

DINÂMICAS SOCIOPOLÍTICAS EM NOVOS TERRITÓRIOS PRODUTIVOS

INTRODUÇÃO

José Ricardo Ramalho

Novos modelos de organização industrial são partes constitutivas da atual fase de desenvolvimento do capitalismo mundial, o que significa mudanças em diversos âmbitos: nas relações entre as empresas, que passam a se articular em rede; nas estratégias de gestão, que buscam superar a rigidez dos padrões fordistas e criar condições para uma produção “enxuta”; e nas relações de trabalho, que se tornam flexíveis no chão de fábrica. A esse conjunto de fatores se somam a ocupação de novos territórios produtivos e a reestruturação das regiões tradicionalmente industrializadas.

A literatura que trata das dimensões macroeconômicas desse novo sistema global já existe em boa quantidade. No entanto, ainda parecem insuficientes as pesquisas sobre o modo pelo qual se constroem os processos de coordenação desses novos modelos e suas conseqüências em termos de um rearranjo de formas políticas e institucionais, principalmente regionais e locais. No caso de países como o Brasil, em que se disseminam determinados padrões de flexibilização, faz-se cada vez mais necessário avaliar também o modo como se estruturam as relações de trabalho,

as novas exigências de qualificação dos trabalhadores e os impasses colocados para as suas organizações de representação.

Como setor importante da indústria, a produção de veículos, em todo o mundo, talvez tenha sido uma das que experimentaram mais crises e transformações nas suas formas de organização e gestão e na sua relação com o trabalho. O novo contexto forçou uma reorganização internacional, com uma orientação no sentido de procurar espaços regionais e locais para recriar as condições de crescimento regulado e desenvolver uma atividade de produção em cada região, procurando tirar as vantagens inerentes a cada lugar com suas competências específicas (Freyssenet; Lung, 1997).

O exemplo da cadeia automotiva, na verdade, corrobora movimentos mais amplos do processo de reestruturação produtiva, em que os fatores de localização assumiram papéis decisivos. Segundo Bernardes (1998, p. 35), “as questões relativas à logística e os fatores associados à formação de ‘externalidades dinâmicas’, como a infraestrutura científica e tecnológica, social e urbana local, assim como a qualificação dos recursos hu-

manos” tem se tornado essencial na nova ordem produtiva. Assim, a dimensão territorial deixaria de ser apenas um *locus* de produção, passando a ser uma variável endógena do processo produtivo.

Na atual conjuntura, as localidades e regiões se transformaram em importantes unidades de análise para estudos de desenvolvimento econômico. Segundo Castells (1999, p. 407), “a globalização estimula a regionalização”. A partir de pesquisas sobre regiões européias na década de 90, ele mostra que a internacionalização crescente das atividades econômicas tornou as regiões mais dependentes dessas atividades, que, sob o impulso dos governos e elites empresariais, estruturaram-se para competir na economia global através de redes de cooperação entre as instituições regionais e entre as empresas localizadas na área. Dentro desse raciocínio, o “novo espaço industrial” se caracterizaria pela “capacidade organizacional e tecnológica de separar o processo produtivo em diferentes localizações, ao mesmo tempo em que reintegra sua unidade por meio de conexões de telecomunicações e da flexibilidade e precisão resultante da microeletrônica na fabricação de componentes.” (1999, p. 412-419).

A indústria automobilística brasileira, pilar fundamental do processo de desenvolvimento industrial do País a partir dos anos 1950, passou por uma intensa reestruturação na década de 1990, em um contexto marcado por um longo período de crise e recessão econômica no mercado interno, associado ao acirramento da concorrência internacional e ao lento processo de abandono da política de substituição de importações (Abreu; Gitahy; Ramalho; Ruas, 2000). Nesse período, iniciou-se um movimento acelerado de abertura “para dentro”, com o aumento dos volumes físicos e a participação relativa dos veículos importados no mercado consumidor brasileiro, assim como a parcela de componentes adquirida no exterior, dentro do espírito de “*global sourcing*”, estratégia que se consolida entre os principais fabricantes mundiais de veículos (Gitahy; Bresciani, 1997).

