tais fábricas necessitam de componentes para a fabricação dos automóveis. Porém, cabe lembrar, que as indústrias de autopeças geralmente não se deslocam junto com as montadoras de veículos. Elas continuam situadas na região do ABC paulista. Logo, a

instalação das novas unidades montadoras em novas áreas não tem como resultado uma grande geração de empregos.

Essa transformação espacial se faz a partir das necessidades de empresas que possuem interesses e ações comandados de fora do território, serve a necessidades do capitalismo mundializado e não busca atender às necessidades do local. Mais adiante, serão analisadas as motivações que fizeram com que as empresas do setor escolhessem áreas de menor tradição industrial.

O “desenvolvimento local”, por sua vez, se faz em um processo combinado com as pretensões do grande capital, subordinado a essas pretensões. Em entrevista concedida para o presente trabalho, o diretor de base do Sindicato dos Metalúrgicos do ABC, Geovaldo Gomes dos Santos, apresenta o ponto de vista de um sindicalista a respeito desse fato:

“Os países do centro do sistema determinam, nessa relação globalizada, como os países em desenvolvimento devem funcionar, eles determinam o que cabe nesse sistema de divisão internacional do trabalho aos países em desenvolvimento fazer; e dentro de cada país a classe dominante, em relação às classes trabalhadoras também se apropria, determina e segura a classe trabalhadora em relação ao excedente. Há uma apropriação de país para país e uma apropriação também entre classes em cada país.

E aí há um fato também que é bastante importante nessa questão: as coisas têm acontecido dessa forma mais recentemente e aí se esconde toda essa relação de exploração que é escamoteada pela propaganda da globalização. Toda essa dinâmica de exploração seria imposta, segundo a propaganda, pela globalização, o que escamoteia a verdade. Essa verdade a meu ver está assentada em algumas coisas: há apenas uma ordem dominante no mundo, a ordem capitalista, não tem outra, não tem um contra-peso com o desbancamento do sistema soviético, do sistema socialista e com isso o capitalismo impõe, ou melhor, a classe dominante de cada país ou entre países, impõe as suas condições e se apropria desse momento, dessa condição elevada de produção de riqueza no momento não só nesse país como nos países desenvolvidos, onde há um acúmulo de renda sem precedentes”.

Geovaldo também apresenta, sob seu ponto de vista, as razões que levaram as empresas a se instalarem em áreas não-tradicionais, fato ligado à crescente mobilidade do

capital e às necessidades desse de romper as barreiras geográficas para a crescente reprodução do valor econômico:

“E essas novas fábricas montadas possuem algumas características especiais, elas possuem um alto índice de importação de componentes, elas têm um alto nível de automação, elas têm um funcionário com alto nível de escolaridade e têm baixíssima organização sindical. Essas são as características delas. Embora aqui, também, a gente tenha que de certo modo acompanhar as mudanças, porque, caso contrário, em função da falta de uma política industrial, no país, as facilidades fiscais que estão sendo dadas por aí, nós aqui em São Bernardo temos que fazer certas concessões, porque, caso contrário, se perde a fábrica. Senão ela termina, ao longo do tempo, indo embora. Essa também é uma lógica que o pessoal procura desenvolver aqui, alegando que muitas empresas se mudaram por causa da ação sindical. Na verdade a causa da saída das empresas daqui é a mesma para todos os grandes centros, que é a mudança do padrão industrial, o avanço tecnológico que faz com que as empresas mudem de tamanho, o crescimento da produtividade. O movimento sindical não conseguiu ainda reduzir a jornada de trabalho a um nível compatível que detivesse o desemprego e não conseguiu adequar a tecnologia às necessidades dos homens para mantê-los ocupados.

Se pensarmos, por outro lado, em termos do ABC, não é que as fábricas saíram, as fábricas, elas...cresceram, elas montaram outras unidades em outros lugares, aí é um primeiro momento. Num segundo momento, as vantagens, que em princípio trouxeram essas empresas para cá, as outras áreas estavam concedendo. As dificuldades mais recentes para as empresas, como a preocupação com o meio-ambiente, as pressões sociais, fazem com que as empresas não possam atuar aqui como atuavam antes, destruindo mananciais, poluindo o ar. E ainda hoje, em alguns lugares, em troca da oferta de empregos é possível fazer isso. Terceiro, não é só uma região como o ABC que sofre esse processo, se você pegar internacionalmente uma questão como a tecnologia, uma questão como a hegemonia capitalista hoje sobre o socialismo, dentro de cada país você tem outras situações que levaram a que as empresas também saíssem das áreas de origem. Por exemplo, não é só o fato de as empresas saírem, mas houve também uma retração do investimento produtivo a partir da perda de capacidade de investimento do Estado, o Estado investia, na década de 70 e 80 em vários setores da economia, e hoje a gente está tendo a perda

da capacidade de investimento. O dinheiro não passa mais a ser investido na área de produção, passa a ser aplicado no mercado financeiro. Então, se você verificar, por exemplo, em várias áreas em São Paulo se fechou mais empresas do que no ABC. Guarulhos, São Paulo, Osasco fecharam mais empresas do que no ABC. E isso aconteceu porque o Estado perdeu sua capacidade produtiva, o dinheiro sai para a jogatina, para as Bolsas e para a especulação financeira, e com isso o país como um todo pára o seu desenvolvimento industrial”.

Para os quadros e operários da Volkswagen entrevistados, os motivos da instalação da fábrica de caminhões em Resende seriam vários, mas em seu conjunto seriam muito ilustrativos para termos uma idéia das motivações que levam as empresas do setor a buscarem novas localidades, que não a região tradicional do ABC paulista.

Assim, para o diretor da área de Finanças da Volkswagen do Brasil, Roberto A Cortes, o fator fundamental para a instalação da fábrica de caminhões em Resende seria o custo da mão-de-obra, fundamentalmente. Nesse ponto, há concordância com o sindicalista Celso Rotuolo, o Paraná, membro da Comissão de Fábrica e do Comitê Sindical de Empresa da Volkswagen e da chamada “Chapa 2” de oposição à atual direção da Central Única dos Trabalhadores, pois para ele, o principal motivo que levaria as empresas a saírem do ABC seria o custo da mão-de-obra, com o agravante dos incentivos fiscais concedidos por estados, municípios e pelo próprio governo federal. Segundo reportagem do jornal “O Estado de São Paulo”, do dia 27/09/99, a renda mensal de um metalúrgico de montadora do ABC e da capital paulista é de R\$ 1,5 mil. Em Betim, chega a R\$ 800, em Resende é de R\$ 400. No interior de São Paulo, em Indaiatuba, por exemplo, é de R\$ 350.

Já para Carlos Wagner, que pertence aos quadros da empresa em Resende, a instalação da fábrica nesse município estaria diretamente ligada à sua posição estratégica e às facilidades de infra-estrutura disponíveis na região:

“A principal razão para a localização em Resende se dá pela localização estratégica do município, entre São Paulo, Rio e Belo Horizonte, além de estar próximo a um porto com grande potencial, o porto de Sepetiba e também próximo ao porto de Santos, além da facilidade de acesso”.

Um aspecto interessante diz respeito à posição da Volkswagen com relação aos incentivos fiscais e à questão sindical. Embora sejam fatores freqüentemente apresentados pela imprensa como importantes para a saída de empresas do ABC, os três representantes da empresa entrevistados negaram o peso desses mesmos fatores para a escolha de Resende. Segundo Carlos Wagner, da fábrica de Resende:

“Com relação aos incentivos fiscais, não sei o que te disseram, mas eles pesaram muito pouco para a escolha. Isso foi uma brincadeira de mau-gosto. Não nos foi dado nada de mais e o acordo não prevê uma renúncia fiscal total, mas sim um período de isenção de impostos que será compensado com o término do prazo. Ou seja, ficaríamos quatro anos sem pagar os impostos, mas a partir do quinto anos pagaríamos 25% dos impostos do primeiro ano além dos impostos desse ano, 50% no segundo ano, 75% do terceiro ano e 100% do quarto ano. Ou seja, não existe renúncia fiscal”.

Podemos perceber, de qualquer modo, algumas das motivações que levaram a empresa a buscar áreas não-tradicionais: em primeiro lugar, a disponibilidade de mão-de-obra barata. Em seguida, a localização do município - de preferência próximo aos centros consumidores -, a existência de infra-estrutura mínima (principalmente os ligados à circulação de fluxos viários, de energia e informação). Busca-se, antes de tudo, aproveitar-se das possibilidades ofertadas pelo espaço geográfico que são distribuídas desigualmente nas diversas localidades do país para aumentar a eficiência da produção do valor.

As novas empresas que se instalam recentemente no Brasil são atraídas por incentivos fiscais - embora os dirigentes da Volkswagen afirmem que esses incentivos não foram importantes para a escolha de Resende, eles o são para outras empresas -, recursos abundantes e subsidiados, mão-de-obra barata e liberdade de ação no mercado interno e externo. Não se observa uma consistente política industrial do país, ou uma política de desenvolvimento regional.

Os incentivos fiscais, embora apareçam mais na imprensa como sendo concedidos apenas por estados e municípios da Federação, constam no chamado “Regime Automotivo” elaborado pelo governo brasileiro e posto em prática através de uma Medida Provisória (MP), editada em 28/12/95 que apresentava a “nova política industrial” do setor automotivo,

mas que na prática constituía-se em um conjunto de incentivos à instalação de novas unidades produtivas e à exportação do setor, sem uma preocupação global de se estimular o repasse de tecnologia do exterior para o país ou de criação de postos de trabalho.

Nos anos que se seguiram à Medida Provisória de 1995, a política do governo para o setor continuou trilhando os mesmos caminhos, já que o novo regime automotriz brasileiro, para o período 1996/1999, cria uma série de incentivos fiscais (entre eles, a redução de tarifas externas na compra de máquinas e equipamentos, componentes, autopeças e matérias-primas) para as novas plantas, tanto as multinacionais que já têm presença no Brasil, quanto as que ainda não estão instaladas (os “newcomers”)²¹⁹.

Difícilmente pode-se chamar com seriedade tal “Regime” de uma “política industrial” para o país. Entre os objetivos a serem buscados por essa “nova política” constam o estímulo às exportações, à modernização do parque industrial instalado, através de facilidades de importação de máquinas, equipamentos e ferramental, à instalação de novas plantas de empresas já atuantes no país, à vinda de empresas ainda não instaladas e, finalmente, à inserção da economia brasileira no processo de globalização das empresas e à reestruturação produtiva do setor²²⁰.

Os incentivos atraem as empresas sem obrigações de repasse de tecnologia ao setor produtivo nacional, obrigatoriedade mínima de geração de empregos, entre outros compromissos. Segundo Geovaldo, do Sindicato dos Metalúrgicos do ABC:

“Nessa condição de expansão do sistema, mesmo o capital produtivo, quando ele se instala em novos países nem sempre essa é uma condição acertada, duradoura e que venha a trazer certo desenvolvimento naquela região. Mas hoje, até dentro de cada país, uma empresa se desloca para uma outra região dentro do mesmo país, usando os benefícios fiscais, usando as doações, mas no momento em que esses benefícios fiscais se esgotam, eles vencem seu prazo, as empresas simplesmente desmontam a fábrica e saem.

Não se instala uma empresa num determinado local buscando a realidade do local, ou adequando a sua produção às necessidades locais de mão-de-obra. A instalação de uma filial se justifica a partir da matriz mirando somente o aspecto

²¹⁹ Sindicato dos Metalúrgicos do ABC, *op. cit.*, p. 85.

²²⁰ *Idem*, p. 55.

especulativo e exploratório das vantagens naquele local. Há um mínimo de interesse social na região por parte de empresa que aí se instala”.

Por exemplo, a Honda investiu em Sumaré (SP), atraída pelo incentivo fiscal concedido pelo município, baseado na isenção dos impostos municipais durante dez anos (“Folha de São Paulo”, 05/10/97). A Mercedes-Benz do Brasil, para produzir o veículo compacto Classe A, em Juiz de Fora (MG) contou com incentivos fiscais concedidos pelo governo estadual de Minas Gerais da ordem de R\$ 120,9 milhões (“Folha de São Paulo, 23/04/99). A Ford, por sua vez, suspendeu a implantação de sua nova unidade em Guaíba pois o atual governo do Rio Grande do Sul quis renegociar o volume de recursos previstos no contrato de incentivos assinado pela administração anterior. Tais incentivos (investimentos em infra-estrutura que beneficiam diretamente a empresa e recursos de capital de giro) somariam quase R\$ 500 milhões (“Folha de São Paulo”, 23/04/99). A empresa então negociou sua ida para Camaçari, na Bahia, com incentivos oferecidos pelo governo federal, da ordem de R\$180 milhões ao ano durante dez anos, fora os gastos que serão efetuados pelo governo estadual baiano. As montadoras, em geral, foram atraídas para o país, pela política de incentivos ao setor, que se convencionou chamar de “regime automotivo”. Segundo o jornal “Folha de São Paulo” do dia 07 de março de 1999, o setor automotivo é o campeão nacional de descontos de impostos.

Mas não é apenas a renúncia fiscal que faz parte da política estatal de incentivos à instalação das empresas nas localidades. A construção de uma infra-estrutura (ou seja, de valores de uso) por parte do poder público contribui para o processo de expansão do capital para certas áreas. Por exemplo, no caso da instalação da fábrica da Volkswagen em Resende, o fornecimento de uma importante infra-estrutura por parte do governo federal e estadual foi mais importante, segundo Carlos Wagner, do que a “renúncia fiscal” oferecida pelo governo municipal de Resende:

“Quanto ao governo federal, nenhuma ressalva a ser feita. Todos os compromissos foram atendidos, cumpridos antes das datas estabelecidas. Ou seja, o que você combinou com a Embratel aconteceu, ela se antecipou, na linguagem moderna: atendeu e superou as expectativas. Nós temos fibra ótica para a comunicação aqui que funciona perfeitamente. Nós temos um sistema muito bom de

comunicação, seja via e-mail, via Internet, via video-conferência e cada dia que passa você vê que fica melhor. Então nesse aspecto foi muito rápido, a energia elétrica foi instalada no prazo, gás também...O governo estadual não foi tão bom. A estrada no dia da inauguração, com o presidente chegando, ainda estavam asfaltando pela madrugada. E o município, então, a conta está pendurada até hoje, e provavelmente não será paga, os serviços de infra-estrutura prometidos rapidamente foi verificado que eles não atenderiam e nós tivemos que nos antecipar. Por exemplo: temos uma estação de tratamento de esgoto aqui superior a qualquer uma de Resende, porque somente 2% do esgoto é tratado no município de Resende. Então, o que era da esfera federal atendeu e superou as nossas expectativas, o que era do governo estadual enfrentamos sérios problemas, ainda que atendido, longe de ser satisfatório, e da esfera municipal “forget about it”.

De maneira geral, o que eu tenho visto e que faz parte da estrutura desse país, o município oferece o que tem e o que não tem, o que tem é o IPTU isento por não sei quantos anos e outras coisas que não se sabe muito bem o que é que é, e você começa depois a viver os problemas do seu dia a dia, de repente o prefeito resolve fazer uma mudança dizendo que aqui tem que ser cobrado o ISS, se eles prestam serviços para você, isso tem que ser cobrado, e isso simplesmente nos tira do mercado, porque você começa a ter um imposto que os outros não estão tendo. Porque a cascata de impostos, quer queira, quer não queira, com o modelo que foi desenvolvido no país em que você tem imposto sobre imposto, e tivemos que buscar rapidamente ganhos de produtividade porque a nossa carga tributária é 6,5% maior do que qualquer outro produto fabricado em qualquer outro lugar”.

O resultado da expansão do capital é a continuidade do processo de “desenvolvimento desigual” do espaço brasileiro, no qual a esfera pública, detentora dos poderes sobre o “antivalor” subordina-se às necessidades de reprodução ampliada do valor econômico. Essa situação é bem colocada por Geovaldo, do Sindicato dos Metalúrgicos do ABC, ao analisar os impactos causados pela expansão geográfica do capital, executado, no caso em questão, pela saída de empresas de áreas tradicionais e a instalação de unidades produtivas em áreas não-tradicionais:

“Isso é um problema sério. Primeiro porque desorganiza as regiões que estão organizadas quando elas saem, não é. Desorganiza regiões que estão organizadas socialmente e não leva, em princípio, nenhum progresso para a região para onde vão. Elas chegam com uma tecnologia que emprega “meia-dúzia”, não emprega um contingente largo, salário miserável, não é?”

(...)Elas desorganizam o que está organizado e não levam nenhuma condição melhor, não é? Leva uma coisa importante: as contradições capitalistas para o lugar”.

O volume de empregos diretos e indiretos gerados pelas empresas do setor automobilístico em sua expansão no mercado brasileiro é muito baixo. A fábrica da Volkswagen em Resende, operando com apenas um turno, gera cerca de 1000 empregos diretos (294 da própria Volkswagen, 562 das empresas parceiras e 125 “terceiros”). E como um número muito pequeno de fornecedores se instalou no município, o número de empregos indiretos gerados na localidade também é muito pequeno.

