

A Indústria Automobilística, o Trabalho e o Capital Migrante em Novas Regiões Produtivas Brasileiras

Automobile Industry, Labor and Migrant Capital in New Brazilian Productive Regions

La Industria Automovilística, el Trabajo y el Capital Migrante en Nuevas Regiones Productivas Brasileñas

Silvia Maria de Araújo*

RESUMO

O texto analisa a dinâmica do capital e trabalho na indústria automobilística no movimento de realocização das montadoras em território brasileiro desde a década de 1990. Numa conjuntura mundial de reorganização da produção e intensificação do comércio de veículos, essa indústria alinha-se aos moldes da mais recente globalização da economia, onde se cruzam os investimentos, e marca a inserção do País entre aqueles emergentes no capitalismo contemporâneo. A discussão do processo de concentração/desconcentração da indústria automobilística, que se distribui geograficamente, toma como base a informação estatística de dados e a literatura pertinente para apresentar resultados, levando em consideração os efeitos da mais recente crise em nível global sobre a expansão da economia.

Palavras-chave: Indústria automobilística. Relocalização. Capitalismo. Trabalho. Crise mundial.

ABSTRACT

The text analyzes capital and labor dynamics in automotive industry through the relocation of assemblers within Brazilian territory, occurring since the 1990s. The production reorganization and increase in vehicle sales characterize the international juncture, in which this industry carries out investments according to the latest globalization framework. This process marks the insertion of Brazil among the emerging countries of contemporary capitalism. The discussion regarding the geographical concentration/deconcentration is based on pertinent statistics and literature. It considers the effects of the recent global crisis on economic expansion.

Keywords: Automobile industry. Relocation. Capitalism. Labor. Global crisis.

* Socióloga, doutora pela Universidade de São Paulo (USP), pós-doutorado pela Universidade de Milão, Itália, docente aposentada da Universidade Federal do Paraná (UFPR). Presidente da ABET - Associação Brasileira de Estudos do Trabalho (Biênio 2011-2013). E-mail: silviaaraujo.ufpr@gmail.com

Artigo recebido em julho/2012 e aceito para publicação em agosto/2012.

RESUMEN

El texto analiza la dinámica del capital y trabajo en la industria automovilística en el movimiento de relocalización de las montadoras en territorio brasileño desde la década del 90. En una coyuntura mundial de reorganización de la producción e intensificación del comercio de vehículos, esa industria se alinea a los moldes de la más reciente globalización de la economía, donde se cruzan las inversiones, y marca la inserción del país entre aquellos emergentes en el capitalismo contemporáneo. La discusión del proceso de concentración/desconcentración de la industria automovilística, que se distribuye geográficamente, toma como base la información estadística de datos y la literatura pertinente para presentar resultados, teniendo en cuenta los efectos de la más reciente crisis en nivel global sobre la expansión de la economía.

Palabras clave: Industria automovilística. Relocalización. Capitalismo. Trabajo. Crisis mundial.

INTRODUÇÃO

Os efeitos de um capitalismo plantado sobre bancos e agências de investimentos se fazem sentir sobre o mercado de trabalho, as organizações dos trabalhadores, os conceitos políticos e, sem dúvida, o setor produtivo. A ampliação do poder financeiro e sua volatilização respondem, há três décadas, a complexas injunções de forças sociais que, de forma sintética, podem ser imputadas ao desenvolvimento do neoliberalismo enquanto ideologia política, ao poder do Estado protetor das instituições financeiras, à atividade econômico-financeira articulada mundialmente, ao excesso de capacidade produtiva e de trabalho, e às novas formas corporativas do capital migrando em busca de trabalho de baixo custo e disponível. A indústria automobilística fez-se arauto do capitalismo migrante, em busca de maiores vantagens comparativas no jogo competitivo mundial de um expansivo mercado de automóveis.

Este artigo tem por objetivo analisar, com base em uma literatura crítica do processo de acumulação, a dinâmica do capital e do trabalho na indústria automobilística no movimento de realocação de um número significativo de unidades produtivas (montadoras) em território brasileiro desde a década de 1990. O pano de fundo é a conjuntura mundial de reorganização da produção e intensificação do comércio de veículos, informações contidas em dados dos anuários da indústria automobilística.

Dividida em quatro partes, a análise detém-se, primeiramente, no caráter global do capitalismo contemporâneo e no cenário de países que despontam como emergentes, atraindo investimentos externos. A sina do capital migrante é posta em cheque nos dois subitens seguintes, em que a indústria automobilística se distribui geograficamente, fruto das repetitivas crises do capitalismo, em busca de custos operacionais mais baixos. Nesse processo de realocação, discute-se a pertinência dos fatores de atração, mas também o modo especial de organização da produção e do trabalho, que cria assimetrias no mundo produtivo externamente entre países e empresas, e no interno da produção. Os resultados levam em consideração os efeitos da mais recente crise em nível global sobre a expansão da economia.

1 A NOVA ECONOMIA FAZ EMERGIR PAÍSES

O Brasil entrou no circuito mundial de países de industrialização emergente – os BRIC (Brasil, Rússia, Índia e China) – ao receber novos e grandes volumes de investimentos externos, na última década do século XX. Por recomendação das agências de financiamento do desenvolvimento, FMI e Banco Mundial, instituições reguladoras da economia mundial criadas na conferência monetária de Bretton Woods (1944), o país cedeu à força do capital privado e de estatais de outras origens, na onda de abertura ao comércio internacional e de privatizações, a partir do governo Collor, no início dos anos 90. A orientação era a adoção de programas de reformas macroeconômicas nos países periféricos, no sentido de rebaixar os custos do trabalho através de uma série de medidas.

Ao término dos anos 2000, o Relatório Mundial de Investimento das Nações Unidas calculava haver 21,5 mil multinacionais sediadas em países emergentes, que já concentravam maior população que o conjunto dos países desenvolvidos. Isso significa investimentos e inovação para um expansivo mercado consumidor em massa. Com economias que crescem acima de 9% ao ano, China e Índia são países que atraem altos investimentos e se colocam entre os dez maiores produtores mundiais de veículos, alterando a concorrência.