Entre as principais tendências gerais dessa conjuntura, podem-se observar: a) a estabilidade

econômica, associada a uma política de atração de novos investimentos e às pressões por reestruturação, como forma de enfrentar as novas condições competitivas nacionais e internacionais; b) o crescimento dos investimentos, associado a um movimento de re-localização das plantas industriais dessa cadeia produtiva; c) a intensificação da concorrência, no Brasil e no exterior, com um intenso movimento pela concentração, via fusões e aquisições, ou mesmo fechamento de empresas de autopeças; c) a elevação da participação dos países do Mercosul como destino das exportações de autopeças (Abreu; Gitahy; Ramalho; Ruas, 2000).

A relação das montadoras com seus fornecedores também ganhou novas configurações. Esse processo exigiu inicialmente das empresas de autopeças “entregas mais frequentes e em lotes menores, numa tentativa de aproximação de um *just-in-time*”. Em seguida, essas empresas foram chamadas a colaborar, com o trabalho de seus engenheiros “junto às equipes de projeto das montadoras”. Finalmente, passou-se ao fornecimento de “subconjuntos”, ao invés de peças separadas (Salerno, 1997, p. 509-510).

Esse novo contexto criou também as condições para a re-alocação de novos investimentos e de novas fábricas, em um movimento de “fuga” das áreas industriais mais tradicionais, como o ABC paulista. Arbix *et al* (1999, 2000), ao analisarem o significado dessa estratégia de política industrial, demonstram que, desde 1994, o Brasil tornou-se um importante alvo dos investimentos diretos estrangeiros e que, graças ao “novo regime automotivo”,¹ criado pelo governo federal, novas fábricas foram construídas e outras foram reestruturadas. A consequência disso teria sido a manifestação de “efeitos perversos (...) através de

¹ O *Novo Regime Automotivo* nasceu no interior do Plano Real, como um instrumento para consolidar e atrair investimentos no setor automotivo. Os principais objetivos fixados foram: (1) manter em funcionamento as grandes montadoras e as indústrias de autopeças já instaladas no país; (2) reestruturar as empresas brasileiras do setor; (3) atrair novas companhias e estimular a construção de novas plantas e marcas; (4) consolidar o Mercosul e reforçar a posição do Brasil como seu ator-chave, e, para começar, atraindo empresas que poderiam alocar seus investimentos em outras regiões.

uma corrosiva disputa territorial entre estados e municípios, comprometendo eventuais benefícios de longo prazo relacionados à alocação desses investimentos.” Para eles, a única razão efetiva para o engajamento na “guerra fiscal” estaria vinculada aos dividendos a serem colhidos pelos governantes, com uma visão de que a atração de grandes empresas seria panacéia para o desenvolvimento econômico.

No entanto, há outros aspectos a considerar. Empresas integrantes de cadeias produtivas globais, ao se instalarem em novas localidades e regiões, produzem dinâmicas criadoras de situações que tendem a alterar as condições de desenvolvimento econômico e os padrões de participação institucional e política. Isso tem colocado a necessidade de investigar outros aspectos desse processo de desenvolvimento, os quais estariam propiciando a re-arrumação e a formação de redes sociopolíticas, muitas vezes através da criação de novas instituições e (ou) de novos relacionamentos político-institucionais, de modo a potencializar os resultados para os atores envolvidos nas localidades (com especial atenção à participação dos trabalhadores e dos sindicatos).

A estrutura do mercado de trabalho, por exemplo, ganhou novas características e se complexificou com as exigências das montadoras. Não se trata, aqui, de locais que tenham sofrido com a reestruturação das empresas e que tenham tido de negociar a crise que se abateu sobre o seu mercado de trabalho. Uma das principais características das novas empresas instaladas é a de serem “fábricas enxutas”, portanto estruturadas de modo a não precisarem de uma grande concentração de trabalhadores e de não criarem muitos empregos diretos.

Outro aspecto tem a ver com a importância da política como esfera fundamental de qualquer análise atual sobre localidades com aglomerados industriais, no sentido de compreender as concepções e estratégias dos atores econômicos locais e suas diferentes formas de articulação, na constituição de um padrão de desenvolvimento que implique a participação desse coletivo no controle

das melhores opções para o uso dos recursos econômicos e políticos produzidos na região.