O caminho de conferir incentivos com dinheiro público para gerar empregos parece ser muito caro e pouco eficiente. Tomando o caso acima mencionado da Mercedes-Benz, podemos observar que cada emprego gerado custará aos cofres públicos estaduais R\$ 45.092. Se, por hipótese, o governo estadual paulista buscasse resolver o problema do desemprego da Grande São Paulo²²¹, segundo as cifras de março de 1999, adotando o modelo de Minas Gerais de incentivos fiscais, deveria desembolsar a quantia de aproximadamente R\$ 78 bilhões. Fica claro, a partir desse simples exemplo, que os incentivos fiscais são inócuos para a manutenção ou aumento dos níveis de emprego no país. Servem, antes de mais nada, aos interesses das empresas envolvidas, do capitalismo das grandes empresas transnacionais, e de grupos políticos que fazem suas propagandas através da imponente fachada das fábricas instaladas e subsidiadas com o dinheiro público.

O caso da Volkswagen em Resende, no Rio de Janeiro, também é exemplar no que diz respeito à relação entre incentivos fiscais/empregos:

²²¹ Se tomarmos como simples comparação a área da Grande São Paulo, percebemos quão pequeno é o número de empregos gerado por essas empresas que chegam no país. Nessa área, segundo pesquisa mensal do Seade e do Dieese, a taxa de desemprego atingiu 19,9% da População Economicamente Ativa (PEA), em março. O contingente de desempregados somava 1,726 milhão de pessoas na Grande São Paulo nesse período.

“Antes da instalação da fábrica de caminhões da Volkswagen, a expectativa era tão grande que chegou a se imaginar que 50 mil novos empregos seriam criados na cidade de Resende (RJ) e que um total de US\$ 250 milhões seriam investidos na região.

Essas previsões atraíram um grande número de migrantes para o município, de tal forma que sua população é hoje estimada pela prefeitura em 120 mil habitantes, bem acima dos 94 mil do último censo.

As expectativas não se cumpriram. Operando com um turno de produção completo desde junho, o número de pessoas trabalhando na fábrica da Volks chega, na verdade, a cerca de 600 pessoas.

(...) A Volks e seus parceiros investiram aproximadamente US\$ 20 milhões na cidade, computando os gastos com a construção da fábrica, compra de materiais, despesas em hotéis e restaurantes...

Um valor expressivo para Resende - cuja arrecadação de impostos é da ordem de R\$ 3,2 milhões mensais - mas que não chega sequer a 10% do “pacote” de investimentos de US\$ 250 milhões previstos pela montadora.

A maior parte dos recursos foi aplicada na compra de equipamentos, que não eram fabricados em Resende e nem mesmo no Brasil. Muitos dos equipamentos foram importados.

Além disso, não houve até agora a instalação em Resende de um grande número de fornecedores da Volks, como também se esperava na cidade”²²².

Segundo o jornal “O Estado de São Paulo”, do dia 27/09/99, a prefeitura de Resende disputa com os fornecedores da montadora a cobrança do Imposto sobre Serviços (ISS). Já a diretoria de caminhões da Volkswagen alega que as empresas fornecedoras, ao importarem peças produzidas no ABC paulista por suas filiais, não estão envolvidas em um serviço prestado por terceiros. Na mesma reportagem, o prefeito de Resende, Eduardo Mehoas (PSB), diz que a ida da fábrica trouxe benefícios, mas lamenta que, por causa dos incentivos, o município só tenha elevado os gastos, sem ter aumento da receita.

²²² “Folha de São Paulo”, 14/09/97.

Segundo Marcos Carnielli, encarregado da área de Planejamento de Relações Trabalhistas da Volkswagen, o número de funcionários da fábrica em Resende se distribuiria da seguinte forma, em comparação com a fábrica da via Anchieta:

“Hoje nós temos aqui na fábrica de São Bernardo, 18 mil trabalhadores. E lá em Resende, do consórcio modular, temos em torno de 700 pessoas, 250 da Volkswagen, e aí a maioria é da área de engenharia, de finanças, pessoal do controle de qualidade e temos 450 em módulos. Fora os módulos, há também os “terceiros”...E ao todo, isso deve chegar aos 2 mil trabalhadores”.

Como a planta de São Bernardo não se resume a apenas à produção, mas a áreas bem diversas, como engenharia, finanças, recursos humanos, *marketing*, administração, temos essas cifras tão dispare; e a fábrica de Resende possui capacidade de produção de 125 caminhões/ônibus/dia, enquanto que a fábrica de São Bernardo possui capacidade de produção de 1600 veículos/dia (dados fornecidos pela empresa). Porém, constantemente a empresa (e nesse caso não só a Volkswagen, mas as outras montadoras há mais tempo instaladas no país) alega enfrentar excedentes de mão-de-obra na planta da via Anchieta e de Taubaté, as mais antigas.

Vale lembrar, que cláusulas referentes à manutenção do nível de emprego dificilmente são negociadas, e empresas que recebem incentivos fiscais no país não se comprometem com políticas de preservação de empregos.

Em artigo publicado em 03 de setembro de 2000, o jornal “Folha de São Paulo” informou que o TCU (Tribunal de Contas da União) contestou o regime automotivo que permitiu uma renúncia fiscal de US\$ 2 bilhões, entre 1996 e 1998, oferecida a montadoras por estados do Nordeste, Norte e Centro-Oeste. Ao mesmo tempo em que ocorreria essa renúncia fiscal, constatou-se a redução de 21,86% no número de empregos existentes nas empresas automotivas do país. O tribunal apresentou, na sua apreciação técnica, um estudo do BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social) segundo o qual o setor de montadoras é o 38º colocado, em um ranking formado por 41 empresas, no quesito “potencial de geração de empregos”. Assim, concluiu o TCU:

“Sendo um país com farta oferta de mão-de-obra e pouca disponibilidade de capitais, [o Brasil] deveria optar pela aplicação das renúncias de receitas em segmentos econômicos em que houvesse a prevalência do fator trabalho, em vez de propiciar a acumulação de capital nas mãos de poucas empresas, em grande parte controladas pelo capital estrangeiro”.

A auditoria do TCU recomendou a inclusão de cláusulas para garantir os níveis salariais e de empregos vigentes antes da concessão de incentivos. Tais medidas foram tomadas no início do governo Olívio Dutra (PT) no Rio Grande do Sul, o que significou uma reformulação contratual com a General Motors que instalou uma unidade da empresa em Gravataí. Entre outras cláusulas, foram incluídas a obrigatoriedade de a empresa manter no mínimo 1500 empregos diretos. Porém, a Ford, outra empresa atraída para o estado através de incentivos fiscais pela administração anterior, não quis renegociar o acordo, rompendo-o. Posteriormente, essa empresa decidiu instalar sua nova fábrica no estado da Bahia, atraída por incentivos fiscais estaduais e federais.

Outro ponto que podemos observar com a vinda das novas fábricas é a internacionalização da rede de fornecedores, o que pode frustrar em grande parte os esforços do poder público em criar novos postos de trabalho através da atração de montadoras com os incentivos fiscais, como no caso anteriormente citado de Resende, no Rio de Janeiro. Vale lembrar ainda, que aproximadamente 90% da produção brasileira de autopeças se concentra no Estado de São Paulo²²³, ou seja, há uma grande concentração da produção em uma única unidade da Federação, fato que leva a uma certa “inércia espacial” no caso do setor de autopeças, com claros reflexos no emprego do setor.

Por exemplo, a Toyota importará, inicialmente, 55% dos componentes dos automóveis. Motor, transmissão, suspensão e peças estampadas (portas, teto, capô etc.) serão importados do Japão (“Folha de São Paulo”, 10/10/97). Essa parece ser uma tendência geral das empresas do setor. Segundo o Presidente do Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores (Sindipeças), Paulo Butori, as fábricas de automóveis inauguradas recentemente importam cerca de 30% dos componentes dos veículos que produzem. Os carros de médio porte mais antigos no mercado têm de 20 a 25%

²²³ Marx, Roberto. “A indústria automobilística brasileira”, in Castro, Nadya Araújo de (org.). A máquina e o equilibrista: inovações na indústria automobilística brasileira – Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1995, p. 182.

de peças importadas e os de motorização menor, cerca de 10% (“O Estado de São Paulo”, 14/03/99). Tal fato possui impactos importantes no desenvolvimento econômico nacional, na medida em que afasta parte dos fornecedores nacionais do mercado, impede o repasse de tecnologia por parte das montadoras para as empresas fornecedoras nacionais e gera desemprego no setor, com a quebra, reestruturação ou desnacionalização das empresas fornecedoras de autopeças.

Dessa forma, segundo estudo realizado pelo DIEESE em conjunto com o Sindicato dos Metalúrgicos do ABC²²⁴, o setor de autopeças instalado no país estará em risco de sucateamento. Antes mesmo dessa MP [referente ao “Regime Automotivo”], as importações de autopeças já subiram em 200% entre 1992 e 1995. Este setor detinha cerca de 2 mil empresas no final dos anos 80; mas hoje possui apenas mil empresas, e se estima que nos próximos anos poderá contar com apenas 500 empresas. Com a MP, o impacto poderá significar uma redução de até 1/3 da força de trabalho do setor de autopeças, o que corresponde a perda de quase 100 mil postos de trabalho²²⁵. A Medida Provisória de 1994 também abre espaço para que as empresas possam trazer volumes expressivos de máquinas, equipamentos e ferramentais, pagando tarifas de importação praticamente zeradas, e assim barateando os preços dos equipamentos.

Em complemento, a chegada das novas empresas do setor ao país poderá causar graves problemas, pois a capacidade instalada da indústria automobilística permitia uma

²²⁴ Sindicato dos Metalúrgicos do ABC, *op. cit.*, p. 104-05.

²²⁵ Porém, nem sempre a internacionalização dos componentes é uma saída eficiente para as empresas envolvidas na produção de automóveis. Como nos lembra Carlos Wagner, da fábrica da Volkswagen de Resende, a logística necessária para a importação de peças e componentes é muito onerosa:

“A média aqui da fábrica de Resende vai dar 97% de índice de nacionalização, isso tende a cair um pouco com a entrada da nova geração de motores eletrônicos. Deve ser uma operação logística monstruosa fazer um “just-in-time” com importação. A pior coisa que pode existir é você parar uma linha de produção por falta de componentes. Esse deve ser o pavor de qualquer gerente de manufatura. Você pára uma linha de produção por falta de um componente local, que você sabe que de 8 a 24 horas você resgata, tem um dia de produção para você recuperar, já é apavorante, imagina você pára uma linha de produção por causa de um componente que na melhor das hipóteses vai levar 24 horas, fora o desembaraço alfandegário que é um buraco enorme, então chega uma hora quando você não consegue ter domínio de determinadas atividades, por melhor inter-faciamento que você tenha, você não tem o mínimo domínio, o mínimo gerenciamento nesse processo, você começa a trabalhar com estoque estratégico, isso significa volume que você não está utilizando, e parada de linha: o que não foi produzido nunca mais será produzido. Para nós isso é uma visão que nós temos, sabemos, se nós não tivemos perdas de produção isso se deu graças à grande flexibilidade da produção que nós temos, conseguimos adiantar alguns produtos. E nós tomamos as nossas salvaguardas e temos a maior flexibilidade possível. Flexibilidade de mudar o “mix” de produção durante o dia de produção, mas isso também tem limitações. Você não consegue produzir hoje um veículo que você estava pensando em produzir daqui a três meses, não chegaram nem os componentes, já que você trabalha com estoques muito reduzidos”.

produção em 1998 de 3 milhões de veículos. Nesse ano, foram consumidos 1,7 milhão, o que revela excesso de capacidade do setor (“O Estado de São Paulo, 29/11/99). O aumento da capacidade instalada, com os novos investimentos acirrará em muito a disputa pelo mercado nacional.

Com o acirramento da competição interna, as empresas tradicionais do setor no Brasil buscam uma reformulação dos processos produtivos visando alcançar a *produção flexível*. Tal reestruturação tem início com a abertura do mercado nacional, em princípios da década de 1990. Segundo Ferro²²⁶, escrevendo no início da década de 1990:

“Em 1990 e 1991 foram realizados os maiores investimentos da indústria, respectivamente US\$ 790 e 880 milhões. Para os próximos 4 anos estão previstos investimentos anuais superiores a US\$ 1 bilhão/ano. A maior parte desses recursos estão sendo alocados para o desenvolvimento de produtos e devem se originar muito mais dos resultados das operações no Brasil do que das respectivas matrizes das empresas”²²⁷.

Tal quadro se modificou com a entrada das novas empresas do setor, o que aumentou o volume investido em novas unidades e na modernização das linhas de montagem já existentes, paralelamente ao aumento da competição e necessidade de uma efetiva reestruturação produtiva por parte das montadoras para se adequarem ao ambiente mais competitivo.

Observa-se então, a busca por parte das empresas de um aumento da produtividade, redução de custos e aumento da qualidade dos produtos através de programas específicos.

“No que diz respeito à base técnica, a mudança estrutural se dá em função da automação industrial, destacada pela introdução seletiva e reduzida em comparação a fábricas de outros países. Mas, internamente, no Brasil, existem diferenças importantes: fábricas mais novas, como Fiat Betim, Volkswagen Taubaté, GM São José, a planta remodelada da Ford Taboão, caracterizam-se por possuir um parque fabril com um grau mais elevado de equipamentos microeletrônicos.

²²⁶ Ferro, José Roberto, *op. cit.*, p. 40.

²²⁷ Segundo o diretor da área de Finanças da Volkswagen do Brasil, Roberto A. Cortes, os recursos para investimento da empresa no Brasil são provenientes dos recursos gerados no próprio país.

Os equipamentos mais presentes nas áreas produtivas são:

- a) computadores - para gerenciamento de informações, programação, controle de produção etc;
- b) máquinas-ferramenta CNC (Comando Numérico Computadorizado), especialmente nas áreas de usinagem;
- c) controles programáveis (CP ou CLP), para comando de painéis eletro-eletrônicos, linhas de montagem etc;
- d) robôs: utilizados principalmente em atividades de solda e pintura, e, em alguns casos, na montagem de componentes como vidros, quando aspectos como regularidade afetam os padrões de qualidade do produto;
- e) sistemas de transporte automático e flexível de materiais ou chassis (FTS/AGV), bem como sistemas de movimentação e armazenagem controlados por computador;
- f) sistemas CAD/CAM: para aplicação dos projetos de produtos e processos, bem como para interligação entre a programação e a fabricação²²⁸.

Além do investimento em novos equipamentos, as montadoras estão investindo em reorganização do processo produtivo através de inovações gerenciais, algo que já havia sido tentado nos anos 80. Por exemplo, Maria Tereza Fleury e Afonso Fleury²²⁹ destacam a atuação da General Motors do Brasil (GMB) no que se refere aos programas de racionalização dos processos produtivos. Tal empresa adotou programas de Controle de Qualidade, está procurando melhorar sua relação com os fornecedores - o programa ÓTIMO busca a melhoria contínua envolvendo diretamente os fornecedores - e instituiu um Programa de Melhorias Contínuas (PMC) que possibilitou uma maior flexibilização de sua estrutura produtiva que se refletiu em um aumento da eficiência da empresa - a capacidade de produção subiu de 20 para 25 veículos/hora em um período de três anos.

De modo geral, as empresas do setor têm buscado uma diminuição do número de fornecedores diretos - diminuindo o seu número em cerca de 30%²³⁰ - e um melhor relacionamento com estes, evoluindo assim num aperfeiçoamento do sistema *just in time* e aumentando as possibilidades de quebrar parte da rigidez do sistema produtivo. O estudo de caso em Resende é altamente ilustrativo dessa tendência, na medida em que o número de

²²⁸ Sindicato dos Metalúrgicos do ABC, *op. cit.*, p. 39-40.

²²⁹ Fleury, Maria Tereza & Fleury, Afonso, *op. cit.*, p. 182-83.

²³⁰ Ferro, José Roberto, *op. cit.*, p. 39.

fornecedores finais para a Volkswagen em sua fábrica de caminhões ficou reduzido a sete, que trabalham em uma organização de módulos. O sistema modular também foi adotado pela General Motors em sua nova fábrica em Gravataí (RS) para a produção de um modelo de “carro popular”.

A pressão para o aumento da qualidade e da eficiência na entrega de componentes por parte das montadoras sobre as empresas do setor parece ser a principal motivação para que os fornecedores adotem métodos de produção que visem qualidade e rapidez nas entregas. Mas essa relação entre fornecedores e montadoras continua ainda problemática, como já havia assinalado no primeiro momento de reestruturação produtiva ao longo dos anos 80.

Ao realizar uma pesquisa de campo sobre a implantação de novas formas organizacionais na indústria brasileira de autopeças, Anne Caroline Posthuma²³¹ afirma que:

“As montadoras desempenham um papel importante de promover novas práticas de qualidade entre os seus fornecedores no Brasil, oferecendo cursos introdutórios, ajudando na adoção de novas práticas e oferecendo prêmios anuais para os fornecedores excepcionais.