As políticas neoliberais favoreceram essa inserção capitalista e foram articuladoras da nova assimetria de condições competitivas entre as nações. Inspiradas no liberalismo econômico contemporâneo a negar, na retórica, a intervenção do Estado na economia, mas a recompô-la em sua aliança com as grandes corporações, essas políticas valorizaram o mercado e a concorrência para que reformas econômicas e políticas ao capitalismo global fossem implementadas, seguindo as regras do Consenso de Washington (1989), aplicadas aos países capitalistas.

No Brasil dos anos 90, além da abertura comercial e da desregulamentação financeira, as políticas neoliberais provocaram mudanças no trabalho: flexibilização das relações e dos contratos de trabalho, desregulação do mercado de trabalho, políticas de formação e qualificação, flexibilização da jornada de trabalho. Chossudovsky (1999) refere-se, inclusive, a uma agenda oculta dos programas de ajuste macroeconômico destinada a comprimir salários nos países periféricos para viabilizar transferências de atividades industriais dos países centrais para aqueles. Entre as medidas adotadas, contam-se os contratos de trabalho temporários ou com encargos sociais reduzidos. Por outro lado, a economia nacional passou a ser mais combativa, no intuito de compor com os investidores e garantir posição competitiva em âmbito mundial.

Na adequação do processo de acumulação mundial, a receptividade do país a investimentos externos encontrou ímpeto no capital que se internacionalizava em busca de outros locais. Os fluxos de Investimentos Diretos no Exterior (IDE) aumentaram durante a década de 90 para os países emergentes, mas ainda estavam concentrados nos países centrais, segundo Pochmann (2001, p.27), o que dava o caráter global do mercado e da concorrência, resultado tanto dos IDEs sob forma de investimentos cruzados quanto da liberalização do intercâmbio comercial.

Na indústria automobilística, as companhias transnacionais apresentaram mudanças significativas a partir dos anos 70. Para Martin (2001), entre as mudanças contam-se não apenas investimentos e participações acionárias em economias de mercados emergentes, mas também o desenvolvimento de plataformas-padrão internacionalizadas de veículos; a ênfase nas exportações e importações de componentes e de veículos acabados (fornecedores globais e plataformas de exportação); a busca de mercados em diversos países para mobilizar recursos financeiros corporativos; e maior troca e rotação de quadros técnico e gerencial entre diferentes localidades internacionais.

A mundialização do capital foi se constituindo pelo funcionamento específico do capitalismo desde os anos 80, em decorrência das políticas de liberalização e de desregulamentação das forças do trabalho e das finanças adotadas pelos governos dos países industriais, basicamente os Estados Unidos e a Grã-Bretanha, segundo Chesnais (1996). Desse movimento resultou a integração das vantagens proporcionais obtidas por setores e arranjos produtivos e também sistemas nacionais de inovação a explorar o baixo custo da mão de obra. Um dos indicadores dessas vantagens está no crescimento da produção de autoveículos nos países emergentes (China, Brasil, Índia, Rússia) em comparação com os países considerados tradicionalmente maiores produtores mundiais de veículos, sobretudo nos últimos anos da década de 2000 (tabela 1). A China praticamente dobrou a produção de autoveículos em três anos, e a indústria automobilística brasileira, por sua vez, cresceu mais de 40%, no período de dez anos, respondendo em 2010 por 3,6% da produção mundial, que chegou a 77,61 milhões de autoveículos naquele ano.

TABELA 1 - PRODUÇÃO DE AUTOVEÍCULOS - PAÍSES DESENVOLVIDOS E PAÍSES EMERGENTES - 2001-2010

PAÍS	PRODUÇÃO DE AUTOVEÍCULOS (milhões de unidades)									
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
China	2.334	3.287	4.444	5.234	5.708	7.278	8.883	9.299	13.791	18.265
Japão	9.777	10.257	10.286	10.512	10.800	11.484	11.596	11.576	7.934	9.626
EUA	11.425	12.280	12.115	11.989	11.947	11.292	10.781	8.694	5.731	5.906
Alemanha	5.692	5.469	5.507	5.570	5.758	5.820	6.213	6.046	5.210	5.906
Coreia do Sul	2.946	3.148	3.178	3.469	3.699	3.840	4.086	3.827	3.513	4.272
Brasil	1.817	1.792	1.828	2.317	2.531	2.612	2.980	3.216	3.183	3.646
Índia	815	895	1.161	1.511	1.639	2.017	2.254	2.332	2.642	3.537
Espanha	2.850	2.855	3.030	3.012	2.752	2.777	2.890	2.542	2.170	2.388
México	1.841	1.805	1.575	1.577	1.684	2.046	2.095	2.168	1.561	2.345
França	3.628	3.702	3.620	3.666	3.549	3.169	3.016	2.569	2.048	2.227
Canadá	2.533	2.629	2.553	2.711	2.688	2.572	2.579	2.082	1.490	2.071
Tailândia	459	585	742	928	1.123	1.194	1.287	1.394	999	1.645
Irã	323	315	582	789	817	904	997	1.051	1.394	1.599
Rússia	1.251	1.220	1.279	1.386	1.355	1.503	1.660	1.790	725	1.403
Reino Unido	1.685	1.823	1.846	1.856	1.803	1.650	1.750	1.650	1.090	1.393

FONTE: ANFAVEA (2011)

Uma nova divisão internacional do trabalho delineou-se tendo à frente empresas transnacionais em todos os continentes e sua capacidade de mobilização do capital financeiro, como ocorreu na indústria automobilística. Nesse processo de redefinição geoeconômica do mundo na virada do milênio, foram importantes a reestruturação empresarial disseminada com maior concentração e centralização do capital nos setores produtivos bancário e financeiro, tendo destaque o papel das corporações no desenvolvimento da tecnologia. Um exemplo dessa “eficiência produtiva” em fazer crescer a produção e reduzir a participação da mão de obra é a fábrica britânica da Nissan, em Sunderland, inaugurada em 1986. Em 1999, ela montou 271.157 carros com 4.594 trabalhadores; em 2011, produziu 480.485 veículos – “mais do que qualquer outra fábrica automotiva no Reino Unido em todos os tempos” –, com apenas 5.462 pessoas (UMA TERCEIRA..., 2012).