A proposta deste dossiê é descrever e aprofundar as questões que surgem dessa nova dinâmica criada pela reestruturação da indústria, em particular da indústria automotiva brasileira. Pretende abordar as novas estratégias de organização e os seus desdobramentos para as relações de trabalho e para a ação dos órgãos de representação dos trabalhadores. E também tratar dos efeitos desse processo nos novos territórios produtivos e nas formas de participação institucional de gestão do desenvolvimento regional e local. Os textos escolhidos revelam a variedade de perspectivas no tratamento dessa temática e a boa quantidade de pesquisas de qualidade já existentes sobre essa fase da indústria brasileira e mundial.

O primeiro artigo, de Sandro R. Garcia e Sônia G. Larangeira, aborda não só as novas características do processo de globalização e sua relação com as transformações na indústria, como também as implicações sociais na esfera local. A partir da análise da instalação do novo pólo automobilístico de Gravataí (RS), complexo industrial liderado pela General Motors do Brasil, os autores sustentam que, apesar do fato de as relações global-local poderem se constituir num um processo traumático – pela intensidade das mudanças, pela complexidade das tecnologias estrangeiras, pelo desequilíbrio das relações entre os agentes –, os agentes locais tendem a desenvolver estratégias para se ajustarem favoravelmente ao novo ambiente.

A planta de Gravataí é considerada a mais moderna dessa corporação em âmbito mundial: 80% das vendas são realizadas via *internet*; a produtividade é de cerca de 100 veículos/empregado/ano (seria o dobro de outras unidades recém instaladas no Brasil); e a organização da produção se utiliza do conceito de “condomínio industrial”, que requer “ampla flexibilidade e forte redução de custos no processo produtivo”, com pressões da montadora sobre fornecedores e trabalhadores.

A vinda da GM criou uma série de convergências, dizem Garcia e Larangeira, inclusive uma “importante expansão do faturamento e da produ-

tividade nas empresas locais”, ao exigir “ampliação da escala de produção, margens de lucro apertadas, forte controle e padronização da qualidade dos produtos fornecidos e agregação de valor ao produto, com a fabricação de sistemas em lugar de peças isoladas”. Entre as divergências, há o fato de as empresas locais encontrarem-se “em diferentes fases nos processos de reestruturação e de flexibilização das relações de trabalho” e utilizarão “distintas estratégias e instrumentos na configuração daqueles processos”.

Nesse contexto, de acordo com os autores, a estratégia da montadora, apoiada nos princípios de volume, diversidade e custos baixos, reflete-se na *imposição de padrões* e de referências competitivas globais aos fornecedores, em detrimento de estratégias cooperativas ou de parceria com as empresas locais. “Desenvolve *papel de referência* no que se refere aos padrões de custos, de qualidade, de prazos de entrega e de escala de produção, deixando de desenvolver programas de capacitação tecnológica e organizacional”.

Esse caso mostraria, para eles, como o processo de difusão de referências competitivas e produtivas globais, tende a produzir *diferentes implicações sociais* para as quais concorrem, entre outros aspectos, a estratégia competitiva da montadora, o papel das instituições locais, os recursos próprios e as estratégias das empresas locais. Trata-se de mudanças marcadas pela diversidade e pela contingência, desfazendo-se homogeneidades e determinações.

Em resumo, os autores identificam, na instalação da montadora, impactos positivos, como a utilização de tecnologias da informação e a propensão ao uso de novas tecnologias pelos fornecedores, na produção de partes mais complexas e com maior valor agregado e conseqüente treinamento da mão-de-obra, mediante processos de reestruturação e modernização de empresas fornecedoras locais. Além disso, verifica-se elevação geral do nível de emprego e da atividade produtiva local, bem como vantagens financeiras, em contexto de tendência à desconcentração da produção e do emprego nos setores automobilístico e de

autopeças, no país. Contudo os resultados positivos não são homogêneos: as empresas e trabalhadores com recursos escassos pagam um preço maior por sua inserção na cadeia produtiva global. Isso se torna mais dramático diante da timidez das instituições locais na capacitação de tais segmentos sociais. Por outro lado o trabalho, em cenário de globalização, tende a ser marcado por oportunidades e riscos, configurando uma nova e contraditória realidade que desafia os atores sociais a formularem novas estratégias e a ajustarem instituições.