Por outro lado, os fornecedores de componentes comentavam que algumas montadoras foram inconsistentes e simplistas nos seus programas de qualidade e, conseqüentemente, deram sinais ambíguos para seus fornecedores. Por exemplo, os fornecedores reclamaram que as montadoras simplesmente exigiam o CEP [Controle Estatístico de Processo] como uma medida fácil de qualidade, pois seria difícil de impor a todos os produtores de autopeças um programa compreensivo de qualidade de produção. Segundo, os programas e padrões de CQ [Controle de Qualidade] impostos pelas montadoras variavam muito; por exemplo, enquanto uma montadora exigia documentação rígida e burocrática das técnicas e resultados do programa de CQ nos fornecedores, uma outra montadora especificou que um inspetor deveria vigiar cada vinte máquinas na linha de produção. Esses diferentes requisitos para expandir os sistemas de monitoramento da qualidade levaram à opinião entre muitos gerentes nas empresas fornecedoras de que as montadoras foram satisfeitas [sic] com mudanças cosméticas e não estruturais para melhorar a qualidade dos produtos. Finalmente, os **slogans** tipo “qualidade primeira”

²³¹ Posthuma, Anne Caroline. “Técnicas japonesas de organização nas empresas de autopeças no Brasil”, in Castro, Nadya Araújo de, *op. cit.*, p. 307-08.

inventados na diretoria de cada montadora não foram necessariamente os mesmos critérios utilizados pelo seu departamento de compras, que tende a ser mais interessado em preço do que em qualidade. Um gerente de controle de qualidade numa empresa de autopeças sintetizou o seu dilema da seguinte forma: “quem eu devo satisfazer: a departamento de compras ou ao departamento de controle de qualidade?”

Uma explicação para esse comportamento inconsistente das montadoras com os fornecedores se encontra na estrutura diferente das relações tradicionais entre as montadoras e os fornecedores no Japão e no Ocidente. Tipicamente, as montadoras japonesas têm uma relação quase permanente com seus fornecedores, com participação acionária, troca de pessoal e empréstimos de capital operacional e equipamento. A sobrevivência mútua é crítica porque os seus destinos estão amarrados; conseqüentemente, as montadoras e os fornecedores compartilham as idéias de resolver problemas. Em contraste, as montadoras ocidentais estão acostumadas a relações mais distanciadas de seus vários fornecedores, que precisam concorrer para o mesmo contrato de fornecimento na base de preço. Freqüentemente, o fornecedor resolve levar um prejuízo de curto prazo para ganhar um contrato, porque espera reverter as perdas dentro de algum tempo. Conseqüentemente, não é surpreendente que a preocupação com o preço freqüentemente pese mais do que os fatores de qualidade”.

Segundo Carlos Wagner, da Volkswagen de Resende, a relação cada vez mais estreita entre fornecedores e a montadora é o caminho para a maior eficiência produtiva:

“Tínhamos um desafio muito grande que era obter uma fábrica e o desafio ficava maior ainda já que você tinha que pensar no terceiro milênio aonde fazer uma fábrica igual a qualquer outra nos colocaria competitivos durante um tempo, mas qualquer outro paradigma que se usasse poderia nos tirar do mercado. Então nós resolvemos ir buscar novas visões, e dentro do nosso processo, nossa equipe de produção passou por uma autocrítica muito grande, que a gente pode sintetizar da seguinte forma: No que é que nós somos bons? No que os caminhões Volkswagen são bons? Nós somos bons em projetar, desenvolver e certificar novos veículos e vendas e pós-vendas...O que tem aqui no meio, que é a produção, nós éramos idênticos a qualquer outro, então por que não buscar uma nova idéia aonde aquele

fornecedor, já que nós somos essencialmente montadores, nós não fabricamos um só motor, não fabricamos uma caixa de câmbio, não fabricamos nada disso para caminhões, nós fabricávamos chassis e nós entregaríamos para qualquer empresa que possuísse tecnologia e soubesse fazer. Em suma, dentro da idéia de que nós sabemos projetar, desenvolver, certificar e vender e o pós-venda, o processo produtivo poderia perfeitamente ficar nas mãos daqueles que já eram nossos fornecedores desde que também investissem na oportunidade de melhorar o seu produto sendo responsável pela montagem dele. Uma coisa é você ser responsável por um produto que você entrega para alguém que vai montá-lo em algum lugar. Todos os programas que envolvem esses produtos para montagem você tem que discutir com o fabricante para ele melhorar a produção, já ele sendo responsável por ela, ele mesmo desenvolve melhorias de uma forma muito mais rápida e mais eficiente, não tem alguém chegando para dizer: Eu não consigo montar...Porque ele mesmo vai ter que montar, ele vai buscar então mais facilidade na montagem. Essa idéia foi para frente, a empresa e alguns fornecedores aceitaram o desafio, e eu acho que a gente tem sido bastante feliz no atendimento desse objetivo.

Outro ponto importante é que aqui temos oito culturas diferentes e quando a gente fala em oito culturas diferentes estão representados três dos cinco continentes. Tem firmas que são de capital americano, tem firmas de capital brasileiro, firmas de capital europeu e firmas que têm capital japonês. Então são culturas e culturas. E esse caldo cultural é que vem configurando o novo sistema. Na verdade passamos por um processo de entropia, sinergia e simbiose.

O que nós tentamos buscar aqui é uma sinergia com os fornecedores, uma evolução constante, porque se você ficar em apenas uma inovação, fica muito fácil para os concorrentes te alcançar. Buscamos então uma radicalização do modelo modular, rompendo com o antigo padrão e buscando essa sinergia com os fornecedores. Mas isso ainda não foi adequadamente medido em termos de produtividade, por falta de instrumentos adequados, e também a relação com os fornecedores pode melhorar e podemos atingir níveis superiores de produção. Vamos tentar atingir um processo de simbiose com os nossos fornecedores”.

A modernização das plantas se dá através da mudança organizacional da produção, e não somente através do uso de maquinário mais sofisticado tecnologicamente, pois essa última solução exige maiores investimentos em um quadro de instabilidade econômica. Esse

é o caso da fábrica de caminhões de Resende, que segundo Carlos Wagner, possui apenas dois robôs em toda a sua cadeia produtiva. O aumento de produtividade foi buscado através do consórcio estabelecido com os fornecedores, modularizando a produção.

No caso da fábrica de Resende, a empresa resolveu partir para a radicalização do sistema de módulos, entregando aos fornecedores a responsabilidade não apenas de fornecimento dos componentes, mas também de sua montagem, o que levou a uma enorme economia de mão-de-obra por parte da Volkswagen, sendo que os funcionários da Volkswagen em Resende se limitam às funções de engenharia, qualidade e certificação dos caminhões. A fábrica conta também com uma equipe técnica para adequar seus produtos às normas e legislações de outros países, alvos de exportação da empresa. Os fornecedores são os responsáveis pelos módulos de montagem, pelas peças, pela linha de montagem e pelo retrabalho nas partes com defeito. Os fornecedores que compõem o consórcio modular são os seguintes: Iochpe-Maxion (chassi), Méritor (suspensão e eixos), Remon (rodas e pneus), Powertrain (motor), Delga (armação de carroceria), Carese (pintura), VDO (tapeçaria).

Basicamente há uma união de um sistema modular com a linha de montagem. A flexibilidade entre as funções de cada módulo pode ser grande no interior desses, mas é impossibilitada “inter-módulos” pela própria organização da planta em empresas diferentes dividindo o mesmo espaço. A flexibilidade é portanto interna ao módulo e com relação aos produtos, mas os funcionários de um módulo são especializados nas funções desse e não podem ser intercambiáveis entre os módulos diferentes.

Espacialmente, a fábrica depende do fornecimento externo dos componentes modulares, por exemplo, o chassi vem da fábrica de Iochpe-Maxion de Diadema. Internamente, como já observado, os módulos se dispõem uns ao lado dos outros, divididos por faixas brancas, e a produção é concentrada em um único galpão.

Podemos entender então a possibilidade de “enxugamento” da fábrica de Resende com relação ao uso da mão-de-obra:

“Os lay-outs das fábricas são modificados, investimentos em equipamentos e novas linhas de montagem são acelerados, ações de racionalização e treinamento se multiplicam. O processo de reestruturação produtiva se insere nas transformações verificadas no setor em âmbito mundial, buscando cada empresa garantir ou ampliar

sua fatia do mercado brasileiro - cada vez mais aberto às importações, bem como em termos internacionais (via exportações)”²³².

Paralelamente ao processo de reformulação das relações entre as empresas e seus fornecedores, observa-se um processo mais geral e abrangente de *terceirização* que passa a ocorrer com a reestruturação das unidades produtivas:

“No que diz respeito às mudanças na relação entre empresas, o maior destaque deve ser dado ao rápido processo de **terceirização** promovido pelas empresas. Inicialmente restrito aos serviços de apoio à produção, como alimentação, transporte, vigilância, assistência médica, pouco a pouco a terceirização passa a ser realizada nas próprias atividades diretamente ligadas à produção (especialmente no fornecimento de componentes, o **outsourcing**).

O objetivo empresarial anunciado é o de “focalizar” suas operações: ouve-se com frequência que o “negócio” das montadoras é montar automóveis, e nada mais que isso. Na maior parte dos casos, os processos tipicamente produtivos passam a ser executados nas instalações da empresa contratada pelas montadoras.

(...) Além das atividades de manutenção, existem algumas situações em que a montadora cede espaço e equipamentos para que o fornecedor opere internamente à sua própria fábrica, dentro do espírito de “condomínio”...Isto facilita a integração, mas pode causar grande segmentação entre os trabalhadores.

Nesse sistema a montadora cede, para um ou mais fornecedores, parte da área de sua fábrica para a instalação e/ou operação de determinada parte do processo produtivo. Os casos mais radicais nesse sentido são os projetos da Volks para a fábrica de caminhões em Resende, e a nova planta da Ford Taboão, para a produção do Fiesta. Mas existem exemplos anteriores mais “modestos”, porém não menos relevantes (corte e estampagem de chapas da Fiat pela Usiminas, preparação de tintas pela Renner etc.)”²³³.

A *terceirização*, porém, não tem como único efeito o aumento da produtividade e eficiência das plantas produtivas. Quando as grandes empresas do setor terceirizam parte da

²³² Sindicato dos Metalúrgicos do ABC, *op. cit.*, p. 38.

²³³ *Idem*, p. 41, 42, 43 e 45.

produção, freqüentemente ocorre, segundo Anne Caroline Posthuma²³⁴, que se baseou em um estudo do DIEESE e da CUT de 1993, a redução do salário (muito provável quando o trabalho vai passando para uma empresa menor), a perda de benefícios recebidos numa empresa maior, a precariedade de trabalho e a insalubridade de pequenas empresas prestando serviços terceirizados. Observa-se uma sensível piora nas condições de trabalho e emprego quando se trabalha com as empresas menores, que fornecem para as grandes empresas que são as paradigmáticas do *toyotismo*.

O processo de **terceirização** da produção acarreta uma crescente dificuldade de articular a organização dos trabalhadores. Isso fica claro a partir da declaração de Marcos Carnielli, responsável pelas relações trabalhistas da Volkswagen:

“Em Resende, existe a Volkswagen e mais sete empresas. Então tem empresa que quer, empresa que não quer. Então além de uma negociação com o sindicato, você tem que ter uma negociação com as empresas do grupo. E normalmente no Brasil, a comissão de fábrica...Existe uma certa resistência das empresas à adoção das comissões de fábrica. E, as empresas que estão lá também são multinacionais, mas não muito acostumadas à convivência com a comissão de fábrica. Então lá não tem. Se bem que em todas as negociações que nós estamos fazendo lá, sempre tem participado uma pessoa que representa os trabalhadores. Oficialmente não tem. Quando nós discutimos a participação nos resultados, o banco de horas, eles participaram. Ontem, fechamos na mesa essa discussão de data-base, houve participação, então não tem uma representação formalmente constituída, mas eles têm participado das discussões em vários assuntos.

Essa escolha informal é feita da seguinte forma: há uma empresa, por exemplo, com cinquenta empregados, então eles escolhem um que vai estar lá participando. Mas não é uma representação formalmente constituída. Aqui e em Taubaté, os membros da comissão de fábrica têm tempo livre, proteção e estabilidade, um período de mandato. Lá é informal, aqui é constituído oficialmente desde 1982, são características diferentes”.

²³⁴ Posthuma, Anne Caroline, *op. cit.*, p. 51.

Para Carlos Wagner, da fábrica de caminhões de Resende, não haveria a necessidade da instalação de uma comissão de fábrica, conforme é a tradição da empresa na Alemanha e em várias partes do mundo, pois :

“Eu só posso interpretar da seguinte forma: aqui não existe comissão de fábrica. Nem se pretende ter. Tem um modelo onde a transparência é tão grande que a gente não vê ainda essa necessidade de uma comissão, não é uma demanda por parte do nosso funcionário.

O trabalho é organizado, os canais de representação podem ser outros. Havendo ausência de um funcionário Volkswagen no processo produtivo, na manufatura, qual a necessidade de uma comissão de fábrica Volkswagen? Não existe. Eu não tenho um operário, então eu não tenho a necessidade dessa comissão de fábrica”.

Nota-se, também, que as mudanças na organização espacial das plantas fabris possuem um papel importante no processo de reestruturação produtiva do setor. Seria o *lay-out* da fábrica um obstáculo intransponível, uma barreira espacial efetiva? Segundo Carlos Wagner Pereira, Supervisor de Montagem da fábrica de Resende da Volkswagen, existe a possibilidade de se adaptar uma planta concebida para a produção nos moldes tipicamente *fordistas* - como a fábrica da Volkswagen em São Bernardo, na via Anchieta - para formas mais flexíveis de produção, porém, a eficiência do novo modelo pode ser comprometida ou os custos de conversão podem ser proibitivos. Segundo ele:

“Sem dúvida, a fábrica da Anchieta não nasceu com esse tipo de modelo mais flexível. Ela é uma fábrica que começou a ser erigida na década de 50, com um projeto, provavelmente na melhor das hipóteses, da década de 50, mas que era uma reprodução do modelo de 1920, 1910...Sem dúvida apresenta razoável grau de dificuldade, ela não tem um “lay-out” apropriado, ela não foi construída visando alguns conceitos que hoje são primordiais, como a maximização de logística, uma maior flexibilização de produtos, ela está muito mais voltada para grandes volumes, o que foi o modelo Volkswagen durante décadas. A Volkswagen passou anos fabricando um veículo só. Agora, isso nada impede, se a nossa relação custo-benefício diz que vale a pena mexer em tantas obras civis, o que eu acho difícil, mas

não impossível, sempre existem soluções engenhosas. Precisa ver o custo-benefício disso. Por exemplo, a logística daquela fábrica não permite vários pontos de suprimento, aqui, não sei se você notou, mas existem pontos específicos de suprimento junto aos módulos, ou seja, é muito pouca circulação de empilhadeiras, de porta-contêineres nessa fábrica. Foi maximizado o modelo logístico. Cada módulo tem o seu recebimento localizado e junto ao seu processo”.

Então, devemos levar em conta, num primeiro momento, e em uma “escala da firma”, as possibilidades e restrições oferecidas pelos valores de uso responsáveis pela produção e reprodução do valor. Isso fica claro no caso da fábrica da via Anchieta da Volks, na medida em que ela ofereceria uma primeira “resistência física” às transformações em curso no setor, revelando o papel ativo do espaço. Segundo anúncios na imprensa, a planta da Volks da Via Anchieta será demolida e reconstruída para a reestruturação de suas atividades produtivas em moldes mais “enxutos”. Antes desse anúncio, em entrevista concedida para o presente trabalho, Marcos Carnielli, da Volkswagen, insinuou a possibilidade da tomada dessa decisão por parte da empresa:

“Nós temos um estudo, é apenas um estudo, de implantar um parque industrial, que teria fornecedores, que ao invés de fazer submontagens fora, eles fariam dentro da fábrica, fariam a submontagem e entregariam, dessa forma o processo de logística ficaria muito mais rápido. Então é um processo que pode acontecer, não há uma definição ainda. Assim você pode diminuir um pouco o tamanho da Volkswagen, mas crescer no parque industrial com fornecedores aqui dentro desenvolvendo essas atividades, isso pode acontecer. Na nossa fábrica de Curitiba já está sendo feito assim, a Audi-Golf da Volkswagen tem um terreno e em um outro terreno ao lado você tem os fornecedores, que fazem a submontagem e trazem módulos prontos para se fazer a montagem final do carro. É um processo que pode ocorrer aqui também”.

A espacialidade interna das unidades produtivas é alterada, pois unidades inteiras de produção são desativadas com o processo de terceirização. Por outro lado, os fornecedores em alguns casos passam a operar no interior das plantas, alterando a rede de relações de fornecimento que antes dependia de uma infra-estrutura de comunicações e transportes.