2 INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA, CRISES E O CAPITAL MIGRANTE

O processo de reestruturação foi a forma de o capitalismo superar limitações na acumulação e o esgotamento das formas de produção próprias do regime fordista e do taylorismo. Com a crise dos anos 70, rearranjaram-se as relações no interior das unidades produtivas cujas políticas de controle e gerência do trabalho tinham por objetivo discipliná-lo, e também as relações entre as frações do capital e destas com o Estado. Das crises do capitalismo no século XX, foi a partir de 1973 que se acentuou o seu caráter global. Essa grande crise do mundo capitalista originou-se da exaustão do sistema de produção em massa e inaugurou uma nova divisão industrial capaz de provocar mudanças históricas nas relações entre produção e produtividade, entre consumo e concorrência.

Tanto a adoção de novas tecnologias informacionais em máquinas e equipamentos, a partir da microeletrônica, automação e da robótica,¹ quanto inovadoras formas de gestão da mão de obra integraram o quadro da reestruturação produtiva, que instaurou um novo padrão tecnológico nas indústrias, especialmente a automobilística.

Tardio em relação aos países desenvolvidos, o processo de reestruturação produtiva, no Brasil, efetivou-se nos anos 90. Ao implementar novas tecnologias para racionalizar a produção e o trabalho, a reestruturação aplicou a nova racionalidade para reduzir os quadros de pessoal. As transformações organizacionais visavam redefinir os processos de trabalho e as práticas de emprego, introduzindo o modelo da produção enxuta para economizar mão de obra mediante a automação, a eliminação de tarefas e a supressão de camadas administrativas, para Castells (1999). Embora a produtividade da indústria automobilística tenha se elevado, no período, a participação do trabalho foi reduzida, como provam os números da tabela 2.

TABELA 2 - EMPREGOS NA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA BRASILEIRA - 1957/2010

ANO	AUTOVEÍCULOS	MÁQ. AGRÍCOLAS AUTOMOTRIZES	TOTAL (Pessoas)
1957	9.773	...	9.773
1967	46.396	2.139	48.535
1977	111.514	18.753	130.298
1987	113.474	27.934	141.408
1997	104.941	10.408	115.349
2000	89.134	9.480	98.614
2007	104.274	16.064	120.338
2010	119.392	18.470	137.862

FONTE: ANFAVEA (2011)

NOTAS: A partir de 1997, a tabela registra apenas pessoas com contratos de trabalho firmados com empresas associadas à ANFAVEA nas formas admitidas em leis.

Sinal convencional utilizado:

... Dado não disponível.

¹ Máquinas informatizadas, geralmente antropomorfas (membros, articulações e sentido da visão), que substituem parte do trabalho humano em funções complexas da produção, como a pintura e a soldagem de automóveis. Robô é um termo criado pelo escritor Karel Capek, em 1921, e significa trabalho forçado, em checo (*robota*) (CARDOSO, 2002).

O modo como se organizou condicionou tendências na recente indústria automobilística brasileira. O crescimento de investimentos, a elevação da produtividade e a realocação das plantas industriais reduziram o volume e a redistribuição do emprego. As empresas automotivas, incluindo-se as de autopeças, responderam, em 2007, pela geração de 120 mil postos diretos de trabalho, fora os indiretos, terceirizados, que elevam esse número para 1,3 milhão de empregos.

A indústria automobilística respondeu positivamente às inovações técnicas (informática, automação flexível, telemática, novos materiais, novos processos, plásticos substituindo metais, mecânica fina de precisão, eletrônica dos produtos), bem como às mudanças. Também ocorreram, a partir de 1995, um movimento de concentração do capital via fusões e aquisições, um aumento das importações pelas montadoras, superando as exportações, e uma maior participação receptiva de autopeças pelos países do Mercosul, segundo Abreu *et al.* (2000).

As mudanças, segundo Salerno (1995), aconteceram na relação entre as empresas (focalização, terceirização, parcerias, acordos de cooperação); na organização do processo produtivo (*just-in-time/kanban*, tecnologia de grupo, células de produção); na organização dos processos de trabalho (trabalhadores assumindo tarefas de manutenção e inspeção de qualidade, a polivalência, o trabalho em grupo); na organização do trabalho e na gestão empresarial, as mudanças levaram à redução de níveis hierárquicos, treinamento comportamental de gerentes, implantação da qualidade total, prêmios por ideias, a programas de remuneração variável.

O ramo automobilístico mostrou posição de vanguarda ao adotar padrões de flexibilização da produção e do trabalho, cuja lógica de versatilidade originária no setor industrial avançou de forma heterogênea e acelerada para outros setores, como o de serviços. Composição e interdependência de atividades marcam a feição do processo produtivo organizado em cadeia, ou seja, num conjunto de atividades de uma empresa que agregam valor, da entrada de matérias-primas à distribuição de produtos acabados, explica Porter (1999, p.85).

O complexo automobilístico age competitivamente e de modo paradoxal, para a manutenção de certo equilíbrio produtivo inter e intraempresas multinacionais do setor. O compromisso de fazer render o investimento faz o capital se mover sempre que achar necessário, confirmando a profecia de Marx, no Manifesto Comunista, de que “tudo o que é sólido se desmancha no ar”. Desse modo, o Brasil recebeu mais de duas dezenas de montadoras de veículos leves (automóveis e pequenos utilitários) e pesados (ônibus e caminhões), além de fábricas de motores, desde meados dos anos 90, delineando uma fase de expansão do setor. Nelas, foram injetados cerca de 20 bilhões de dólares em dez anos (1994-2003) destinados a modernizar e ampliar espaços mais propícios àquela indústria e sua enorme capacidade de estabelecer liames. Atraíam essas indústrias o potencial mercado consumidor brasileiro e o dos países integrantes do Mercosul, sem descartar de seus planos a competição com outros empreendimentos geograficamente dispersos na Ásia, na América Latina e no Leste Europeu. A procura era regida por mercados mundiais integrados.