O artigo de Magda de A. Neves e de Antônio Carvalho Neto discute a implantação da fábrica da Mercedes-Benz em Juiz de Fora (MG) e atualmente de suas dificuldades, a partir da problemática dos novos territórios produtivos e de sua percepção como espaços social e institucionalmente organizados. Partindo do pressuposto de que “a globalização promove novas regras de competitividade, estabelecendo dinâmicas que tanto incluem quanto excluem regiões e localidades”, os autores apontam como as cidades são influenciadas por esse processo e para a necessidade de elas “se promoverem como locais atrativos para a fixação de recursos (investimentos, emprego, equipamentos), levando o poder local a construir espaços de atuação não apenas em âmbito nacional, mas também internacional”.

Primeiramente, há a constatação de que a vinda da fábrica em 1999 foi encarada pelos poderes local e regional como capaz de por si só “alavancar o desenvolvimento de toda uma região”. Na verdade, nesse período, “o setor automotivo já apresentava uma outra configuração, muito mais poupadora de mão de obra, com empresas muito automatizadas, muito mais horizontalizadas, fazendo parte de cadeias produtivas já existentes, portanto, com menor capacidade de geração de empregos diretos e indiretos”.

Segundo os autores, a história da empresa em Juiz de Fora não tem sido bem sucedida, e a análise dos “efeitos multiplicadores na economia local constitui-se em objeto de estudo extremamente complexo”. Tomando como referência a perspectiva regionalista – que enfatiza a necessidade de re-

des interinstitucionais de cooperação entre os sindicatos, os governos locais, as associações empresariais e outras organizações não governamentais da sociedade civil – bem como a dificuldade de equilibrar um conjunto de diversos interesses não necessariamente convergentes, Neves e Carvalho Neto consideram que, no caso da cidade mineira, “a rede de cooperação (...) é praticamente inexistente” e que “o poder local e a comunidade supervalorizaram o papel da empresa na geração de emprego e renda”. Para completar, a região pode ser considerada “como um *greenfield* sindical, com pouca tradição de luta”.

No que diz respeito aos impactos da vinda da fábrica sobre a cidade, os autores avaliam que ele foi positivo nos setores de comércio e serviços locais: “quando a Mercedes e seus fornecedores estavam operando na melhor capacidade que alcançaram (2001), a renda sobe significativamente, refletindo o impacto dessa massa salarial gerada no comércio e nos serviços da cidade, principalmente na faixa de 1 a 3 salários mínimos, a que agrega maior número de trabalhadores com carteira assinada nesses dois setores, onde tradicionalmente a informalidade é bem maior que na indústria, e os salários são significativamente menores”.

O sindicato dos metalúrgicos também merece a atenção de Neves e Carvalho Neto, pela constatação de que, apesar das dificuldades impostas pela reestruturação produtiva aos sindicatos como instituições, eles “continuam sendo atores sociais centrais nas redes de instituições locais em muitos países, e atualmente alguns deles estão re-emergindo como organizações vitais e importantes, exatamente por estarem reconstruindo seus elos com os *stakeholders* locais em suas comunidades”.

Em resumo, observam que os efeitos positivos nos dados relativos à escolaridade e à renda, ocorridos quando a Mercedes e seus fornecedores alcançaram seu melhor momento, foram minorados ou até revertidos (conforme a faixa salarial e a faixa de escolaridade) com a atual crise de mercado da montadora. As expectativas em relação à criação de empregos e à geração de negócios na

cidade foram frustradas. Quanto ao poder local, os desafios são grandes, o que inclui o estabelecimento de uma boa governança como essencial para “ter expectativa de sucesso nas políticas públicas de atratividade de capital produtivo que produzem um impacto positivo no emprego e na renda da comunidade”.

A partir da vinda de novas fábricas de veículos na região da Grande Curitiba (PR), o artigo de Silvia M. de Araújo trata da influência das novas formas de gestão industrial nas relações com os trabalhadores e com o sindicato. Com base em um conjunto de entrevistas com operários e sindicalistas e levando em consideração que as unidades fabris foram construídas dentro do modelo da produção enxuta e articuladas em rede, a autora buscou entender de que modo foram introduzidas novas bases da negociação sindical e como elas impactaram os trabalhadores.