Mas, em outros casos, tais reorganizações acabam por ampliar a rede de relações em termos de distâncias, ligando fornecedores de outros estados brasileiros ou de outros países à montadora. Nesse ponto, o sindicalista Geovaldo acredita que a solução de terceirizar a produção, desativando unidades das grandes plantas, para torná-las “enxutas” e “focalizar” a produção traz graves transtornos para as comunidades (podemos citar o caso da Toyota no Japão que atormenta os moradores das proximidades de sua planta principal com as intermináveis filas de caminhões de fornecedores em suas portas):

“Dando um detalhe sobre a Volkswagen, aqui temos duas situações: hoje a Volkswagen tem áreas que estão por reestruturar, área montada na década de 50. E tem áreas que estão já bastante modernizadas, robotizadas e a gente tem acompanhado essas mudanças; por exemplo, qualquer terceirização ela tem que ser discutida conosco, qualquer implementação tecnológica que possa influenciar as condições de trabalho tem de passar por negociações.

Então, as mudanças estão em curso, e a gente tem buscado interferir. O que o pessoal diz, que a fábrica da Volks aqui do ABC é uma fábrica atrasada, não reflete a realidade. Diz-se que não existe mais uma fábrica desse tamanho, isso é uma mitificação. Uma fábrica desse tamanho pode ser produtiva, depende de como você a administra, como você distribui a produção dentro dela. A meu ver, o tamanho dessa fábrica é a sua vantagem. Quer que se compre peças de uma fundição de Santa Catarina, trazendo-as de caminhão, a um custo de logística desgraçado e poluindo e engarrafando o trânsito ao invés de se produzir aqui, com administração, com custo controlado. Mudando a produção desses componentes busca-se na verdade a redução de salário, a precarização das condições de trabalho”.

A precarização das condições de trabalho caminha lado a lado com o desemprego. O pessoal empregado (tanto no nível administrativo quanto no do “chão de fábrica”) vem diminuindo, sendo a redução de aproximadamente 30% da mão-de-obra utilizada nas empresas do setor automobilístico²³⁵. Porém, como assinala Nadya Araujo Castro²³⁶ o movimento conjuntural da economia (forte recessão do início dos anos 90) não pode ser deixado de lado na explicação para a retração no nível de emprego, embora parte dessa

²³⁵ Ferro, José Roberto, *op. cit.*, p. 40.

²³⁶ Castro, Nadya Araújo de, *op. cit.*, jan./mar. 1994, p. 21.

redução deva ser creditada ao processo de modernização e racionalização das plantas. Segundo dados colhidos pela reportagem do jornal “O Estado de São Paulo” (27/09/99), a média de trabalhadores utilizados pela indústria de material de transporte caiu de 666,30 para 356,75 no período de 1989 a 1996.

Tal processo, porém, relaciona-se muito mais a um “enxugamento” do pessoal empregado nas empresas, com a finalidade de redução de custos, do que uma completa e abrangente adoção de novas tecnologias produtivas - como uma intensa introdução de autômatos na linha de produção. Como fica claro nas palavras do sindicalista e membro da Comissão de Fábrica da Volkswagen, Celso Rotuolo, o Paraná, ao comentar a ameaça de demissões por parte da empresa de um grande número de funcionários:

“Bom, a realidade é que a empresa começou as negociações dizendo ter sete mil e quinhentas pessoas excedentes no final do ano. Só que em momento nenhum a diretoria do sindicato contestou esses números e tentou ver se era verídica ou não essa colocação da empresa. E a gente entende que a empresa entrou com um blefe, porque hoje, até mesmo hoje, se ela demitisse sete mil e quinhentas pessoas a produção não roda, ela não está preparada para isso, ela não fez a sua reestruturação ainda. Se já tivesse sido feita a reestruturação, tudo bem. Mas enquanto ela não começar a fazer a sua reestruturação é humanamente impossível ela rodar a produção com menos sete mil e quinhentos operários”.

Para o sindicalista, o resultado dessa pressão teria sido a redução dos salários dos trabalhadores, redução essa, negociada com a diretoria do Sindicato dos Metalúrgicos do ABC.

A questão do emprego no setor torna-se importante na medida em que a criação de maior capacidade produtiva é acompanhada por um decréscimo dos postos de trabalho. Observa-se, na década de 1990, um aumento da produtividade no setor automotivo que é acompanhado por uma redução de pessoal. Segundo estimativas do DIEESE/Sindicato dos Metalúrgicos do ABC, mesmo com um aumento de investimentos nos setor automobilístico, o número de empregos deverá cair nos próximos anos:

“Poderia parecer estranho que tantos investimentos resultem, em termos líquidos, em menos postos de trabalho. Mas,..., tais investimentos serão acompanhados de alto grau de automação, terceirização e importação de componentes. Além disso, a produção deles resultante tomará inevitavelmente parcelas de mercado das plantas já existentes (o que obrigará as plantas a forçarem o aumento de sua produtividade)”²³⁷.

Tal fato pode ser observado na tabela abaixo:

Tabela 3
Montadoras - Brasil

Ano	1980	1983	1985	1987	1989	1991	1993	1995	1998
Produção (unidades)	1.165, 1 mil	896,4 mil	966,7 mil	920,7 mil	1.013,2 mil	960,2 mil	1.391,4 mil	1.635,6 mil	1.585, 6 mil
Emprego	133,8 mil	101,0 mil	122,2 mil	113,4 mil	118,3 mil	109,4 mil	106,7 mil	103,9 mil	83,0 mil
Produtividade (veíc/trab/ano)	8,7	8,7	7,9	8,1	8,5	8,8	13,0	15,7	19,1

Fonte: Sindicato dos Metalúrgicos do ABC, *op. cit.*, p. 22 & ANFAVEA.

Por sua vez, os acordos da Câmara Setorial no início da década de 1990 permitiram uma redução no volume de demissões, que teria sido maior caso estes não ocorressem, sendo a redução nos postos de trabalho, uma das principais motivações dos sindicatos para as negociações. Porém, o quadro recessivo do final da década de 1990 e a desativação da Câmara Setorial por iniciativa do governo federal têm renovado o ímpeto de demissões no setor. A Ford tentou, sem sucesso, entre dezembro de 1998 e janeiro de 1999, demitir 2.800 funcionários de sua fábrica de São Bernardo do Campo (SP), o que representaria um corte de 41% do número de funcionários da unidade. A ação da empresa se justificaria, segundo

²³⁷ Sindicato dos Metalúrgicos do ABC, *op. cit.*, p. 101.

comunicado divulgado no dia 18 de dezembro de 1998, pelas necessidades de enfrentamento da “redução de demanda”, observada no período (“Folha de São Paulo”, 19/12/98). Essa tentativa de demissões em massa foi eficientemente combatida pelo Sindicato dos Metalúrgicos do ABC, o que levou a empresa a rever as demissões. Na entrevista concedida para o presente trabalho, o Diretor de Base do Sindicato dos Metalúrgicos do ABC, Geovaldo Gomes dos Santos, esclareceu a ação do sindicato, decisiva para a mobilização favorável da opinião pública aos demitidos e para a vitória dos trabalhadores do ABC nessa batalha.

Segundo ele, a estratégia do sindicato foi trabalhada:

“O que eles fizeram? Demitiram. E o sindicato veio e ocupou a fábrica. Ocupação, isso, até na cabeça do cara que mora debaixo da ponte... Eles conseguiram enfiar na cabeça do pessoal que quando o cara ocupa um pedaço de terra, que foi roubado, inclusive, como no Pontal do Paranapanema onde as terras foram griladas pelos latifundiários, todo mundo se volta contra a invasão de terras, como se fossem propriedade deles, como se fosse a terra dele que ele não tem. Pois é, isso o capitalismo conseguiu, a elite conseguiu enfiar na cabeça do pessoal.

A empresa pensou que a gente fosse invadir a fábrica, aí chamariam e polícia e nos desalojavam. Mas nós não fizemos isso, nós chamamos as famílias para lá e mostramos o que a Ford estava fazendo. E com a opinião pública a nosso favor eles tiveram que voltar atrás. A gente pegou a imagem da Ford mesmo, e buscou desgastá-la até não poder mais. E vai levar tempo até ela recuperar essa imagem. Então foi isso, foi uma forma de ação sindical, e fizemos com que a Ford voltasse atrás”.

Revela-se, nesse depoimento, uma visão tática do uso do espaço²³⁸, através da idéia de ocupação de áreas estratégicas mas que não justificasse uma ação repressiva da empresa nem dividisse a opinião pública. Porém, a “ocupação” simbólica do pátio da empresa, como realizado, pelos trabalhadores demitidos e seus familiares, pelos trabalhadores da empresa e pelos sindicalistas, conferiu grande visibilidade ao movimento e ao drama dos

²³⁸ Lacoste, Yves, *op. cit.*, p. 38.

desempregados. O uso do espaço como instrumento de luta foi um aspecto importante na vitória do movimento sindical nesse episódio.

Porém, nem todos concordam com a vitória dos trabalhadores no episódio da Ford, considerando-a uma *vitória de Pirro*. Esse é o caso de Celso Rotuolo, o Paraná, que apresenta suas razões para acreditar que a vitória do sindicato foi relativa e até mesmo ilusória:

“No caso da Ford, dizer que se evitou a demissão de 2800 funcionários pela ação sindical é uma grande mentira. Hoje, se você for ver, desses 2800 deve ter em torno de 1500 a 1800 remanescentes. A pressão em cima desses funcionários que estão fora da empresa era tão grande por parte da empresa, com tantas notícias que saem na própria mídia, que incentiva isso, que o cara acaba indo lá aceitar o pacote de demissão voluntária, como é o caso da Volkswagen. Ela abriu agora, até agosto, um pacote de demissão voluntária. “Demissão voluntária”, porque a gente sabe, não é a nossa área aqui, mas a gente sabe que em outras áreas aí a comissão de fábrica é conivente com a pressão que a chefia exerce sobre o trabalhador, dizendo que se ele não pegar o pacote ele vai ser demitido sem o pacote. Demissão voluntária: é complicado você usar esse termo, porque o cara adere ao pacote, ele vai embora, e a empresa não coloca ninguém no lugar dele. Aquele posto é fechado. E o que é que acontece? Quem fica, acaba absorvendo aquele outro trabalho, ocorre um enxugamento da máquina...”

Mas, se por um lado os trabalhadores organizados souberam tirar proveito do espaço para alcançar seus objetivos na luta de classes (mesmo considerando que resultados mais duradouros somente podem advir de um movimento mais articulado entre trabalhadores e outras forças sociais), as empresas também sabem como se defender. A montadora FIAT, dada a sua experiência na Itália com a organização de seus operários em uma grande unidade fabril (que praticamente transformou Turim em uma “cidade fábrica”), buscou cortar o mal pela raiz quando se instalou em Betim, Minas Gerais.

“Podemos identificar a necessidade que a FIAT sente de não reproduzir o conceito de “cidade-fábrica”, adotado nos anos 50 e início dos anos 60, que acabou

se transformando numa base forte de solidariedade e autonomia do coletivo de trabalhadores.

No Brasil, a FIAT implementou uma separação radical entre a fábrica e a vida dos trabalhadores. O acesso à montadora só é possível através do sistema de transporte coletivo da própria empresa. Foram empregadas pessoas de vários municípios distantes um do outro (de 12 a 100 km). Verifica-se claramente uma estratégia de **desconcentração e descentralização de sua mão de obra**, ficando muito difícil a concentração dos trabalhadores em assembléia e reuniões²³⁹.

Tal estratégia da empresa faz parte de sua filosofia mais ampla de autoritarismo nas relações de trabalho, segundo Giorgio Romano Schutte²⁴⁰.

O fechamento de postos de trabalho tanto nas montadoras quanto no setor de autopeças possui um impacto profundo na organização sócio-econômica e espacial dos municípios tradicionalmente envolvidos com a produção automotiva, e como visto anteriormente, que centralizam grande parte da produção desse setor. A transferência de trabalhadores de postos de trabalho ligados à indústria automotiva para o setor terciário faz-se presente na região do ABC, segundo apurou reportagem da revista “Veja” do dia 07 de abril de 1999 (“O incrível acontece”). Proliferam pequenos negócios abertos com o dinheiro das indenizações obtidas com as demissões e com o processo de “demissão voluntária”; investimentos em shopping centers e imóveis, além de grandes redes de lojas. Mas, nas entrelinhas da matéria cinicamente otimista, percebe-se que a mudança a longo prazo terá um impacto negativo para a região, pois os novos postos de trabalho no setor de serviços e no comércio oferecem uma remuneração menor, e no caso dos autônomos, incerta, se compararmos com o rendimento familiar obtido pelos trabalhadores ligados ao setor automotivo. Associa-se a tal fato que a onda de demissões nos últimos anos já deixou 20% da população sem emprego, segundo a mesma reportagem da revista.

O que a reportagem da “Veja” não relata, é que a alta renda da região, fator determinante para a atração dos investimentos, é em grande parte obtida pela luta sindical para fixar a renda na região. Segundo a revista, o sindicato dos trabalhadores, ao lado dos incentivos fiscais oferecidos por outras unidades da Federação, seriam os responsáveis pela

²³⁹ Schutte, Giorgio Romano. “FIAT: entre despotismo e dinamismo, em busca de competitividade”, in Castro, Nadya Araújo de, *op. cit.*, p. 292.

²⁴⁰ Idem, p. 277-82.

redução nos postos de trabalho na indústria. Não é dessa maneira que o sindicalista Geovaldo enxerga a questão:

“Aqui, pelo poder do sindicato, eu acredito até que as empresas não saíam em maior número por causa de um sindicato como o nosso. Essa região, ela possui uma grande penetração do sindicato no meio social. Um problema sério é essa classe média ignorante que tem por aí, o português de padaria e outros, que dizem que “sindicato bom é sindicato morto”. Entender a questão dos sindicatos, especialmente do sindicato do ABC, passa por uma compreensão mais elaborada. A região do ABC hoje, ela tem essas condições em função inclusive da luta desse sindicato, que aqui gera renda. Não deixa que as coisas saiam, que riqueza que seja gerada aqui seja levada para Pittsburgh ou para Detroit, não é? E além disso tem uma condição de reformulação e de influência de sua política como de reformulação do político que de certo modo afeta as relações com as empresas e dentro das empresas. As empresas não resolvem sozinhas os problemas, as montadoras e o sindicato dialogam, este não fica só fiscalizando, mas também condicionando as mudanças e tem muita gente apresentando alternativas”.

A negociação entre as partes é uma forma fundamental para a manutenção dos níveis de emprego no setor. Em dezembro de 1998, no mesmo período no qual a Ford buscava demitir seus funcionários, a Volkswagen e o Sindicato dos Metalúrgicos do ABC e de Taubaté chegavam a um acordo inédito para evitar demissões em massa.

Dos 26 mil trabalhadores que a Volkswagen emprega nas fábricas de São Bernardo e Taubaté, a empresa ameaçava demitir 7.500 para adequar sua produção às vendas, que estavam em queda no final de 1998 e deveriam continuar em patamares baixos nos primeiros meses de 1999. Após um mês de negociações, a montadora descartou as demissões indicadas em troca do aval dos representantes dos trabalhadores para redução de gastos com funcionários. Os trabalhadores aceitaram reduzir a jornada de trabalho e os salários de parte dos funcionários, proposta sempre repudiada pela Central Única dos Trabalhadores (CUT), mas aceita dessa vez. A Volkswagen passaria, pelo acordo, a adotar a jornada de trabalho de quatro dias por semana na maior parte do mês de janeiro, o que corresponderia a uma carga semanal de 35 horas - a atual é de 42 horas. Tal redução da

carga de trabalho foi realizada com uma redução em 15% dos salários dos trabalhadores que ganhavam no período mais de R\$ 2.416 por mês (cerca de 13% do total), compensada parcialmente por um reajuste salarial de 2,98% e pela participação nos lucros (“Folha de São Paulo”, 10/12/98).

A Volks também adotou carga semanal de trabalho de 40 horas (a lei define 44 horas e os metalúrgicos praticam 42 horas), medida que na prática preservará empregos. A empresa pretende fechar 5 mil postos de trabalho em cinco anos, sem traumas, listas de demissões ou terror na fábrica, mas sim através do sistema de “demissão voluntária” e por aposentadoria sem reposição dos postos de trabalho. Segundo o vice-presidente de Recursos Humanos da Volkswagen do Brasil, Fernando Tadeu Perez, a empresa buscaria, dessa forma, reforçar a imagem da Volks perante o consumidor como uma empresa que trata com respeito seus trabalhadores. Assim busca-se introduzir no Brasil um “conceito” que já vigora no exterior: de o consumidor escolher a marca do produto que vai comprar levando em conta o papel social da empresa diante dos problemas locais (“O Estado de São Paulo”, 11/12/98).