O capital migra ao encalço de vantagens, estabelecendo o que Santos (2001) denomina de guerra global entre lugares produtivos, cujos fundamentos podem ser locais, regionais, nacionais ou mundiais. Os recursos que aportaram no Brasil, sobretudo industriais, tornaram uma parcela do parque produtivo um território cobiçado pelo jogo do capital migrante. Diferentes municípios e regiões disputaram a instalação de montadoras em acirrada guerra fiscal. A concorrência entre estados e municípios para atrair os IDEs, sob a forma de novas unidades de grandes indústrias multinacionais, traduziu-se em isenções fiscais e outros incentivos (ICMs, crédito fácil, obras de infraestrutura). Comin (1998) afirma que o setor automobilístico foi um dos principais beneficiários dos subsídios, enquanto Chesnais (1996, p.113) constata que, ao terceirizar em empreendimentos locais, as empresas que migraram se beneficiaram das vantagens proporcionadas pelas “deslocalizações”, sem precisar fazer investimentos externos diretos, muitas vezes.

Os investimentos multiplicaram-se a partir de meados da década de 1990, especialmente no ano de 1997, dobrando durante os anos 2000, conforme dados da tabela 3. A configuração de um regime produtivo flexível que se firma na indústria automobilística denota as flutuações da demanda no setor, o potencial do mercado interno e externo de veículos, os investimentos estratégicos e compostos com o poder político local, sobretudo na fase de instalação das unidades produtivas.

TABELA 3 - INVESTIMENTOS NA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA BRASILEIRA - 1988/2010

ANO	AUTOVEÍCULOS	MÁQ. AGRÍCOLAS AUTOMOTRIZES	TOTAL (milhões de US\$)
1988	572	65	637
1991	880	58	938
1994	1.195	116	1.311
1997	2.092	66	2.158
2000	1.651	94	1.745
2003	673	75	748
2007	1.965	171	2.136
2010	3.654	218	3.572

FONTE: ANFAVEA (2011)

NOTA: Dados preliminares para o ano de 2010.

Na reorganização do novo território, os núcleos dinâmicos das atividades econômicas se espalham e fazem surgir verdadeiras ilhas de produtividade que, provocadas por esses deslocamentos, desconcentram os investimentos, na opinião de Pacheco (1999), como aconteceu no setor de bens duráveis, em especial no automobilístico, com picos de investimentos gerais nos anos de 1996-1997 e 2008 e 2010. Nesse processo, é o conjunto do espaço de regulação que está sendo reordenado, pois como tudo está interconectado no fenômeno da globalização da economia, as regiões que atraem os investimentos representam segmentos de uma transformação mais profunda denominada por Dowbor (1997) de “reordenamento global dos espaços do desenvolvimento”.

3 RELOCALIZAÇÃO DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA

No Brasil dos anos 90, ficou mais expressivo o mapa da produção de veículos de passeio e comerciais leves com a chegada das linhas de montagem em outros estados; como a Mitsubishi, em Goiás; a Renault, no Paraná (1998); a Daimler Chrysler e Mercedes-Benz, em Minas Gerais (1999); a Volkswagen-Audi, no Paraná (1999); a Peugeot Citroën, no Rio de Janeiro (2000); a General Motors, no Rio Grande do Sul (2000); a Ford, na Bahia (2001); a Nissan, no Paraná (2001).

Pela primeira vez, a indústria automobilística desconcentrava-se do eixo Rio de Janeiro - São Paulo e do ABC paulista. Essa desconcentração se expressa na realocação das indústrias em novas plantas e sítios, em cidades sem tradição industrial, com menores concentrações de trabalhadores, os chamados *greenfields*,² onde prevalecem formas alternativas de organização do trabalho, principalmente subcontratações. Essa onda migratória da indústria automotiva expôs as diferenças do crescimento mundial, não apenas quanto à realocação mas com efeitos sobre o emprego e a distribuição de renda, uma vez que há diversidade entre os salários pagos nas regiões brasileiras.

Nem pensada há duas décadas, a descentralização da indústria brasileira tem no setor automobilístico uma experiência positiva. Contudo, os dados da tabela 4 mostram haver ainda forte concentração de unidades produtivas nas regiões Sul e Sudeste, geograficamente próximas a portos e pontos da cadeia automotiva. Só o Estado de São Paulo, em 1990, concentrava 74,8% das montadoras, percentual reduzido para 47,4% em 2006.

TABELA 4 - INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA, UNIDADES INDUSTRIAIS NO BRASIL - LOCALIZAÇÃO POR REGIÃO

PRODUTOS	REGIÃO												TOTAL
	Sul			Sudeste				CO	NE			Norte	
	RS	PR	Total	SP	RJ	MG	Total	GO	BA	CE	Total	AM	
Autoveículos	3	4	7	9	2	3	14	2	1	1	2	1	26
Motores e componentes	1	2	3	7	1	1	9	...	...	...	...	...	12
Máquinas agrícolas	6	2	8	5	...	1	6	1	...	...	...	...	15
TOTAL	10	8	18	21	3	5	29	3	1	1	2	1	53

FONTE: ANFAVEA (2011)

NOTA: Sinal convencional utilizado:

... Dado não disponível.

Ao produzir automóveis e veículos comerciais leves, caminhões e ônibus, máquinas agrícolas, motores e componentes, as montadoras movimentam um mercado integrado, que abrange 39 municípios brasileiros e 53 unidades produtivas.

² *Greenfields* é uma designação norte-americana para regiões com pouca tradição na indústria manufatureira, em especial na automobilística, que se caracteriza por uma tradicional hostilidade ao sindicalismo, pelos custos salariais abaixo da média da indústria de transformação, por autoridades locais/regionais interessadas em atrair IEDs (MARTIN; VIEGA, 2002, p.19-20).

Em 2010, foram 3,51 milhões de veículos comercializados, num mercado que cresceu quase duas vezes mais que a produção e ainda é abastecido por importações. Também as exportações brasileiras de veículos, devido à crise mundial, vêm perdendo participação na produção nacional. Em 2005, as exportações representavam 31%; em 2010, 15%.