O texto de Silvia de Araújo descreve as novas configurações do processo produtivo e mostra como, nas novas fábricas, a adoção de novas tecnologias e formas de gestão do trabalho significaram um modo diferente de impacto sobre o mercado de trabalho, com a oferta de um número menor de postos de trabalho e com atividades mais heterogêneas. Essas mudanças tiveram importantes desdobramentos para a categoria metalúrgica e sua representação sindical local. Segundo a autora, o sindicato passa a ter de acompanhar “o chão de fábrica, não apenas pelo posicionamento das empresas, como sujeitos de negociação e introdutores de inovações, mas pela participação intensa dos trabalhadores nos programas organizacionais, no controle de qualidade”, e em outras atividades dentro das fábricas criadas pelas novas estratégias produtivas. Do mesmo modo também precisa acompanhar, por exemplo, o “uso da hora extra nos períodos de picos produtivos, paralisações temporárias, férias coletivas nas fases de baixa produção, mobilidade da força de trabalho na planta, discussão de questões do ambiente de trabalho, forma de lidar com os conflitos, ensaios de cooperação entre áreas como saúde e segurança” etc. Independentemente disso, mas dentro desse

contexto, ao sindicato foi exigida uma participação em várias outras instâncias como “intercâmbios internacionais de trabalhadores, assento em conselhos tripartites do trabalho, ou, ainda, conselhos políticos direcionados, como o automotivo, uma proposta do governo estadual, nos anos 2000”.

Nesse caso, segundo a autora, o sindicato se vê diante da necessidade de atuar diferentemente em várias dimensões: a dimensão da legitimidade, que é sentida “no encaminhamento de reivindicações, quase exclusivamente relativas às mudanças da reconversão industrial, e a premência de respostas sindicais a políticas flexíveis de gestão da mão-de-obra, seja em empresas fornecedoras de primeira linha ou naquelas onde é crítica a situação da categoria metalúrgica”; a dimensão da representatividade, quando se coloca a necessidade de o sindicato representar, também, os trabalhadores atípicos, terceirizados, sem contratos ou com contratos de diferentes tipos e diferente duração, que coexistem no ambiente de trabalho; e a dimensão da organização, com a constatação do “aumento da desigualdade social quanto à remuneração do trabalhador, no interior do setor e entre as regiões”.

Ao final, Silvia de Araújo reconhece a existência de uma complexidade de articulações de diferentes níveis com a qual o sindicato dos metalúrgicos tem de lidar e identifica um movimento no sentido de desenvolver ações que configuram um processo de adequação à flexibilização e à regulação do trabalho nas montadoras e principais sistemistas instalados na Grande Curitiba. Para a autora, o fato de os metalúrgicos da indústria automobilística serem mais jovens e escolarizados tem feito o sindicato buscar adaptações no sentido de atender a uma base que cresceu em um contexto de negociação com empresas de culturas diversas, praticamente dobrando o número de votantes durante as eleições sindicais realizadas entre 1995 e 2003.

Diferentemente dos outros textos deste dossiê, o artigo de Mari Sako, pesquisadora do grupo de trabalho mundial sobre a indústria automobilística (*MIT International Motor Vehicle*

Program - IMVP), envereda por um outro caminho, ao analisar as novidades organizacionais presentes na instalação de novas fábricas no Brasil. A partir dos seus estudos sobre o papel dos parques industriais de autopeças na nova fase da indústria automobilística mundial, marcada pela modularização, e do seu trabalho de campo realizado em três fábricas brasileiras de grandes montadoras, construídas dentro dessa perspectiva, a autora faz uma interessante comparação entre as três experiências, de Resende-RJ (VW), de Gravataí-RS (GM) e de Camaçari-BA (Ford), com o objetivo de mostrar a diversidade de arranjos locais com relação a três dimensões do processo produtivo – o padrão de propriedade de ativos, o grau de terceirização de tarefas, e a natureza das relações com os trabalhadores.

Mari Sako destaca a atenção do mundo da indústria automobilística sobre o modo brasileiro de tratar as empresas de autopeças nesse novo contexto. Primeiramente, porque esses parques industriais são parte do fenômeno dos novos desenvolvimentos na indústria automotiva brasileira. Em segundo lugar, porque o Brasil é visto pelas montadoras como um campo de experiências para novas idéias e práticas na integração da manufatura com a logística.

A proposta da autora é comparar o desenvolvimento dos fornecedores de autopeças nas três experiências brasileiras. Antes disso, ela discute as implicações teóricas e os conceitos principais que estão em jogo, no caso, “terceirização” e “coabitação”. A terceirização diz respeito a um redesenho das fronteiras das firmas, mas pode ser uma faca de dois gumes. Por um lado, pode revelar um movimento em direção a um corte de custos draconiano e ao trabalho flexível; por outro, é um passo em direção a uma “contratação relacional”, na qual confiança e resolução comum de problemas são fundamentais.