Com relação à importância das negociações, tanto sindicalistas quanto dirigentes da empresa possuem a mesma opinião. Para Marcos Carnielli, encarregado da área de Planejamento de Relações Trabalhistas da Volkswagen:

“Hoje, na verdade a relação com o sindicato realmente é uma relação madura, bastante madura, eu entendo que tanto do lado sindical quanto do lado empresarial. Ambas as partes amadureceram, porque no passado você tinha a empresa que entendia que a administração era problema exclusivamente dela, certo? E o sindicato, quando começou a ganhar corpo, achava que ele tinha que brigar com a empresa, ele não estava muito preocupado com mais nada. Agora, com o passar do tempo, essa forma de relação começa a sofrer uma transformação, as partes começam a criar uma certa confiança uma na outra, começam a acreditar no que as partes falam, então aumenta a sua credibilidade, certo? Claro que isso depende de transparência, de uma série de informações. Então entendo que hoje o cenário mudou bastante. A relação é extremamente madura, quando você senta para conversar não tem mais aquela história de que quando você está na data-base o sindicato pedir 100 e a empresa oferecer 1. As coisas hoje são muito próximas, mas é claro que as partes têm que defender seus interesses, o que é natural. Mas

realmente é numa linha de buscar construir. Então é uma relação de que quando você tem um problema, você apresenta o problema e tenta se construir uma saída juntos. Tem funcionado dessa forma, principalmente com o Sindicato do ABC. Com os outros sindicatos a nossa relação não tem esse amadurecimento ainda. Mas, de qualquer forma, ela não foge muito disso. Mas ainda ela é relativamente nova. Assim, em Taubaté é parecido com o ABC, porque nós já estamos há um bom tempo lá. E quando você pega Resende, Resende ainda é novo, mas lá nós temos encontrado boas soluções. Inclusive ontem nós tivemos uma negociação lá, e nessa negociação nós chegamos num acordo”.

Para o diretor da área de Finanças da Volks, Roberto A. Cortes, o sindicatos também possuiriam um papel fundamental para a continuidade da permanência da empresa no ABC:

“A boa relação com os sindicatos possui peso fundamental na decisão da empresa continuar ou não no ABC. A Direção Sindical aqui do ABC tem se mostrado um interlocutor importante e maduro...Acabou essa estória de patrão de um lado e trabalhador de outro. O sindicalismo tem sido um agente especial no processo de apresentar propostas para o governo no que diz respeito ao aumento da demanda do setor automobilístico”.

Porém, a compreensão mútua entre o Sindicato dos Metalúrgicos do ABC e a empresa não parece ser algo consensual por parte dos trabalhadores. O próprio Marcos Carnielli reconhece esse fato:

“Você pode perguntar, qual é a relação com o sindicato, ela está legal, esta amadurecida? Sim, mas a base, ela também pensa assim? Entendo que não. A base entende acho, ainda na minha visão, que a relação deveria ser mais conflituosa, e não tanto no caminho de construção de alternativas”.

Para Celso Rotuolo, o Paraná, a desconfiança de parte considerável dos trabalhadores com relação aos acordos seria resultado da percepção de que eles estariam perdendo com as

negociações e que a diretoria do Sindicato dos Metalúrgicos do ABC estaria, com esse processo, perdendo a sua legitimidade de representação:

“Bom, a princípio, nós não somos contra a negociação, mas somos contra esse tipo de negociação que tem sido feito aí, na medida em que é uma negociação travada. O Sindicato hoje faz a negociação com a empresa e só depois é que leva a proposta para a assembléia referendar, não há mobilização dos trabalhadores. Com essa negociação, o trabalhador está sempre sendo lesado, a empresa não tem aberto mão de muita coisa. Os trabalhadores é que estão perdendo benefícios. O mal é que a direção sindical não consegue evitar as perdas e os trabalhadores já estão começando a perceber isso...Na última quinta-feira, na assembléia aqui na fábrica, ocorreram agressões verbais e físicas ao Luis Marinho [Presidente do Sindicato dos Metalúrgicos do ABC], ele teve de sair escoltado da empresa.

Eu penso da seguinte forma: quando o patrão fala bem de um sindicalista ou de um sindicato, alguma coisa está errada. Tudo parece muito bem arranjado no momento, muito certo, mas as coisas não estão tão boas assim, pelo menos para os trabalhadores.

Agora, quando o sindicato diz que tem essa disposição de negociar para manter o número de empregos, isso aí é uma grande inverdade, certo? É lógico que eles têm esse interesse, mas na prática não está funcionando assim. Essa política de parceria que foi implementada entre o sindicato e a empresa sempre se procura um meio de a empresa não diminuir o seu lucro. Pelo contrário, tenta aumentá-lo e foi isso o que aconteceu na última negociação que levou a todo esse transtorno de agressão a membros da comissão, do CIPA (Comissão Interna de Prevenção de Acidentes), o pessoal querendo agredir o Marinho. Porque quando era para ser incorporada a inflação ao salário dos trabalhadores, que já estão há dois, três anos sem aumento, com tudo lá fora aumentando, eles concedem um abono para ser negociado no final do ano e a gente tem experiência nesse ponto, porque já faz dois anos que a gente vem fazendo essa negociação no final do ano para incorporar a inflação ao salário, e o que a gente conseguiu? A gente conseguiu perder o salário em 15%, reduziram nosso salário. Perdemos a nossa PLR (Participação nos Lucros), veio aí banco de horas, banco de dias, e nada disso foi suficiente para a empresa. Ela começou como? Subindo gradualmente suas exigências. Entrou o banco de horas, ela achou que não foi suficiente, então implantou um banco de dias, não foi

suficiente, acabou com a PLR, reduziu os salários. Então é complicado quando se diz dessa preocupação com o emprego... Na realidade, houve demissões aqui mesmo com o acordo do final de ano. Não adianta querer falar que não houve, porque houve. Porque a empresa reduziu os serviços comprados de terceiros, e esses companheiros estão todos na rua. Eles ganhavam de R\$ 400,00 a R\$450,00. Ela demitiu, pois encerrou o contrato com as empresas contratadas, ou reduziu o seu número, e passou a pegar os funcionários da Volks e colocar para fazer esses serviços. Então, dizer que não houve demissões, isso é uma grande mentira. A não ser que a gente não considere trabalhador de empresas de terceiros um trabalhador normal. O cara tem que levar o sustento para a sua casa. Só que infelizmente o Sindicato não atuou em nada com relação a isso. “Maquiou”, né? Não demitiram o funcionário da Volkswagen, mas em compensação demitiram funcionários de outras empresas, de terceiros”.

A Câmara Setorial da Indústria Automobilística foi uma experiência importante no processo de reestruturação das relações entre o capital e o trabalho no Brasil. A predisposição a negociar, por parte de expressivas parcelas do sindicalismo brasileiro (destacando-se aí a Central Única dos Trabalhadores - CUT), parece ser originária das transformações mais gerais no quadro sócio-econômico e político que estão ocorrendo internacionalmente e nacionalmente (discutidos anteriormente no presente trabalho). Dessa forma, no quadro na indústria automobilística:

“a experiência recente do Sindicato dos Metalúrgicos do ABC de discutir e firmar acordos com as indústrias desta região, em especial as empresas automobilísticas, sobre temas relacionados à reestruturação produtiva, até há pouco considerados tabus para a ação sindical do “novo sindicalismo” - como participação nos resultados, **kaizen** (inovações contínuas), trabalho em grupo, logística, desverticalização/terceirização, manufatura celular, etc. - aponta para uma mudança sensível desse padrão de ação sindical. Possivelmente, está na raiz das transformações por que passa o sindicalismo brasileiro, que irrompeu na cena pública a partir das greves de 1978”²⁴¹.

²⁴¹ Rodrigues, Iram Jácome, *op. cit.*, in São Paulo em Perspectiva – vol. 9, nº 3 – SEADE: São Paulo, p. 125, 1995.

Algumas empresas, por sua vez, também passaram a valorizar a negociação com os trabalhadores como forma de viabilizar a reestruturação de seus paradigmas produtivos e melhorar o desempenho de suas unidades produtivas. Como as montadoras de automóveis estão se adaptando às mudanças e se capacitando para se tornarem competitivas, esse fato, em alguma medida, ajuda a entender uma certa mudança na maioria dessas empresas com relação aos seus trabalhadores e aos sindicatos²⁴².

A Câmara Setorial do Setor Automotivo foi, porém, desativada, o que marcou um retrocesso nessas relações. Nesse ponto, tanto os sindicalistas quanto dirigentes da Volks acusam o governo pela sua extinção. Recentemente, foi feito um acordo entre os sindicatos, empresas e governo para a redução das alíquotas do IPI (Imposto sobre Produtos Industrializados) como forma de estimular a demanda de automóveis através da redução de preços. Geovaldo, a partir do ponto de vista de seu sindicato, explica as razões desse retrocesso e compara os acordos firmados na Câmara Setorial com o acordo de redução do IPI:

“Quando se discutiu a Câmara Setorial, se discutia a questão das linhas de financiamento, a questão da qualidade, a redução do preço do automóvel. E os resultados, a arrecadação em certo momento chegou a aumentar, o Cofins chegou a ser arrecadado dez vezes mais. Quando você produz setecentos mil automóveis você arrecada sobre setecentos mil, mas quando você produz dois milhões, você arrecada bem mais, não é? Havia a preocupação com a preservação do meio ambiente, com o nível de nacionalização das peças, com a abertura e preservação do mercado, tudo isso. Não foi uma discussão só e simplesmente corporativa. A partir daí, a proposta do carro popular saiu daqui também, pena que a gente não tenha nem estilo nem engenharia, não é? É um carro adequado ao salário médio do brasileiro que tenha condições de comprar um carro, que custaria na época em torno de sete mil dólares. Custando dez, doze mil dólares você o exportaria para qualquer lugar, sobretudo atendendo às normas de preservação ambiental. Aí veio a Volks e o Itamar com o Fusca, o Fernando Henrique já era ministro, a Dorothea que incentivou bem essa conversa, que saiu do limite automobilístico, e se tratou

²⁴² Idem, *ibidem*.

também da Câmara Setorial do setor naval, tratores, processamento de dados, construção civil, sobretudo. Só que na época tinha o Winston Fritz, aquele cara que veio da Universidade Federal do Rio de Janeiro e o Gustavo Franco, que se batiam direto contra as Câmaras. Para eles tudo é muito claro, o mercado por si só resolveria tudo, a idéia das Câmaras seria uma idéia do PT na contramão da lógica que estava se construindo, que o mercado por si só se organizava, então não precisava de interferência.

Agora, os acordos recentes de restrição de impostos são restritos, bem mais restritos. Visam aumentar a demanda e não o desenvolvimento global do setor”.

Mas para Celso Rotuolo, o Paraná, esses acordos apenas demonstrariam a fraqueza da posição do sindicalismo frente às exigências das empresas:

“Nós fomos para a rua para que? Para defender a redução do IPI e ICMS, dizendo que isso era para garantir o acordo que era para garantir o nível de emprego. Na realidade, esse acordo já era para ter sido fechado em janeiro. Só que as empresas, principalmente a Volks, só nesse ano já deram três aumentos no preço dos carros, num total de 17%. Então, no que ela contribuiu para que se reduzisse o IPI e o ICMS? Ela simplesmente garantiu o lucro dela. Em momento nenhum ela fez a redução de impostos sem aumentar os preços. Aí sim, ela iria garantir o nível de emprego, e pelo contrário, iria vender mais e ter que aumentar o seu quadro funcional. E isso é o que ela não quer. Qual é a grande intenção da empresa hoje? É fazer uma produção maior com um número menor de funcionários. Fazendo isso: colocando automação, fazendo o funcionário ser versátil, fazer mais de uma função”.

O Sindicato dos Metalúrgicos do ABC, por sua vez, buscou reafirmar seu papel perante suas bases, como afirma o sindicalista Geovaldo, na entrevista anteriormente citada. Não se pode condenar de antemão, segundo ele, as concessões feitas à Volks, pois faz parte do papel do sindicalismo buscar maneiras de preservar os empregos. Ele esclarece e defende esse ponto, ao fazer a distinção ente “sindicalismo de resultados” e o “sindicalismo de negócios”:

“O “sindicato de resultado” é aquele em que você luta pelo dia-a-dia, para manter o ganho dos trabalhadores, as conquistas no dia-a-dia. Aí, para você dar um pulo para fazer o “sindicalismo revolucionário” você tem de fazer essa etapa, que é preservar os ganhos, os direitos do trabalhador no dia-a-dia e trabalhar com o futuro. O sindicato não pode fugir desse parâmetro, da luta do dia-a-dia, da preservação dos ganhos. Da luta corporativa o sindicato não pode fugir. Mas ele pode sair desse limite e ir além, sendo que tem também um papel transformador na sociedade.

O “sindicato de resultado” é aquele que preservaria os ganhos e benefícios dos trabalhadores e claro que todo sindicato ele tem que ser de resultado. E tem o “sindicato de negócios” que faz a coisa na base da barganha, sem consulta, aderindo ao sistema, aliás fazendo coro com o sistema até. A Força Sindical faz isso muito bem, adere mesmo ao sistema, isso não é novidade para ninguém, haja vista que o “nosso amigo” está no mesmo partido que é contra a aposentadoria dos trabalhadores, contra a garantia do emprego, a estabilidade, não é a vitaliciedade no emprego, isso não existe. E ele está aí, fazendo coro, defendendo tudo isso.

Aqui, na região, a gente, em função dessa situação, tem tido certas dificuldades, tem tido que negociar e fazer certas concessões. Mas muito longe, muito longe mesmo dos padrões que elas[as empresas] estão implementando nas novas fábricas. E, a exemplo disso, nós aqui fizemos um acordo, que de certo modo, reduz salários na Volks. Coisa que a gente refutou o tempo todo. A gente teve de trocar a redução de salários pela semana de quatro dias, pela garantia de 7 mil empregos, pela estabilidade de empregos ao longo de cinco anos e embora 88% dos trabalhadores tivessem os salários reduzidos em 15% foi feita certa compensação pela PLR (Participação nos Lucros e Resultados), mas não é garantia, pois a PLR você negocia, não é, dependendo da sua força você não tem a PLR. Mas foi feita uma compensação com uma PLR de R\$ 2100,00, e para 88% dos trabalhadores foi reposta a renda mensal. E 12% dos trabalhadores tiveram uma perda em torno de 4 a 6% nos salários. Mas isso é muito além dos parâmetros legais que o governo queria. Como, por exemplo, o afastamento por tempo determinado com R\$ 180,00. Você está criando um novo patamar de relações de trabalho, fugindo da relação de precarização que está em torno do governo, do neoliberalismo, não é, precarizando essa relação. Você está construindo algo em que se reduziu um pouco os ganhos dos trabalhadores, mas muito longe daquilo que é a imposição deles, que estão fazendo

um ajuste de forma a precarizar a relação de trabalho e de forma predatória. E a gente ainda discute algumas coisas, por exemplo, na reestruturação da estrutura interna da produção, na hora em que você começa a implementar elementos de mudança, como a célula de produção, aqui a gente ainda logra negociar, por exemplo, o primeiro homem da célula, o monitor de célula, quem o elege são os trabalhadores da célula, a chefia vê isso como uma divisão do poder, e tanto ela como a direção da fábrica não querem saber disso. Nessa condição desigual, a luta do sindicalismo é uma luta de resistência, você ainda consegue implementar algumas coisas, não é, na forma da resistência. Aí para fora, a empresa implanta do jeito que quer, da forma que quer, sem conversar.

(...)Mesmo as fábricas da Volks, lá fora. A relação aqui é uma, lá é outra. O que faz a diferença é a organização sindical”.

Porém, para Celso Rotuolo, o Paraná, que se opõe à atual política do Sindicato dos Metalúrgicos, o “sindicalismo de resultados” citado por Geovaldo, nada mais seria do que um “sindicalismo de parceria”:

“E o que é que acontece? Eu venho dizendo, né...O Marinho escolheu um caminho com esse “sindicato de parceria”, que é o de “resultado” como eles chamam, só que de resultado não tem nada, só se for para a empresa, é como um cara que trafica droga: ele escolheu um caminho que não tem volta. A partir do momento que ele tentar romper com essa política de parceria a empresa não vai deixar. Então ela vai jogar os podres no ventilador e vai virar aquela desgraceira. Então, o que foi que aconteceu: ele preferiu comprar uma briga com os trabalhadores a comprar uma briga com os patrões. Porque a briga com os trabalhadores vai morrendo aos poucos, certo? Com os patrões ele vai morrer de uma vez.

Então existe um claro ataque da patronal em cima do trabalhador e o Sindicato está sendo omissivo nessa parte. Em momento nenhum, se você pegar o “Diário do Grande ABC”, que está aqui, com a diretoria dizendo que existem onze mil excedentes em toda a fábrica daqui e em Taubaté, em momento nenhum a direção do Sindicato questiona isso. Não procura apurar para ver a veracidade do fato, por isso que a gente diz que existe uma política de parceria. É obrigação do sindicato quando se coloca uma notícia dessas no jornal, de onze mil excedentes, se

nós estamos com 18 mil trabalhadores aqui, seriam quanto? Oito mil excedentes aqui, para se contar os de Taubaté...Então fica uma notícia meio suspensa no ar, envolta em dúvida, e Sindicato não procura apurar e não questiona nada. Olhe...A “Tribuna Metalúrgica” não soltou nada. A comissão, que dificilmente solta um jornal, publicou um número a respeito dos incidentes de quinta-feira. Dizendo que isso foi articulado pela oposição, o que é uma vergonha. Então, tem certas coisas que a gente questiona, a atitude dos dirigentes sindicais. Por que eles não vêm para o debate político? Porque não há debate e sim essa política baixa de “pedir cabeças”, isso aí não leva a nada. Acaba acontecendo o que aconteceu aí”.