A tendência tem sido uma produção industrial deslocalizada para as economias de baixos salários. A distribuição internacional do IED de grupos oligopolistas, cujo capital está comprometido em indústrias tecnologicamente avançadas, como a automobilística, demonstra que são fatores sensivelmente diferentes que determinam suas opções de deslocalização. Teóricos como Von Thünen, citado por Clemente (1994), elegem a economia de custo como o fator locacional que move a indústria, inaugurando padrões de localização industrial que resultam mais das estratégias das empresas que de políticas governamentais. As deslocalizações se valem dos baixos custos salariais, da ausência de legislação social, da tecnologia que esses grupos detêm e também das vantagens da telemática.

Por haver uma divisão dos sistemas de produção multinacionais, a desterritorialização pauta-se pela desregulamentação financeira nas economias nacionais, no mercado de trabalho segmentado e nos fluxos de capital. Muitas empresas praticam o *dumping* social, ou seja, deslocam a produção dos países com salários mais altos e critérios rigorosos no âmbito do trabalho para aqueles em que são mais baixos os custos e as regulamentações laborais mais flexíveis. Hyman (2005) alerta para o fato de muitas empresas transnacionais usarem a ameaça da realocação como fator disciplinador nas negociações coletivas. Diante desse deslocamento espacial da indústria especialmente centrado na indústria automobilística, Harvey (1993, p.172) questiona sua capacidade de absorção pela expansão geográfica do capital e do trabalho excedentes.

O Brasil não está na condição de estrepante na indústria automobilística que se deslocaliza. Embora tenha começado mais como importador e não como fabricante, já abriga aquela indústria desde 1919, quando uma primeira unidade de montagem da Ford, marca pioneira do sistema de produção em massa de veículos, instalou-se no país. Em São Paulo, também foi implantada a General Motors, em 1923, montadora de veículos comerciais. A partir do final da década de 1950, outras grandes montadoras, como a alemã Volkswagen, instalaram-se no ABC paulista acompanhadas por seus fornecedores de autopeças. Nos anos 70, foi a vez da italiana Fiat instalar-se em Minas Gerais, e da sueca Volvo, no Paraná. Nesse período, ocorreram várias fusões e incorporações de empresas, havendo um aumento da concentração e do grau de internacionalização dessa indústria. Essa política era apoiada por produtores nacionais de autopeças que anteriormente se dedicavam ao mercado de reposição, segundo Githary e Bresciani (1997).

O recente espraiamento da indústria automotiva além fronteiras do tradicional eixo São Paulo - ABC paulista, em processo de desconcentração geográfica sem descentralização dos espaços de poder econômico, que ocorreu nos anos 90,

marca um quase-ciclo de produção com seu caráter de inovação tecnológica e informacional. O processo de desconcentração regional também ocorreu no setor de autopeças, mas em menor escala, pois, em 2008, o Estado de São Paulo ainda respondia por 71,2% do número total de empresas do setor, segundo Casotti e Goldenstein (2008). A organização territorial da produção, para Altvater (1995, p.204), em referência a Storper e Walker, expressa para além das relações de mercado e do planejamento: são relações industriais territoriais que estabelecem “alianças estratégicas ou subcontratos, organizações comerciais, instituições de planejamento oficiais ou relações informais de confiança entre firmas numa comunidade de negócios”.

As montadoras “tecnologicamente maduras”, que chegaram ao país nos anos 1990 e 2000, confirmam sua posição geográfica estratégica e um mercado em crescimento. Além disso, a cultura ocidental, a mão de obra de baixo custo, a disponibilidade de matérias-primas para a cadeia automotiva e um parque metal-mecânico instalado fazem das localidades abaixo, partícipes produtivos do jogo rápido do capital migrante: Anápolis - GO (Hyundai: comerciais leves, caminhões); Betim - MG (Fiat: automóveis e comerciais leves, e Fiat: Motores); Camaçari - BA (Ford: automóveis e comerciais leves); Campinas - SP (Mercedes-Benz: remanufatura de peças, pós-vendas); Campo Largo - PR (Fiat: Motores); Catalão - GO (Mitsubishi: comerciais leves); Caxias do Sul - RS (International: caminhões); Caxias do Sul - RS (Unidade 2 da Agrale: comerciais leves, caminhões, chassis de ônibus); Caxias do Sul - RS (Unidade 3 da Agrale: componentes de autoveículos e tratores); Curitiba - PR (Volvo: caminhões, cabines de caminhões, chassis de ônibus, motores); Gravataí - RS (General Motors: automóveis); Guaíba - RS (Toyota: Centro de distribuição de veículos); Horizonte - CE (Ford: comerciais leves); Indaiatuba - SP (General Motors: campo de provas); Indaiatuba - SP (Toyota: automóveis); Juiz de Fora - MG (Mercedes-Benz: caminhões com previsão de produção para 2012); Manaus - AM (Mahindra: comerciais leves); Mogi das Cruzes - SP (General Motors: componentes estampados, centro de distribuição de peças); Porto de Suape - PE (General Motors: Centro Logístico de Distribuição de Veículos); Porto Real - RJ (Peugeot Citroën: automóveis, comerciais leves); Porto Real - RJ (Peugeot Citroën: motores); Resende - RJ (MAN: caminhões, chassis de ônibus); São Bernardo do Campo - SP (Ford: automóveis, comerciais leves e caminhões); São Bernardo do Campo - SP (Mercedes-Benz: caminhões, ônibus, motores, eixos, câmbios); São Bernardo do Campo - SP (KG: montagem de veículos e conjuntos soldados, estamparia, ferramentaria, usinagem); São Bernardo do Campo - SP (Scania: caminhões, ônibus, motores); São Bernardo do Campo - SP (Toyota: Autopeças); São Bernardo do Campo - SP (Volkswagen - Fábrica Anchieta: automóveis e comerciais leves); São Caetano do Sul - SP (General Motors: automóveis e comerciais leves); São Carlos - SP (Volkswagen: motores); São José dos Campos - SP (General Motors: automóveis, comerciais leves, fundição, preparação de CKD para exportação, motores e transmissões); São José dos Pinhais - PR (Renault: Fábrica Curitiba Motores); São José dos Pinhais - PR (Renault: Fábrica Curitiba Veículos de Passeio); São José dos

Pinhais - PR (Nissan: Fábrica Curitiba Veículos Utilitários; automóveis e comerciais leves; Nissan, Renault); São José dos Pinhais - PR (Renault: Fábrica Curitiba Veículos Utilitários; comerciais leves da Renault, Nissan); São José dos Pinhais - PR (Volkswagen: automóveis, comerciais leves); São Paulo - SP (Renault Design América Latina); Sete Lagoas - MG (Iveco: comerciais leves, caminhões, veículos militares, ônibus, motores); Sorocaba - SP (General Motors: centro de distribuição de peças); Sumaré - SP (Honda: automóveis); Tatuí - SP (Ford: campo de provas); Taubaté - SP (Ford: componentes, motores e transmissões); Taubaté - SP (Volkswagen: automóveis).