Além da terceirização de tarefas e da propriedade de ativos, outro importante fator tem a ver com a coabitação, ou seja, a proximidade das operações de fornecedores e montadoras. Isso produz um contexto para o exame da evolução de normas

sociais e instituições locais que influenciam as relações sociais entre empresas e empregados.

Nos três casos, a participação dos fornecedores de autopeças teve a marca da diversidade nas três dimensões. A VW em Resende é um caso “puro” de “consórcio modular”, no qual mesmo a montagem final é repassada para os fornecedores parceiros dentro da fábrica. Contudo, todos os “ativos” pertencem à VW, que concede a esses fornecedores pouco espaço para ação própria, mesmo em assuntos de controle do inventário. A área na qual os fornecedores poderiam ter exercido algum controle seria a da gerência do trabalho. Mas mesmo nesse item, a VW terminou tomando a dianteira e impôs uma norma uniforme, de modo que os pagamentos e as condições de trabalho são idênticos para todos os trabalhadores da fábrica.

No caso do parque de fornecedores da GM em Gravataí, os graus de terceirização da propriedade de ativos e das tarefas são menores do que em Resende. Isto significa que os fornecedores compraram seu próprio terreno e construíram sua própria fábrica. A GM reteve para si a montagem final. No que diz respeito aos recursos humanos, a GM repete, na uniformidade, o que se estabeleceu em Resende.

No caso da Ford, em Camaçari, a situação é a de um condomínio com seus fornecedores, alguns dos quais estão sob o mesmo teto da Ford. Como em Resende, terra e prédios são de propriedade da montadora. E, no que diz respeito aos recursos humanos, a Ford tem um sistema idêntico ao das outras montadoras, embora, ao contrário da VW em Resende, controle a montagem final.

Em resumo, o artigo procura construir uma base teórica para analisar os parques de fornecedores de autopeças que representam um modelo para a organização da indústria automotiva desde os anos 1990. Mostra, pelo menos, duas razões para a diversidade de configurações locais em um país como o Brasil. Uma delas se refere à estratégia específica da montadora em finanças, tecnologia e manufatura. Os casos empíricos da VW, GM e Ford demonstram que a arquitetura do produto modular está, de fato, associada com uma maior

terceirização de tarefas, embora a terceirização das tarefas não esteja necessariamente associada com a terceirização dos ativos. A outra razão para a diversidade é a dependência das maneiras através das quais normas e instituições sociais se desenvolvem em parques de fornecedores específicos. No Brasil, a terceirização tem sido sempre associada com uma motivação da montadora de ter acesso ao trabalho barato em mercados emergentes e espaços de trabalho não sindicalizados.

O artigo de Rodrigues, Pontes, Ramalho e Santana explora as semelhanças e diferenças entre operários metalúrgicos de duas regiões industriais com histórias distintas: o ABC paulista, base territorial da indústria automobilística mais antiga do país, instalada nos anos 1950, e o Sul Fluminense, recentemente incluído no grupo de localidades que passaram a contar também com unidades fabris dessa mesma indústria. E a partir de um survey realizado em fábricas desses dois lugares, define as características principais dos diferentes grupos de trabalhadores e compara as suas opiniões sobre as condições de trabalho, a imagem que têm das empresas e as pressões que sofrem no cotidiano fabril.

Os autores levaram em consideração que o processo de reestruturação industrial pelo qual passou a indústria automotiva brasileira, na última década, não só alterou o processo produtivo propriamente dito, como também o perfil das localidades onde as empresas e os trabalhadores estão instalados. No que diz respeito à organização, as mudanças ocorreram a partir de uma ação global dessas cadeias produtivas, que passaram a se estruturar em redes, a flexibilizar o processo de trabalho e a relação com os trabalhadores e a buscar novas vantagens competitivas. Quanto à localização, movimentos de re-espacialização regional passaram a se constituir em importantes estratégias para a redução de custos, principalmente no que diz respeito aos salários.