Através, então, da análise feita por Paraná seria possível, em parte, entender a negativa dos dirigentes da Volkswagen, quando perguntados se o sindicato era um fator de expulsão das empresas das áreas tradicionais. Outro aspecto seria a própria disposição da empresa de negociar com os dirigentes sindicais, evitando conflitos maiores. Segundo Marcos Carnielli, da Volkswagen, *“o principal, aqui na empresa, é buscar soluções e não impor soluções. Buscar a construção de soluções conjuntas”*. Mas não podemos concluir nada em definitivo, já que a questão do papel do sindicato na atração ou repulsão das empresas de um determinado local é um problema muito mais complexo.

Mas não resta dúvida que nas áreas novas, a mobilização dos trabalhadores fica cada vez mais difícil. Além da menor tradição sindical, em geral são fábricas que utilizam mão-de-obra com maior grau de escolaridade e qualificação.

A busca de maior qualificação da mão-de-obra vem aumentando de forma geral, sendo que o volume de treinamento ministrado nas empresas tem aumentado significativamente, mostrando, cada vez mais, a importância dada pelas empresas aos seus recursos humanos²⁴³. Observa-se um aumento nos investimentos em treinamento e desenvolvimento da mão-de-obra; tanto a Fiat como a GMB chegaram ao nível de 50 horas de treinamento por empregado por ano em 1993.

Segundo o sindicalista Geovaldo, empregado da Volkswagen do Brasil, tal fato pode ser observado na composição atual dos operários da empresa:

²⁴³ Ferro, José Roberto, *op. cit.*, p. 43.

“O nível de escolaridade é muitíssimo elevado, em função inclusive do desemprego, as pessoas que antes trabalhavam, por exemplo, na indústria automobilística era o pessoal da minha terra, do interior da Bahia. Hoje se você pegar uma fábrica, mesmo aqui em São Bernardo, como a Volkswagen, você vai pegar na linha de produção mais de mil caras com curso superior, quatro ou cinco mil caras com nível colegial”.

O nível de escolaridade nas novas fábricas da Volkswagen é cada vez maior, como foi verificado na planta de Resende. A explicação para essa exigência é dada por Carlos Wagner:

“Uma das formas de aumentar a produtividade é a utilização de uma mão-de-obra mais educada, que pode buscar soluções de forma mais rápida. Além do mais, a Volkswagen emprega basicamente técnicos e engenheiros aqui, os operários estão sob a direção dos fornecedores. Mas mesmo assim os níveis de escolaridade aqui são altos, cerca de 80% dos funcionários possuem o 2º grau completo. Essa porcentagem chegou a 90%, mas por razões de expansão da produção tivemos que trazer funcionários do ABC, e a escolaridade caiu. Mas a idéia é continuar elevando os níveis de escolaridade, o que é uma peça chave para os ganhos de produtividade”.

Marcos Carnielli concorda com Carlos Wagner, e apresenta a visão da empresa com relação à qualificação da mão-de-obra:

“Na verdade, a necessidade de qualificação é crescente. Então você tem os novos métodos de trabalho, os novos equipamentos, eles exigem uma maior qualificação por parte do trabalhador. Você tinha no passado uma realidade em que você precisava de alguém bom de braço e não de cabeça. E hoje você precisa de um cara bom de cabeça. Então, os nossos novos sistemas de produção exigem que as pessoas sejam versáteis, que elas entendam de sistemática, que busquem soluções, que opinem. Então, está mudando. Hoje, por exemplo, você fala assim: Como é que é o perfil do trabalhador na Anchieta? O perfil da Anchieta não é o perfil adequado às novas exigências. Tem muita gente com baixa qualificação, pessoas com baixa

escolaridade. Então nós investimos em qualificação, temos escolas de 1º e 2º graus aqui dentro para as pessoas melhorarem, tá certo? Então hoje, assim, nas novas fábricas, nós já admitimos pessoas com o nível de escolaridade mais alto, nós queremos uma maior qualificação. Se você pegar, por exemplo, as fábricas de São Carlos, Resende, Curitiba, as pessoas que trabalham lá já têm segundo grau. São pessoas de faixa etária baixa. São essas as pessoas que estão entrando nas novas fábricas. Se você pegar aqui em São Bernardo e em Taubaté, a realidade já é um pouco diferente, são pessoas com uma faixa etária mais alta, não têm muita escolaridade. Mas isso também está mudando, pois nas novas admissões uma das exigências hoje é possuir o segundo grau completo”.

Porém, essa política por parte das empresas pode vir a causar maior segmentação do mercado de trabalho, pois a escolaridade média do brasileiro é muito baixa, se comparada aos países capitalistas avançados e mesmo a alguns países chamados de periféricos. Se grande parte da população não consegue se escolarizar adequadamente, está praticamente fora da concorrência por empregos mais estáveis e qualificados, ficando relegada aos empregos mais precários e instáveis.

E a representação dos trabalhadores também sofre com essa política de valorização da mão-de-obra mais escolarizada, tradicionalmente, no caso do setor industrial, mais avessa ao sindicalismo. Conforme fica claro nas palavras de Paraná:

“Eu, por experiência própria posso dizer que é mais fácil você mobilizar um trabalhador que não tenha o nível universitário do que você mobilizar um trabalhador que seria muito mais esclarecido, mas a gente tem mais dificuldade para mobilizá-lo. Agora, isso é uma coisa que a gente mesmo não entende, porque deveria ser ao contrário. Um cara que já cursou a universidade, que se formou, deveria ter mais esclarecimento do que está acontecendo no âmbito político nacional. Pelo contrário, se torna muito mais difícil, até mesmo por causa dessas propagandas que a mídia agora insiste em dizer, sobre tantos desempregados, você entendeu? Mostrando as filas dos desempregados, universitários varrendo o chão...Nós aqui mesmo temos muita gente formada, se você, dentro da Volkswagen, for ver, é uma parcela mínima a que não tem o segundo grau completo. E é lógico. A gente entende esse interesse da empresa em mão-de-obra qualificada e fica difícil você lutar contra isso, certo? A dificuldade é muito grande”.

Com relação ao padrão de uso da mão-de-obra, a tendência internacional é a sua flexibilização e a redução na carga de horas de trabalho. No Brasil, a primeira empresa a adotar tal política é a Ford de São Bernardo do Campo que reduziu a carga de trabalho semanal para 42 horas, sendo que tal empresa pode restabelecer a jornada de 44 horas em períodos de pico de produção e reduzi-la para 38 horas nas épocas de baixa produção (“Folha de São Paulo”, 26/10/1995). Como visto acima, o acordo entre a Volkswagen e o sindicato dos metalúrgicos do ABC também levou a uma flexibilização da jornada de trabalho e à redução da carga de trabalho. Mas teria ocorrido, dessa forma, no setor, uma ruptura com o padrão *fordista/taylorista* de produção? Segundo o sindicalista Geovaldo, não.

A resistência a uma maior participação dos trabalhadores nos processos decisórios em muitas empresas (como a Ford, e FIAT), a sua baixa qualificação formal e o uso intensivo de sua força de trabalho são fatores que ilustram o quanto ainda está para ser feito no que toca às condições de trabalho no setor.

Por outro lado, o movimento de modernização aponta para uma terceirização de atividades não ligadas diretamente ao processo produtivo e de atividades menos qualificadas, estando então, a mão-de-obra melhor qualificada em situação privilegiada. Tal parcela da força de trabalho seria a mais beneficiada pela estabilidade no emprego e pelos programas de treinamento, sendo portanto o tipo básico de mão-de-obra utilizado pelas empresas do setor no movimento de reestruturação produtiva. Paralelamente à redução de postos de trabalho na linha de produção, observa-se um aumento do salário real no setor das montadoras entre julho de 1994 e julho de 1995, de aproximadamente 40%²⁴⁴. Tal fato ilustra o aumento de produtividade da mão-de-obra que permaneceu no emprego, e que se constitui em parcela privilegiada da força de trabalho. Isso aprofundaria o fosso existente entre a parcela da força de trabalho privilegiada, por ser estável, treinada e bem-remunerada e a parcela “marginalizada”, detentora de baixa qualificação e baixa remuneração, além de estar sujeita à crescente instabilidade no emprego.

²⁴⁴ Rodrigues, Iram Jácome. “Reestruturação produtiva e Novo Padrão de Ação Sindical na Indústria Automobilística: o caso da Mercedes-Benz” (versão preliminar, mimeo.), 1995.

Para Celso Rotuolo, o Paraná, há o risco de o Sindicato dos Metalúrgicos do ABC acabar se entrincheirando na luta contra as demissões nas grandes empresas enquanto que estaria abrindo mão da defesa dos trabalhadores de empresas menores. Segundo ele, os recentes acordos estabelecidos com a Volkswagen, que evitaram as demissões na empresa não teriam evitado demissões nas empresas contratadas pela montadora, ou seja, houve uma transferência do problema para a parcela mais fragilizada do mercado de trabalho. Segundo ele:

“houve demissões nas empresas de terceiros, então a preocupação é qual? É só com os funcionários da Volkswagen? Os outros não são funcionários? Então fica um discurso meio vazio”.

A modernização no setor, observada ao longo dos anos 90, não foi feita buscando-se uma reestruturação das relações no interior do “complexo automotivo” (formado pelas montadoras, fornecedores de autopeças e trabalhadores), reestruturação baseada em um jogo de soma positiva. O que ocorreu foi uma “modernização defensiva²⁴⁵” e “conservadora” por parte das montadoras, que buscavam (e buscam) salvar sua participação no mercado nacional em face de um ambiente cada vez mais competitivo. Essa “modernização defensiva e conservadora” se faz sacrificando parcelas consideráveis de empresários-fornecedores (que vão à falência ou vendem suas empresas para companhias estrangeiras), em geral de pequeno e médio porte, e da classe trabalhadora, através da redução sistemática dos postos de trabalho.

Segundo o Sindicato dos Metalúrgicos do ABC²⁴⁶:

“Infelizmente, a liberalização das importações ocorreu dissociada de uma política industrial consistente, que fosse capaz de estabelecer prazos graduais para a redução das tarifas e seletividade dos produtos comercializados. O que vem ocorrendo desde então é uma espécie de modernização conservadora, aonde em torno das “ilhas de eficiência” (algumas empresas de padrão internacional) vão se

²⁴⁵ Fleury, Maria Tereza & Fleury, Afonso, *op. cit.*, p. 187.

²⁴⁶ Sindicato dos Metalúrgicos do ABC, *op. cit.*, p. 36.

agravando os problemas de inúmeras empresas incapazes de alcançar os padrões de competitividade exigidos nas condições presentes”.

Um outro aspecto do problema deve ser considerado, já que procuro aqui estabelecer uma relação entre a produção do espaço geográfico e as transformações na esfera produtiva, geradora das formas do valor. Esse aspecto diz respeito à regionalização da produção do setor automobilístico em decorrência de acordos bilaterais entre os países que compõem o Mercosul (Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai).

A partir de 1991, ano em que entrou em vigor o acordo bilateral do setor automotivo entre Brasil e Argentina, ampliou-se o número das empresas no setor com filiais brasileiras que passaram a importar autoveículos de suas filiais na Argentina e vice-versa.

“As montadoras buscam articular a capacidade de produção regional, com vistas a ampliar a escala de produção, por meio da especialização de plataformas e/ou modelos de veículos que devem ser produzidos prioritariamente em cada país do bloco regional. Apesar das regras comerciais do Mercosul (definidas desde os primeiros acordos para o setor automotivo) estimularem o equilíbrio no intercâmbio comercial, as diferenças devidamente existentes de escala produtiva e a atualização de produtos e as distintas performances das políticas econômicas (especialmente no que se refere à questão cambial), influenciaram decisivamente o fluxo de comércio de autoveículos na região”²⁴⁷.

Podemos observar nessa passagem, a existência, em primeiro lugar de uma certa “inércia espacial” que tende a concentrar a produção e os investimentos de capital nas maiores economias, melhor servidas de infra-estrutura pública e privada e detentoras dos maiores mercados consumidores. Dadas as mesmas condições nos países membros do bloco (sem incentivos especiais para áreas específicas), poderia ocorrer uma concentração espacial da produção, nas áreas mais atraentes. Algumas áreas sairão certamente ganhadoras desse processo, que num primeiro momento busca homogeneizar o espaço através de uma provável *isonomia econômico-espacial*, mas que acaba por levar ao processo de

²⁴⁷ Idem, p. 72.

concentração do capital em pontos privilegiados do espaço (os detentores das vantagens para as empresas). O espaço geográfico é ao mesmo tempo objeto e sujeito desse processo.

O exemplo da Volkswagen é ilustrativo a esse respeito. Segundo o diretor da área de Finanças, Roberto A. Cortes, a estratégia espacial da empresa é estar presente nos principais mercados mundiais.

“Não existe uma tendência da empresa, em qualquer parte do mundo, de montar plataformas de exportação. A estratégia geral do grupo Volkswagen é estar presente nos grandes mercados mundiais. No caso da América do Norte, estamos presentes nos Estados Unidos e no México. Estamos na Ásia. Na Europa, além da Alemanha, possuímos fábricas na Bélgica, na República Tcheca...Na América do Sul, possuímos fábricas no Brasil e na Argentina, o que já está bom. Não faz sentido instalarmos fábricas no Peru, na Bolívia. E não temos a intenção de produzir em apenas um lugar. Ou seja, não faz parte das estratégias da empresa nem formar bases de exportação, nem instalar unidades produtivas em todos os países, mas manter-se firme nos grandes mercados mundiais”.

Porém, o crescente processo de concentração espacial poderá ser em parte amenizado por uma certa “divisão inter-regional do trabalho” no âmbito do Mercosul, processo ainda em fase inicial, mas que pode vir a impedir uma *superconcentração* espacial da produção através da exploração das particularidades locais pelas grandes empresas do setor. Para o Sindicato dos Metalúrgicos do ABC²⁴⁸:

“Esse quadro de intercâmbio comercial no Mercosul mais do que simples operações comerciais de autoveículos entre os países do Mercosul revelam, em grande medida, as estratégias de produção das montadoras instaladas no mercado regional, especialmente o provável papel que cada país deve ocupar nas estratégias comuns definidas pelas matrizes para a região.

O perfil das exportações brasileiras de automóveis para o Mercosul, especialmente para a Argentina, está concentrado nos automóveis. Por sua vez, a grande maioria desse tipo de autoveículo reside nos compactos ou subcompactos,

²⁴⁸ Sindicato dos Metalúrgicos do ABC, *op. cit.*, p. 81-83.

mais conhecidos como veículos populares. As exportações argentinas, ao contrário, estão concentradas no segmento dos automóveis médios.

(...) As empresas estão interrompendo a produção dos modelos mais antigos e de menor escala no Brasil, transferindo sua produção para a Argentina, e, ao mesmo tempo, ocupam as linhas de montagem no Brasil para a produção de modelos compactos que necessitam de maior escala para se manterem rentáveis. Além disso, a concentração desse segmento de veículos no Brasil é também adequado ao mercado consumidor. Os veículos populares respondem por parcela preponderante das vendas internas de veículos produzidos pelas montadoras instaladas no Brasil.

(...) Isto não significa que a Argentina poderá se transformar em centro de produção de automóveis obsoletos.

(...) A Argentina pode concentrar boa parte da produção de modelos utilitários modernos (comerciais leves), especialmente de **pick-us**, **mid-sizes** e **vans**, direcionada, em grande medida, ao mercado consumidor brasileiro. Esse processo já está ocorrendo com a GM (D-20 e C-20), com a Ford (**Ranger**) e com os utilitários da Chrysler (**Cherokee**) e da Toyota, que são produzidos naquele país”.

Paralelamente à expansão geográfica e maior integração das atividades das grandes empresas do setor automotivo no âmbito do Mercosul, observa-se a percepção por parte dos trabalhadores de que sua ação conjunta na escala regional se faz necessária, tanto para propor alternativas ao modelo de política vigente para o setor, como para uma ação sindical mais eficaz. À expansão geográfica do capital, faz-se necessário uma maior amplitude espacial da ação sindical, que possa ser o contraponto à crescente mobilidade desse capital cada vez mais livre de restrições políticas. Para tanto, por exemplo, foi elaborada, em 1995 durante o 3º Encontro do Comitê dos Trabalhadores do Setor Automotivo do Mercosul realizado em Mar Del Plata, uma “Proposta Sindical para um Regime Automotriz do Mercosul”, que buscou uma formulação conjunta de sindicatos dos países membros desse bloco econômico regional.

O reconhecimento da necessidade de uma ação espacial mais ampla por parte do Sindicato dos Metalúrgicos do ABC, como forma de fortalecimento da luta dos trabalhadores por melhores condições de vida no país, também é um exemplo da

necessidade de expansão geográfica dos *contra-poderes* ao poder do capital que comanda a produção do espaço. Reconhece-se então que para se alcançar esse objetivo mais amplo:

“seria preciso uma nova forma de ação sindical, também integrada internacionalmente (por que não falar de “globalização sindical”?), capaz de responder aos desafios colocados pelos novos tempos”²⁴⁹.