Configura-se nas novas montadoras a *lean production*. Flexível e enxuta, a produção não requer uniformidade no *layout* das novas plantas nem nas condições de sua execução. O referencial das ações é toyotista. Essa semelhança na teia de relações ao longo da cadeia automotiva, entretanto, acentua diferenças entre as bordas geográficas inovadoras e o antigo polo automotivo paulista, sobretudo no âmbito do trabalho e suas garantias.

4 O PROCESSO DE ORGANIZAÇÃO DA PRODUÇÃO NA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA

A partir dos anos 90, as empresas que se instalaram sob o signo da produção flexível e integrada adaptavam-se à demanda e ao controle da produção no processo produtivo com máquinas interligadas, como expressa Gounet (2002). Este sistema se assenta na flexibilidade do trabalho, que ganha ajuste multifuncional, na participação extensiva dos trabalhadores em grupos semiautônomos, no seu engajamento, permanente aprendizagem de tarefas e busca de soluções e formas de remuneração que recompensem o engajamento. Lojkine (1995) se refere a essa forma de organização do capital, na atualidade, como redes descentralizadas, favorecidas pela informatização e agilização da acumulação.

Com a abertura de mercado, uma nova dinâmica competitiva se instalou e alterou significativamente a cadeia produtiva automobilística, nos anos 90, tornando-a mais complexa em termos de fornecedores, distribuidores, com centros integrados de distribuição de veículos, transformadores e variações de agentes subcontratados. No desempenho da cadeia, contam-se como fatores de impulso as marcas, a publicidade, as formas de proteção governamentais, o acesso a matérias-primas e recursos financeiros e, sobretudo, a reserva de determinados mercados, além dos canais de distribuição logística.

O capital transformado e expandido no processo de reestruturação está induzindo um novo tipo de produtividade, capaz de estabelecer nexos entre diversos setores na competição própria de sua natureza. Assim, na indústria automobilística, novos indicadores de produtividade consideram a redução dos tempos de paragem das máquinas, a maximização da utilização das instalações, a luta contra os tempos mortos, a racionalização dos estoques, o controle de qualidade, a redução de dejetos

e do desperdício de matéria e energia, como levantados por Lojkin (1995). Instaure-se uma organização híbrida da produção, na qual se aliam formas organizacionais grupais, semiautônomas e intercambiáveis, próprias do toyotismo, com a manutenção de parte de um trabalho fordista repetitivo, mas envolvente, sob a gestão encarceradora da força de trabalho como aderente ao capital.

As plantas nos novos moldes tecnológicos e organizacionais chegaram reestruturadas ao país, na concepção de empresa enxuta, pronta para o desempenho em rede, pois na indústria automobilística o processo de produção envolve uma complexa hierarquia de componentes, que necessitam ser integrados. As empresas trouxeram seus fornecedores externos e adequaram fornecedores locais com agilidade produtiva e de conversão. Estavam dispostas a experimentos de novos modelos e potenciais demandas do mercado mundial de veículos em expansão.

Entre as estratégias de integração, a indústria automobilística pratica uma forma complexa, típica da globalização avançada em busca da máxima eficiência global: ela fraciona a cadeia produtiva e a integra através de um forte aparato logístico, provocando efeitos importantes sobre a qualidade do emprego gerado, pondera Dupas (1999). Essa integração da produção atinge níveis geográficos regionais, supranacional, continental, mundial e, a partir dos anos 90, submeteu a indústria automotiva a uma série de choques, como a crise do peso mexicano; as oscilações do Plano Real, no Brasil; a acumulação de uma produção excessiva; a adiada expansão econômica nos EUA; as fusões, parcerias e aquisições (Daimler-Chrysler, Ford-Volvo e Renault-Nissan), analisa Martin (2001, p.398).

As montadoras e seus fornecedores organizam-se em função das competências técnicas e do grau de interação dos sistemistas com a montadora que coordena os fluxos – quanto mais próximo um fornecedor estiver da firma montadora, maior é a integração e mais intenso e multidimensional, o intercâmbio de informações. Como a indústria de autopeças ocupa posição-chave entre as montadoras e as indústrias de insumos, empresas de primeira linha vendem diretamente para as montadoras de automóveis, para outras firmas e o mercado de reposição; empresas de segunda linha vendem para os fabricantes de autopeças; empresas de terceira linha vendem para os fabricantes de peças e componentes e para os produtores de sistemas de autopeças, explicam Abreu *et al.* (2000, p.29, 33).

Por enfatizar as exportações e importações de componentes e de veículos, os sistemistas são chamados fornecedores globais. Essa organização sistêmica das atividades produtivas gera menos empregos diretos que a expectativa social, nas diversas regiões transformadas em polos automotivos, mas eleva o grau de formalidade nas relações de trabalho. Por outro lado, dessa dinâmica emanam expressões de novas institucionalidades no trabalho em processo de desregulamentação, no foco produtivo em ritmo flexibilizado, no sindicalismo a lidar com negociações pontuais e descentralizadas, e no poder político local reconfigurado diante das relações entre o global e o local, como instâncias de mediações regionais, nacionais e supranacionais.