Porém, ao lado dessa “globalização sindical”, a resistência à subordinação de todas as esferas da nossa vida à dinâmica de valorização do capital deve vir também da escala local, dos poderes locais e das iniciativas locais, ligadas ao território²⁵⁰. Como observado no caso da indústria automobilística, as próprias municipalidades têm se esforçado por atrair as grandes empresas com dinheiro público em detrimento de gastos de interesse social mais amplo. O perigo de se desconsiderar esse aspecto pode enfraquecer ainda mais a luta dos setores da sociedade mais comprometidos com a luta dos trabalhadores.

²⁴⁹ Sindicato dos Metalúrgicos do ABC, *op. cit.*, p. 117.

²⁵⁰ Lefebvre, Henri, *op. cit.*, 1991, p. 382.

5 - Conclusão

As conclusões obtidas no presente trabalho quanto à produção do espaço da indústria baseiam-se tanto na literatura consultada como no trabalho de campo realizado.

No que diz respeito ao espaço da indústria, o papel do urbano continua importante para a produção e reprodução desse espaço. A infra-estrutura e o mercado de trabalho, presentes nos centros urbanos, ainda são fatores fundamentais para a localização industrial. Isso não significa que o peso das grandes metrópoles continue o mesmo para a atração das indústrias, na verdade, ele caiu. Tal fato não exclui o papel crescente que essas metrópoles possuem no outro lado da equação: o consumo.

Observa-se o surgimento de novos pólos e aglomerações industriais, com o advento de novas tecnologias, novos ramos industriais e novas formas de produzir. Há uma desconcentração industrial, ampliando a rede de relações capitalistas no território, ainda que de forma bastante desigual. Basicamente, áreas livres do “peso do passado” (a infra-estrutura pré-existente e as regulamentações sócio-políticas) são requisitadas na nova dinâmica produtiva do capitalismo.

Em uma escala interna à firma, observa-se também mudanças na planta fabril, na medida em que os novos paradigmas produtivos exigem maior mobilidade e flexibilidade dos trabalhadores no interior da unidade produtiva, há redução do tamanho das plantas e as relações entre as empresas e seus fornecedores são estreitadas.

Com relação às motivações do capital industrial na escolha do melhor lugar para a sua instalação no território, ou seja, no que diz respeito à teoria da localização industrial e a sua influência na produção do espaço da indústria, as seguintes conclusões foram obtidas:

A mudança do padrão de produção industrial, envolvendo mudanças físicas nas plantas, diminuição do tamanho da unidade fabril, reformulação das relações com os fornecedores e da localização desses, estimula as empresas a fugirem de regiões industriais tradicionais que apresentam infra-estrutura saturada e comprometida com os paradigmas produtivos do passado e regulamentações políticas que tolhem o poder crescente do capital frente ao trabalho e mesmo frente à sociedade como um todo. Essa fuga é possibilitada pelas maiores possibilidades de mobilidade do capital no território e pelas novas tecnologias, tanto no âmbito da produção, quanto no âmbito da circulação.

Os incentivos fiscais concedidos pela esfera pública não são uma prática nova, mas possuem papel crescente na escolha de locais para a instalação de novas indústrias, na medida em que as diversas unidades políticas envolvem-se em guerras fiscais para atrair as empresas. Essa prática não resolve o problema do emprego, pois não há, na maioria dos casos, condicionamento para a concessão dos incentivos de geração mínima de empregos, ou mesmo a manutenção dos postos de trabalho existentes.

Um fator que cresce em peso na escolha pela empresa do lugar para a sua instalação no cenário econômico atual de crescente concorrência, é a existência de mão-de-obra barata e minimamente qualificada. Isso significa uma precarização das relações trabalhistas nas áreas tradicionais da indústria e também nas novas áreas, pois essas são atrativas, justamente, pela maior facilidade de exploração da mão-de-obra através da intensificação da extração da mais-valia relativa e absoluta.

O sindicalismo, apontado como o grande vilão pelos meios de comunicação, não parece ser a principal causa da repulsão industrial das áreas tradicionais. O crescente diálogo entre o sindicato e a empresa é um reflexo das mudanças por que passa o capitalismo. Mas, sem dúvida, as áreas de atração atuais da indústria possuem uma menor, e muitas vezes inexistente, tradição sindical.

Finalmente, a posição estratégica nos mercados regionais em um contexto de formação de blocos econômicos regionais também é um fator que começa a despontar na dinâmica de localização industrial.

As mudanças nas relações de produção envolvem uma crescente precarização das condições de trabalho e emprego e uma maior segmentação do mercado de trabalho. Essa situação é responsável por mudanças na forma de organização dos trabalhadores, fato agravado pela maior mobilidade que o capital adquire com as inovações tecnológicas e transformações no quadro sócio-político mais amplo. O poder do capital frente ao trabalho cresceu nos últimos anos.

A produção do espaço se faz, no caso brasileiro, a partir das necessidades do capital mundializado, não se dá através de elementos articulados no território. A modernização da indústria situada no país foi defensiva e conservadora. Ao *fordismo incompleto* somaram-se práticas predatórias da *produção flexível*, com perdas para significativas parcelas da classe

trabalhadora. A esfera pública do Estado brasileiro, detentora do fundo público, do “antivalor”, subordina-se crescentemente às necessidades de reprodução do valor econômico, e dá as costas às necessidades dos setores da sociedade não articulados com o grande capital.

O reconhecimento do papel do “antivalor” na reprodução do capital, a formação de novas articulações da classe trabalhadora, tirando também proveito das inovações observadas no capitalismo, como já foi feito na época do *fordismo*, a percepção do papel ativo do espaço na conformação das relações sociais, tanto na escala global, quanto na escala local, são formas de reequilibrar as forças que hoje tendem para o lado do capital, e transformar a nova situação do capitalismo em um jogo de soma positivo para o maior número possível de pessoas.

As palavras do sindicalista Geovaldo Gomes dos Santos, seriam, a meu ver, bem apropriadas para descrever a realidade do nosso fim de século:

“Então no final desse século os pobres estão perdendo, estão perdendo de muito. Essa é a má notícia do final do século. E nessa tarefa o sindicato pode ajudar, mas ele não consegue construir tudo sozinho. Essa é uma tarefa política, política e ideológica. É uma questão que está colocada. Os trabalhadores sofrem com essa mobilidade do capital que é acentuada pela debilidade ideológica deles que hoje não se contrapõe à ideologia capitalista. Como também, dentro de um esquema capitalista, a mobilidade é só para o capital e para as fábricas e não para os trabalhadores”.

Porém, vale lembrar as palavras do mesmo Geovaldo com relação ao papel do sindicalismo como reação a essa realidade:

“O “sindicato de resultado” é aquele em que você luta pelo dia-a-dia, para manter o ganho dos trabalhadores, as conquistas no dia-a-dia. Aí, para você dar um pulo para fazer o “sindicalismo revolucionário” você tem de fazer essa etapa, que é preservar os ganhos, os direitos do trabalhador no dia-a-dia e trabalhar com o futuro. O sindicato não pode fugir desse parâmetro, da luta do dia-a-dia, da preservação dos ganhos. Da luta corporativa o sindicato não pode fugir. Mas ele

pode sair desse limite e ir além, sendo que tem também um papel transformador na sociedade”.

Contra a “reação conservadora” que assume o controle do país na década de 1990, pregando o “princípio da realidade”²⁵¹ – a idéia de que não há mais futuro, há somente um presente com possibilidades dadas e limitadas – e a regressão da sociedade brasileira para o plano do contrato mercantil como princípio social regulador, deve ser reafirmado o “princípio da esperança”²⁵² – que não é a transferência para o futuro das resoluções dos problemas, mas ao contrário, quer dizer que os problemas são históricos, podem ser resolvidos, constituem desafios que podem ser superados – e intensificada a luta das forças sociais progressistas em prol de uma verdadeira sociedade dos direitos (civis, políticos e sociais) no Brasil.

²⁵¹ Oliveira, Francisco, *op. cit.*, 1998, p. 227.

²⁵² *Idem*, *ibidem*.

6 – Bibliografia Consultada

Abreu, Alice Rangel de Paiva; "Especialização Flexível e Gêneros: debates atuais", *in* São Paulo em Perspectiva, Vol.8 N.1; São Paulo, SEADE. Jan./Mar. 1994.

Arrighi, Giovanni; O Longo Século XX - Rio de Janeiro: Contraponto; São Paulo: Editora UNESP, 1996.

Anderson, Perry; "Balanço do Neoliberalismo" - *in* Gentili, Pablo & Sader, Emir: Pós - Neoliberalismo: as políticas sociais e o Estado - Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1995.

Antunes, Ricardo; Adeus ao Trabalho? Ensaio sobre as Metamorfoses e a Centralidade do Mundo do Trabalho - Editora Cortez/ Unicamp: São Paulo/ Campinas, 1995.

Baltar, Paulo Eduardo de Andrade & Dedecca, Claudio Salvadori & Henrique, Wilnês; "Mercado de trabalho e exclusão social no Brasil"; *in* Oliveira, Carlos Eduardo Barbosa de & Mattoso, Jorge Eduardo Levi (orgs.), Crise e trabalho no Brasil, modernidade ou volta ao passado? - São Paulo: Scritta, 1996.

Baltar, Paulo Eduardo de Andrade & Proni, Marcelo Weishaupt; "Sobre o regime de trabalho no Brasil: Rotatividade da mão-de-obra, emprego formal e estrutura salarial", *in* Oliveira, Carlos Eduardo Barbosa de & Mattoso, Jorge Eduardo Levi (orgs.), Crise e trabalho no Brasil, modernidade ou volta ao passado? - São Paulo: Scritta, 1996.

Benko, Georges; Economia, Espaço e Globalização na aurora do século XXI - São Paulo: HUCITEC, 1996.

Boddy, Martin. "Reestruturação industrial, pós-fordismo e novos espaços industriais: uma crítica"; *in* Valladares, Licia & Preteceille, Edmond (coordenadores): Reestruturação urbana: tendências e desafios - São Paulo: Nobel, 1990.

Bonelli, Regis. “A reestrutuação industrial brasileira nos anos 90: reação empresarial e mercado de trabalho”, *in* Posthuma, Anne Caroline (org.), Abertura e ajuste do mercado de trabalho no Brasil - Políticas para conciliar os desafios de emprego e competitividade - São Paulo - SP: Editora 34.

Boyer, Robert; “As Alternativas ao Fordismo”, *in* Benko, Georges & Lipietz, Alain (orgs.), As Regiões Ganhadoras - Distritos e Redes: os novos paradigmas da geografia econômica - CELTA Editora: Oeiras, Portugal, 1994.

Braverman, Harry; Trabalho e Capital Monopolista - Ed. Guanabara Koogan S.A.: Rio de Janeiro - RJ, 1974.

Bukharin, Nikolai Ivanovitch; A economia mundial e o imperialismo: esboço econômico - São Paulo: Nova Cultural (Os economistas), 1986.

Cacciamali, Maria Cristina. “Desgaste na legislação laboral e ajustamento do mercado de trabalho brasileiro nos anos 90”, *in* Posthuma, Anne Caroline (org.), Abertura e ajuste do mercado de trabalho no Brasil - Políticas para conciliar os desafios de emprego e competitividade - São Paulo - SP: Editora 34.

Cardoso, Adalberto M. & Comin, Alvaro; “Câmaras Setoriais, modernização produtiva e democratização nas relações de trabalho no Brasil: a experiência do setor automobilístico”; *in* Castro, Nadya Araújo de (org.), A Máquina e o equilibrista: inovações na indústria automobilística brasileira - Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1995.

Carvalho, Ruy de Quadros, “Capacitação Tecnológica Limitada e Uso do Trabalho na Indústria Brasileira”; *in* São Paulo em Perspectiva, Vol.8 N.1; São Paulo, SEADE. Jan./Mar. 1994.

Castells, Manuel, Sociologia del espacio industrial, Ed Ayuso, (?).

Castro, Nadya Araújo; “Trabalho e Organização Industrial num Contexto de Crise e Reestruturação Produtiva”; *in* São Paulo em Perspectiva, Vol.8 N.1; São Paulo, SEADE. Jan./Mar. 1994.

_____ ; “Introdução”; *in* Castro, Nadya Araújo de (org.), A Máquina e o equilibrista: inovações na indústria automobilística brasileira - Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1995.

Cattani, Antonio David; Trabalho & Autonomia - Editora Vozes: Petrópolis, 1996.

Costa, Hélio da. “Trabalhadores, sindicatos e suas lutas em São Paulo (1943-1953)”, *in* Fortes, Alexandre [et al.]. Na luta pelos direitos: leituras recentes em história social do trabalho – Campinas: Editora da Unicamp, 1999.

Chesnais, François; “A emergência de um regime de acumulação financeira” - *in* Praga - estudos marxistas, n. 3 - São Paulo: Hucitec, 1997.

_____ ; A Mundialização do Capital - São Paulo: Xamã, 1996.

Coriat, Benjamin; Pensar pelo Averso - Rio de Janeiro: Revan : UFRJ, 1994.

Coutinho, Luciano G. & João Carlos Ferraz (coordenadores), Estudo de Competitividade da Indústria Brasileira: Campinas, SP : Papyrus, Editora da Universidade de Campinas, 1994.

Coutinho, Luciano G. & João Carlos Ferraz (coordenadores), Estudo de Competitividade da Indústria Brasileira: Campinas, SP : Papyrus, Editora da Universidade de Campinas, 1994.

Coutinho, Luciano, Baltar, Paulo & Camargo, Fernando. “Desempenho Industrial e do emprego sob a política de estabilização”, *in* Posthuma, Anne Caroline (org.), Abertura e

ajuste do mercado de trabalho no Brasil - Políticas para conciliar os desafios de emprego e competitividade - São Paulo - SP: Editora 34.

Dedecca, Claudio Salvadori; “Racionalização econômica e heterogeneidade nas relações e nos mercados de trabalho no capitalismo avançado”; *in* Oliveira, Carlos Eduardo Barbosa de & Mattoso, Jorge Eduardo Levi (orgs.), Crise e trabalho no Brasil, modernidade ou volta ao passado? - São Paulo: Scritta, 1996.

DIEESE, A Categoria em Números, N.16, dezembro de 1995.

Dunford, Mick; “Trajectórias Industriais e Relações Sociais”, *in* Benko, Georges & Lipietz, Alain (orgs.), As Regiões Ganhadoras - Distritos e Redes: os novos paradigmas da geografia econômica - CELTA Editora: Oeiras, Portugal, 1994.

Farrell, Chris; “Cresce a guerra fiscal nos Estados Unidos”; *in* “O Estado de São Paulo”, 04 de janeiro de 1998, caderno *Economia*, p. B8.

Ferro, José Roberto, Estudo de Competitividade da Indústria Brasileira - Competitividade da Indústria Automobilística, mimeo. - Campinas: 1993.

Fleury, Afonso; “Qualidade e produtividade na estratégia competitiva das empresas industriais brasileiras”, *in* Castro, Nadya Araújo de (org.), A Máquina e o equilibrista: inovações na indústria automobilística brasileira - Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1995.

Fleury, Afonso & Fleury, Maria Tereza Leme. Aprendizagem e inovação organizacional: as experiências de Japão, Coréia e Brasil - São Paulo : Atlas, 1995.

Fontes, Paulo. “Centenas de estopins acesos ao mesmo tempo – a greve dos 400 mil, piquetes e a organização dos trabalhadores em São Paulo (1957)”, *in* Fortes, Alexandre [et al.] .], Na luta pelos direitos: leituras recentes em história social do trabalho – Campinas: Editora da Unicamp, 1999.

Foucault, Michel; Vigiar e Punir – Petrópolis: Vozes, 1987.

Gitahy, Leda; “Inovação Tecnológica, Subcontratação e Mercado de Trabalho”; *in* São Paulo em Perspectiva, Vol.8 N.1; São Paulo, SEADE. Jan./Mar. 1994.

Gonçalves, Marcus Augusto; “O sócio dominador” *in* “Folha de São Paulo”, 20 de setembro de 1998.

Goss, Jon; “The built environment and social theory: towards an architectural geography” *in* The Professional Geographer, vol.40, n. 4, 1988.

Gottdiener, Mark. “A teoria da crise e a reestruturação sócio-espacial: o caso dos Estados Unidos”, *in* Valladares, Licia & Preteceille, Edmond (coordenadores): Reestruturação urbana: tendências e desafios - São Paulo: Nobel, 1990.

Greider, William; O mundo na corda bamba: como entender o crash global - São Paulo: Geração Editorial, 1997.

Grespam, Jorge Luis: O negativo do capital – São Paulo: Hucitec, 1996.

Harvey, David; A Condição Pós-Moderna – São Paulo: Edições Loyola, 1989.

_____ ; Explanation in Geography - Edward Arnold, 1969.

Hirata, Helena & Zarifian, Philippe. “Força e fragilidade do modelo japonês”; *in* ESTUDOS AVANÇADOS 12 (5), 1991.

Hirst, Paul & Thompson, Grahame; Globalização em questão - Petrópolis, RJ : Vozes, 1998.

Hobsbawm, Eric; A Era dos Extremos - São Paulo: Companhia das Letras, 1996.

_____, O Novo Século: entrevista a Antonio Polito – São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

Humphrey, John; “O impacto das técnicas “japonesas” de administração sobre o trabalho industrial no Brasil”; *in* Castro, Nadya Araújo de (org.), A Máquina e o equilibrista: inovações na indústria automobilística brasileira - Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1995.

Hymer, Stephen; Empresas multinacionais: a internacionalização do capital - Rio de Janeiro: Edições Graal, 1983.

Kosminsky, Ethel V. & Andrade, Margarida M., “O Estado e as classes sociais”, *in* Martins, José de Souza (org.). Henri Lefebvre e o retorno à dialética –São Paulo: Editora Hucitec, 1996.

Kumar, Krishan; Da sociedade pós-industrial à pós-moderna: novas teorias sobre o mundo contemporâneo - Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 1997.

Kurz, Robert; “Escravos da luz sem misericórdia: Inspiração iluminista do capitalismo tira do homem o direito de fugir das trevas” *in* Folha de São Paulo, Caderno Mais, p.5, 12 de janeiro de 1997.

_____; Os últimos combates - Petrópolis - RJ: Vozes, 1998.

Lacoste, Yves. A Geografia - isso serve, em primeiro lugar, para fazer a guerra. Campinas, SP: Papirus, 1989.

Languenbuch, Jueruguen Richard. “Assentamento industrial na Grande São Paulo – Análise Retrospectiva” (mimeo.).

Larangeira, Sonia M. G.; “Fordismo e Pós-Fordismo”, *in* Cattani, Antonio David (org.), Trabalho e tecnologia: dicionário crítico - Petrópolis: Vozes; Porto Alegre: Ed. Universidade, 1997.

Leborgne, Danièle & Lipietz, Alain; “Flexibilidade Ofensiva, Flexibilidade Defensiva”, *in* Benko, Georges & Lipietz, Alain (orgs.), As Regiões Ganadoras - Distritos e Redes: os novos paradigmas da geografia econômica - CELTA Editora: Oeiras, Portugal, 1994.

Lefebvre, Henri; The Production of Space; Blackwell Publishers : UK, Cambridge: USA; 1991.

_____. A cidade do capital - Rio de Janeiro: DP&A, 1999.

_____. O direito à cidade - São Paulo: Ed. Documentos Ltda., 1969.

_____. Une pensée devenue monde...faut-it abandonner Marx?; Fayard, 1980.

_____. “As condições sociais da industrialização”, *in* Industrialisation et Technocratie – Paris, Armand Colin, 1949 (org. por Georges Gurvitch; tradução do artigo feita pela Profa. Margarida Maria de Andrade, mimeo.).

_____. De lo rural a lo urbano – Barcelona, Ediciones Península, 1978.

_____. La pensée de Lenine – Paris: Bordas, 1957.

_____. A revolução urbana – Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999.

Leite, Elenice M.; “Renovação tecnológica e qualificação do trabalho: efeitos e expectativas”; *in* Castro, Nadya Araújo de (org.), A Máquina e o equilibrista: inovações na indústria automobilística brasileira - Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1995.

Leite, Márcia de Paula. “A qualificação reestruturada e os desafios da formação profissional” - *in* Novos Estudos CEBRAP: N° 45, julho 1996, pp. 79 - 96.

Leite, Márcia de Paula; “Inovação tecnológica e relações de trabalho: a experiência brasileira à luz do quadro internacional”; *in* Castro, Nadya Araújo de (org.), A Máquina e o equilibrista: inovações na indústria automobilística brasileira - Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1995.

Lencioni, Sandra, “Reestruturação urbano-industrial no Estado de São Paulo: a região da metrópole desconcentrada”, *in* Santos, Milton, Souza, Maria Adélia A.de & Silveira, Maria Laura, Território: Globalização e Fragmentação – São Paulo: Ed. Hucitec/ANPUR, 1994.

Lisboa, Naira. “Just-in-Time”; *in* Cattani, Antonio David (org.), Trabalho e tecnologia: dicionário crítico - Petrópolis: Vozes; Porto Alegre: Ed. Universidade, 1997.

Mandel, Ernest, “Desenvolvimento desigual”, *in* Bottomore, Tom, Dicionário do pensamento marxista – Jorge Zahar Editor: Rio de Janeiro, 1988.

Manzagol, Claude. Lógica do espaço industrial – São Paulo: DIFEL, 1985.

Manzano, Marcelo Prado Ferrari; “Custo de demissão e proteção do emprego no Brasil”; *in* Oliveira, Carlos Eduardo Barbosa de & Mattoso, Jorge Eduardo Levi (orgs.), Crise e trabalho no Brasil, modernidade ou volta ao passado? - São Paulo: Scritta, 1996.

Marini, Mauro Ruy; “Tendências da globalização capitalista” - *in* Praga - estudos marxistas, n. 3 - São Paulo: Hucitec, 1997.

Martin, Hans - Peter & Schumann, Harald; A Armadilha da Globalização - São Paulo: Editora Globo, 1998.

Martinelli, Flávia & Schoenberger, Erica; “Os Oligopólios Estão de Boa Saúde, Obrigado!”, *in* Benko, Georges & Lipietz, Alain (orgs.), As Regiões Ganadoras - Distritos e Redes: os novos paradigmas da geografia econômica - CELTA Editora: Oeiras, Portugal, 1994.

Marx, Karl; O Capital, Livro 1, vol.1 e 2; Livro II, Vol. 3; Livro III, Vol.4 - Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1989.

Marx, Roberto. “A indústria automobilística brasileira”, *in* Castro, Nadya Araújo de (org.), A Máquina e o equilibrista: inovações na indústria automobilística brasileira - Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1995.

Mattoso, Jorge Eduardo Levi; “Trabalho sob Fogo Cruzado”, *in* São Paulo em Perspectiva, Vol.8 N.1; São Paulo, SEADE. Jan./Mar. 1994.

_____ ; A Desordem do Trabalho - São Paulo: Scritta, 1995.

_____ ; “Emprego e concorrência desregulada: incertezas e desafios”; *in* Oliveira, Carlos Eduardo Barbosa de & Mattoso, Jorge Eduardo Levi (orgs.), Crise e trabalho no Brasil, modernidade ou volta ao passado? - São Paulo: Scritta, 1996.

Montagner, Paula & Brandão, Sandra Márcia Chagas, “Recessão e Racionalização Produtiva: implicações para o mercado de trabalho”, *in* São Paulo em Perspectiva, Vol.8 N.1; São Paulo, SEADE. Jan./Mar. 1994.

Moraes Neto, Benedito R., MARX , TAYLOR e FORD: as forças produtivas em discussão - São Paulo: Brasiliense, 1989.

Moreira, Ruy, “O paradigma e a ordem”, *in* Revista Ciência Geográfica, n.13.

Netto, José Paulo; “Repensando o balanço do neoliberalismo” - *in* Gentili, Pablo & Sader, Emir: Pós - Neoliberalismo: as políticas sociais e o Estado - Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1995.

Okabe, Hiroji. “Algumas reflexões sobre a formação do capitalismo japonês”; *in* “Argumento”, janeiro 1974.

Oliveira, Carlos Eduardo Barbosa & Mattoso, Jorge Eduardo Levi; “Apresentação”, *in* Oliveira, Carlos Eduardo Barbosa de & Mattoso, Jorge Eduardo Levi (orgs.), Crise e trabalho no Brasil, modernidade ou volta ao passado? - São Paulo: Scritta, 1996.

Oliveira, Francisco; “O surgimento do antivalor: capital, força de trabalho e fundo público”, Novos Estudos CEBRAP, n.22, outubro de 1988.

_____; Os direitos do antivalor - Petrópolis, RJ: Vozes, 1998.

Pochmann, Marcio. “Mudança e continuidade na organização sindical brasileira no período recente”, *in* Oliveira, Carlos Eduardo Barbosa de & Mattoso, Jorge Eduardo Levi (orgs.), Crise e trabalho no Brasil, modernidade ou volta ao passado? - São Paulo: Scritta, 1996.

Posthuma, Anne C. “Técnicas japonesas de organização nas empresas de autopeças no Brasil”; *in* Castro, Nadya Araújo de (org.), A Máquina e o equilibrista: inovações na indústria automobilística brasileira - Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1995.

Posthuma, Anne Caroline. “Transformações do emprego no Brasil na década de 90”, *in* Posthuma, Anne Caroline (org.), Abertura e ajuste do mercado de trabalho no Brasil -

Políticas para conciliar os desafios de emprego e competitividade - São Paulo - SP: Editora 34.

Ramonet, Ignacio; Geopolítica do caos -Petrópolis, RJ: Vozes, 1998.

Rangel, Ignácio. A inflação brasileira – Bernal:São Paulo: 1986.

Reinecke, Gerhard. “Qualidade de emprego e emprego atípico no Brasil”, *in* Posthuma, Anne Caroline (org.), Abertura e ajuste do mercado de trabalho no Brasil - Políticas para conciliar os desafios de emprego e competitividade - São Paulo - SP: Editora 34.

Rodrigues, Iram Jácome. “Reestruturação Produtiva e Novo Padrão de Ação Sindical na Indústria Automobilística: o Caso da Mercedes-Benz” (versão preliminar, mimeo.), 1995.

Rodrigues, Iram Jácome. “O sindicalismo Brasileiro: da confrontação à cooperação conflitiva”; *In São Paulo em Perspectiva*, Volume 9, nº3, 1995.

Rossi, Clóvis: “Crise no mundo quebra consenso neoliberal” - *in* “Folha de São Paulo”, 20 de setembro de 1998, caderno *Dinheiro*, p. 2 - 10.

Santos, Anselmo L. & Pochmann. “Encargos sociais no Brasil: debate e propostas recentes de flexibilização”, *in* Posthuma, Anne Caroline (org.), Abertura e ajuste do mercado de trabalho no Brasil - Políticas para conciliar os desafios de emprego e competitividade - São Paulo - SP: Editora 34.

Santos, Chico; “*Privatizadas* cortam 39,6 mil empregos”; *in* “Folha de São Paulo”, 03 de março de 1997, caderno *Brasil*, p. 1 - 7.

Santos, Milton; Por uma Geografia Nova – São Paulo: Editora Hucitec, 1996.

_____ ; Por uma Economia Política da Cidade: O caso de São Paulo – São Paulo: Editora Hucitec/EDUC, 1994.

_____ ; A NATUREZA DO ESPAÇO: Técnica e Tempo. Razão e Emoção – São Paulo: Editora Hucitec, 1996.

_____, “Guerra dos lugares”, artigo publicado no jornal “Folha de São Paulo” no dia 08 de Agosto de 1999.

Schutte, Giorgio. “FIAT: entre despotismo e dinamismo, em busca de competitividade”; in Castro, Nadya Araújo de (org.), A Máquina e o equilibrista: inovações na indústria automobilística brasileira - Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1995.

Schwartz, Gilson; “OCDE mantém ceticismo sobre futuro global”, in “Folha de São Paulo”, 22 de novembro de 1998, caderno *Dinheiro*, p. 2 - 2.

Silva, Elizabeth Bortolaia, “Pós-fordismo no Brasil”; in Revista de Economia Política, vol. 14, N.3 - julho-setembro de 1994.

Silva, Ilmar Ferreira da, Proni, Terraza, Marcelo, Marcelo Weishaut & Pochmann, Marcio. “A jornada de trabalho no Brasil: o debate e as propostas”, in Posthuma, Anne Caroline (org.), Abertura e ajuste do mercado de trabalho no Brasil - Políticas para conciliar os desafios de emprego e competitividade - São Paulo - SP: Editora 34.

Sindicato dos Metalúrgicos do ABC. Globalização e setor automotivo: A visão dos trabalhadores; São Paulo, 1996.

Singh, Ajit. “Acertando o passo com o Ocidente: uma perspectiva sobre o desenvolvimento econômico asiático”; in Economia e Sociedade - Revista do Instituto de Economia da UNICAMP: Campinas, jun. 1997.

Smith, Neil; Desenvolvimento Desigual – Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1988.

Soja, Eduard W; Geografias pós-modernas: a reafirmação do espaço na teoria social - Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 1993.

Sposito, Marília Pontes. “A produção política da sociedade”, *in* Martins, José de Souza (org.). Henri Lefebvre e o retorno à dialética –São Paulo: Editora Hucitec, 1996.

Suzigan, Wilson; Industrial Policy in Brazil - Campinas, São Paulo, Brasil: UNICAMP.IE, 1997.

Swary, Itzhak & Topf, Barry; La desregulación financiera global - México: Fondo de Cultura Económica, 1993.

Tavares, Maria da Conceição; “Acordo de investimentos, privatização e cidadania”, *in* “Folha de São Paulo”, 1º de março de 1998, p. 2 - 6.

_____ ; (Des) Ajuste global e modernização conservadora - Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1993.

Toledo, José Roberto de; “Com salário menor, jovens ocupam vagas”; *in* “Folha de São Paulo”, 15 de setembro de 1996, caderno *Brasil*, p. 1 - 10.

Vianna, Luis Werneck. Liberalismo e sindicato no Brasil – Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999.

Warde, Ibrahim; “Agências de rating: as novas superptências?”; *in* “O Estado de São Paulo”, 29 de novembro de 1998, caderno *Economia*, p. B12.

Watanabe, Bem. “Organizar a los desorganizados”; *in* PERIFERIAS n.º 2, abril, 1997.

Wessel, David & Davis, Bob; “Fluxo de capital desafia dogma do mercado livre”; *in* “O Estado de São Paulo”, 06 de setembro de 1998, caderno *Economia*, p. B10.

Womack , James P. (*et al.*), A Máquina que Mudou o Mundo - Rio de Janeiro: Campus, 1992.

Wood Jr. , Thomaz , “FORDISMO , TOYOTISMO e VOLVISMO: os caminhos da indústria em busca do tempo perdido”; *in* Revista de Administração de Empresas , São Paulo, Set. / Out. 1992.

Wood, Stephen, “O MODELO JAPONÊS EM DEBATE: pós-fordismo ou japonização do fordismo”; *in* RBCS n.º 17, ano 6, Out. de 1991.

Yoshimori, M. As empresas japonesas – São Paulo: Martins Fontes, 1989.

Xavier, Guilherme Gaspar de Freitas. “Modelo japonês”, *in* Cattani, Antonio David (org.), Trabalho e tecnologia: dicionário crítico - Petrópolis: Vozes; Porto Alegre: Ed. Universidade, 1997.

7 – Fontes

ANFAVEA, site na Internet: www.anfavea.com.br

“Folha de São Paulo”, “Mercado exclui jovens e desqualificados”, *Primeiro Caderno* (p.1-8), 27 de dezembro de 1996.

“Folha de São Paulo”, “Emprego na indústria pode desaparecer”, *Segundo Caderno* (p.2 - 2), Primeiro de fevereiro de 1997.

“Folha de São Paulo”, “Montadoras de carros abrem 1.800 vagas”, 10/08/97.

“Folha de São Paulo”, “TCU contesta regime automotivo do NE”, 03/09/2000.

“O Estado de São Paulo”, “Novos pólos mudam perfil da indústria”, *Caderno Especial: As cidades das montadoras*, 27/09/99.

Revista “Veja”, 07 de abril de 1999, “O incrível acontece”.

Após uma série de contatos que se estenderam ao longo do primeiro semestre de 1999, foram realizadas as seguintes entrevistas com representantes e funcionários da Volkswagen do Brasil e membros do Sindicato dos Metalúrgicos do ABC, como parte do trabalho de campo:

■ Entrevista com o Diretor de Base do Sindicato dos Metalúrgicos do ABC, Geovaldo Gomes dos Santos, funcionário da Volkswagen. A entrevista foi realizada no dia 02 de março de 1999, na sede do Sindicato dos Metalúrgicos do ABC, em São Bernardo do Campo-SP.

■ Entrevista realizada no dia 27 de maio de 1999 com Marcos Carnielli, encarregado da área de Planejamento de Relações Trabalhistas da Volkswagen. A entrevista foi feita na fábrica da empresa em São Bernardo do Campo-SP.

■ Entrevista realizada no dia 09 de junho de 1999 com o diretor da área Finanças da Volkswagen do Brasil, Roberto A Cortes. A entrevista foi realizada na sede da empresa, em São Bernardo do Campo-SP.

■ Entrevista com o membro da Comissão de Fábrica e do Comitê Sindical de Empresa da Volkswagen e da “Chapa 2 - Oposição” da Central Única dos Trabalhadores, Celso Rotuolo, o Paraná, realizada no dia 23 de junho de 1999 na fábrica da empresa, em São Bernardo do Campo-SP.

■ Entrevista realizada no dia 30 de junho de 1999 com Carlos Wagner Pereira, Supervisor de Montagem da fábrica de Resende da Volkswagen. Entrevista realizada nas instalações da empresa no município de Resende-RJ.