O setor automotivo é pioneiro na formação de redes de produção, suprimento e distribuição transnacionais, as chamadas cadeias globais de produção. Sua cadeia envolve dezenas de setores econômicos entre mineração, vidro, produtos químicos, combustíveis, vendas, incluindo os laminados planos e não planos de aço e artefatos de borracha para veículos, máquinas e aparelhos, afirma Comin (1998), além da fabricação de veículos automotores rodoviários e vários de seus componentes (peças e acessórios, cabines e carrocerias, bancos e estofados, pneumáticos e câmaras de ar).

Nas cadeias produtivas, conta a logística, ao estabelecer elos entre o mercado e as atividades estratégicas e operacionais das montadoras, do planejamento e controle do fluxo de informações, de materiais, dos fornecedores até o cliente, numa cooperação intra e interempresas. Esses fluxos multiplicam-se e extrapolam o setor produtivo, provocando maior integração entre a produção de bens e serviços, observa Dall'Acqua (2003). A indústria automobilística adequou-se à forma de organização da empresa-rede, que supera a das hierarquias, valendo-se de alianças estratégicas, unidades produtivas descentralizadas e redes de pequenas e médias empresas conectadas a redes maiores, constituindo “novas formas de quase-integração”, com base na eletrônica, cujo aumento das dimensões possibilita internalizar importantes externalidades, no dizer de Antonelli, citado por Chesnais (1996, p.107).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A existência de protocolos de instalação de montadoras em modernos patamares tecnológicos e organizacionais, no país, mobilizou diferentes níveis do poder político local e desestabilizou arranjos de antigos atores sociais. Sob esse aspecto, dimensões inovadoras ganharam destaque: a primeira, na forma de constituição de territórios da indústria, materializados nos complexos de produção flexível, e a segunda centrada na instituição de novas relações espaciais entre as montadoras e seus fornecedores. O resultado foi a redistribuição dos tecidos produtivos em cadeias e, nesse processo, a alteração da relação da indústria com o território, com o poder local, o mercado de trabalho, requerendo novas institucionalidades e recursos para a produção.

O final dos anos 2000, mais especificamente 2008, surpreendeu o mundo produtivo com uma forte crise capitalista a partir dos países desenvolvidos. A retração industrial afetou o setor automobilístico em sua produção voltada fortemente à exportação, mas no Brasil, embora tenha caído a produção de veículos e as exportações nos anos seguintes, em 2011 houve recordes de produtividade e lucro maiores que em 2010.

Para os trabalhadores, ainda que haja diferenças consideráveis de ganho entre as regiões, os reajustes salariais têm ficado acima da inflação, segundo o DIEESE (2012). A tendência é conquistar o reajuste real, fruto de negociações bem-sucedidas e de enfrentamentos com paralisações em diversas montadoras contra o argumento

de um processo de desindustrialização³ que possa afetar a economia brasileira. Tem integrado esse cenário uma política federal de redução do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) de que vem se beneficiando o setor com o aumento do faturamento das montadoras nos dois últimos anos. A tabela 5 demonstra uma escalada da indústria automobilística de participação no PIB industrial.

TABELA 5 - INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA BRASILEIRA, FATURAMENTO E PARTICIPAÇÃO NO PIB INDUSTRIAL - 1966/2010

ANO	AUTOVEÍCULOS	MÁQ. AGRÍCOLAS AUTOMOTRIZES	TOTAL	PARTICIPAÇÃO NO PIB INDUSTRIAL
1966	8.958	502	9.459	11,1
1975	30.100	6.656	36.756	17,5
1987	30.471	7.888	38.359	11,5
1997	50.135	3.337	53.472	14,8
2007	69.218	7.786	77.004	17,5
2010	83.586	9.382	92.968	19,5

FONTE: ANFAVEA (2011)

NOTA: 1) Faturamento sem impostos; 2) Preços reais de 2010 (IGP-DI média) convertidos em dólar pela taxa média de 2010 (BACEN); 3) O ano-base do PIB industrial é 2011. Para os demais anos, consideram-se as taxas reais de variação anual convertidas em dólar pela taxa média de 2010 (BACEN).

Carro e petróleo são componentes de um mesmo interesse das nações – a riqueza –, aquilatados no PIB de um país, de uma região ou de um setor produtivo por valores atualizados em palavras de ordem prementes: competitividade, produtividade e lucratividade. Esses processos têm um fundamento holístico, como diz Chesnais (1996), pois se a competitividade implica inovação, crescimento e agregação de valor às atividades, expressando atributos dos contextos produtivo, social e institucional do país, a produtividade está associada ao conjunto de inovações tecnológicas e organizacionais que estão se difundindo, como os movimentos de externalização e internalização de atividades que se conjugam e provocam uma redefinição da divisão do trabalho ao longo das cadeias produtivas, segundo Abreu *et al.* (2000, p.64).

As corporações transnacionalizadas da indústria automobilística que se deslocam, ao obedecer à formação de cadeias globais que fragmentam o processo produtivo por suas filiais, fornecedores e empresas subcontratadas, aproveitam o máximo das vantagens comparativas entre os países, como tecnologia, matérias-primas e custos da produção e mão de obra. Além de dispersarem a fabricação de partes do produto em diferentes países, fazem-no sob variados contratos de trabalho. Predominam ainda novos princípios de localização também no interior das empresas,

³ Polêmica, a discussão sobre o processo de desindustrialização parte do conceito clássico – a perda de participação da indústria no total das riquezas produzidas no país pode cometer equívocos se não considerar as mudanças de metodologia no cálculo do PIB, nos anos 1990 e 1995. O Brasil passou por um processo de industrialização entre as décadas de 1950 e 1980; se, em 1947, a indústria de transformação respondia por 20% do PIB, em 1985, chegou a 36%, proporção que atinge 22,9% em 2008 (FREITAS JR., 2010).

que atingem diferentes mercados setoriais. O resultado da realocação das montadoras foi um aumento da participação dos emergentes na produção mundial de veículos, nos últimos anos, que as obriga à busca de modelos de baixo custo.

A organização da produção ganha uma lógica integrada que, moldada à globalização da economia, ajusta-se às determinações político-econômicas do país. Os anos 2000 provaram a indústria brasileira com uma alta carga tributária, câmbio hipervalorizado e empregos ameaçados pelo crescimento das importações, no enfrentamento da concorrência nos mercados mundiais de veículos dos países com moedas mais desvalorizadas, além dos efeitos sobre a produtividade do setor. Diante da crise dos mercados financeiros no fim da década, o país programou uma política empenhada em criar condições para a manutenção do emprego e do consumo, e garantir o crescimento da economia com obras de infraestrutura. Mas, num mundo globalizado com uma crise que se arrasta nos países desenvolvidos, sobretudo Europa, qualquer desaceleração prejudica, em produção e trabalho, as economias que continuam vendendo matérias-primas, como o Brasil.

REFERÊNCIAS

- ABREU, Alice Rangel de Paiva *et al.* Produção flexível e relações interfirmas: a indústria de autopeças em três regiões do Brasil. In: ABREU, Alice Rangel de Paiva (Org.). **Produção flexível e novas institucionalidades na América Latina**. Rio de Janeiro: Ed. da UFRJ, 2000. p.27-73.
- ALTVATER, Elmar. **O preço da riqueza**: pilhagem ambiental e a nova (des)ordem mundial. São Paulo: Ed. da UNESP, 1995.
- ANFAVEA. **Anuário da Indústria Automobilística Brasileira**. São Paulo: Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores, 2011.
- CARDOSO, José Álvaro de Lima. **Reestruturação produtiva e mudanças no mundo do trabalho**: um olhar sobre os setores têxtil e alimentício em Santa Catarina. 2002. 279f. Tese (Doutorado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2002.
- CASOTTI, Bruna Pretti; GOLDENSTEIN, Marcelo. Panorama do setor automotivo: as mudanças estruturais na indústria e as perspectivas para o Brasil. **BNDES Setorial**, Rio de Janeiro: BNDES, n.28, p.147-188, set. 2008.
- CASTELLS, Manuel. **A sociedade em rede**. 3.ed. São Paulo: Paz e Terra, 1999. (A era da informação: economia, sociedade e cultura, v.1).
- CHESNAIS, François. **A mundialização do capital**. São Paulo: Xamã, 1996.
- CHOSSUDOVSKY, Michel. **A globalização da pobreza**: impactos das reformas do FMI e do Banco Mundial. São Paulo: Moderna, 1999.
- CLEMENTE, Ademir. **Economia regional e urbana**. São Paulo: Atlas, 1994.

- COMIN, Alexandre. **De volta para o futuro: política e reestruturação industrial do complexo automobilístico nos anos 90.** São Paulo: Annablume : FAPESP, 1998.
- DALL'ACQUA, Clarisse Torrens Borges. **Competitividade e participação: cadeias produtivas e a definição dos espaços geoeconômico, global e local.** São Paulo: Annablume, 2003.
- DIEESE. 87% dos acordos de 2011 resultaram em ganho real. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 22 mar. 2012. Economia, p.17.
- DOWBOR, Ladislau. Globalização e tendências institucionais. In: DOWBOR, Ladislau; IANNI, Octávio; RESENDE, Paulo Edgar A. (Org.). **Desafios da globalização.** Petrópolis: Vozes, 1997. p.9-16.
- DUPAS, Gilberto. **Economia global e exclusão social: pobreza, emprego, Estado e o futuro do capitalismo.** São Paulo: Paz e Terra, 1999.
- FREITAS JR., Gerson. Fábrica cheia ou vazia? **Carta Capital**, São Paulo, n.612, p.40-42, 8 set. 2010.
- GITAHY, Leda; BRESCIANI, Luís Paulo. **Reestruturação produtiva e trabalho na indústria automobilística brasileira.** Campinas: DPCT-IG-Unicamp, 1997. Mimeografado.
- GOUNET, Thomas. **Fordismo e toyotismo na civilização do automóvel.** São Paulo: Boitempo, 2002.
- HARVEY, David. **A condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural.** São Paulo: Loyola, 1993.
- HYMAN, Richard. Europeização ou erosão das relações laborais. In: ESTANQUE, Elisio *et al.* (Org.). **Mudanças no trabalho e ação sindical: Brasil e Portugal no contexto da transnacionalização.** São Paulo: Cortez, 2005. p.15-44.
- LOJKINE, Jean. **A revolução informacional.** São Paulo: Cortez, 1995.
- MARTIN, Scott B.; VIEGA, João Paulo C. Globalização dos mercados, localização produtiva e relações interfirmas: o caso das montadoras alemãs nos EUA nos anos 1990. In: NABUCO, Maria Regina; NEVES, Magda de Almeida; CARVALHO NETO, Antonio Moreira de (Org.). **Indústria automotiva: a nova geografia do setor produtivo.** Rio de Janeiro: DP&A, 2002. p.17-46.
- MARTIN, Scott. Globalização e imbricamento da flexibilidade do trabalho: perspectivas contemporâneas da indústria automobilística nas Américas (Brasil, México e Estados Unidos). In: GUIMARÃES, Nadya Araújo; MARTIN, Scott (Org.). **Competitividade e desenvolvimento: atores e instituições locais.** São Paulo: Ed. SENAC São Paulo, 2001. p.379-403.
- PACHECO, Carlos Américo. **Novos padrões de localização industrial? tendências recentes dos indicadores da produção e do investimento industrial.** IPEA: Brasília, 1999. (Texto para discussão, 663).

POCHMANN, Marcio. **O emprego na globalização**: a nova divisão internacional do trabalho e os caminhos que o Brasil escolheu. São Paulo: Boitempo, 2001.

PORTER, Michael E. **Competição**: estratégias competitivas essenciais. Rio de Janeiro: Campus, 1999.

SALERNO, Mário. Flexibilidade e organização produtiva. In: CASTRO, Nadya Araujo de (Org.). **A máquina e o equilibrista**: inovações na indústria automobilística brasileira. São Paulo: Paz e Terra, 1995. p.53-84.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil**: território e sociedade no início do século XXI. Rio de Janeiro: Record, 2001.

UMA TERCEIRA revolução industrial. Reportagem especial sobre indústria e inovação. **Carta Capital**, São Paulo, n.694, p.43-51, 25 abr. 2012. The economist.