O argumento principal apresentado no texto é o de que, a despeito das diferenças regionais, etárias, salariais, de tempo de trabalho na empresa, escolaridade etc., presentes na experiência dos

dois grupos de operários, esses aspectos não mudam o comportamento e as opiniões dos dois segmentos pesquisados sobre uma gama variada de temas. Vale dizer que não há rupturas, mas sinais de continuidade no *fazer-se* dessa classe trabalhadora.

Na comparação, percebe-se que os trabalhadores do ABC têm um diferencial significativo: seus salários são mais altos que a média nacional de outras empresas automotivas do País, e eles têm mais tempo de empresa e uma situação de emprego relativamente estável, para os padrões nacionais. Mas talvez o que mais os distingue seja a capacidade de pressão política e de efetiva participação sindical, construída por vários anos de experiência de organização no local de trabalho.

O grupo operário do Sul Fluminense tem as características da nova fase da indústria automotiva, a saber: é constituído majoritariamente por jovens, com pouca experiência fabril, com salários mais baixos, com boa escolarização e formação técnica já adaptada às novas estratégias produtivas e com escassa participação sindical.

Os dados da pesquisa, dizem os autores, não permitem afirmar a existência de uma velha classe trabalhadora em contraposição a uma nova, se estivermos pensando em tradições, culturas, modos de vida distintos. Mas mostraram que, mesmo com histórias de vida construídas em momentos diferentes, há muito mais semelhanças que diferenças entre esses dois grupos operários. Isso se deve, em parte, ao fato de que esses trabalhadores são empregados em fábricas que se reestruturaram recentemente ou foram recém inauguradas.

Em ambos os casos, tanto os trabalhadores quanto os sindicatos encontram dificuldades de lidar com essa nova organização da produção na indústria automobilística. Há uma mudança, nesse setor, das formas de gestão, o que leva as empresas a competirem com o sindicato no interior fabril, com vistas a ganhar o trabalhador para seus objetivos. Esse processo leva a um aumento significativo da pressão no trabalho, do ritmo da produção, e os operários e seus representantes têm dificuldades de se contraporem a esses aspectos

nas novas condições da organização capitalista da produção nas montadoras.

Para finalizar o dossiê, o artigo de Kimi Tomizaki trata dos trabalhadores metalúrgicos do ABC paulista. Ao contrário das novas regiões industriais do setor automotivo, o ABC paulista, principal parque industrial de veículos do País, passou por um intenso processo de reestruturação das empresas e redução do número de postos de trabalho. O texto aborda, nessa conjuntura, uma das principais ameaças aos trabalhadores e sindicalistas da região – o desemprego. No entanto, o faz a partir dos dilemas que se colocam para diferentes gerações de metalúrgicos e pelas expectativas criadas em torno do significado social do emprego.

Preocupada em compreender “os processos complexos pelos quais se produz e se reproduz um grupo operário”, a autora optou por analisar um grupo de operários da maior montadora de veículos comerciais da região – a Mercedes-Benz –, tendo em vista que essa fábrica apresentava uma característica especial no seu regime de contratação e formação de mão de obra: tinha sua própria escola profissional, que selecionava os alunos entre os filhos, netos ou irmãos dos trabalhadores, uma vez que, “privilegiando os jovens que estudaram na escola profissional da empresa, forma novas gerações de trabalhadores ligadas entre si por laços de parentesco”.

Tomando como referência estudos sobre o tema realizados na França, nos quais “a condição operária parece não ser mais aceitável para os próprios trabalhadores, e o desejo de que seus filhos se evadam da fábrica e alcancem outras posições sociais no seio do salariado não operário se tornou muito forte”, Kimi identifica uma realidade diferente no ABC: “a maioria dos trabalhadores entrevistados declarou desejar que seus filhos trabalhassem na Mercedes-Benz”. Para ela, isso se deve à imagem que esses trabalhadores construíram sobre si mesmos (capazes de realizar grandes deslocamentos ascendentes), assim como da sua categoria e da sua história coletiva.

Isso, no entanto, não esconde “um conflito

entre o desejo declarado e uma série de expectativas que esses alimentaram ao longo da vida em relação ao futuro dos filhos”. Para exemplificar e para analisar essa herança profissional, Kimi Tomizaki discute, a partir do grupo dos ferramenteiros, o caso de um pai e de um filho, que enfrentavam uma situação bastante incômoda em relação ao trabalho na fábrica: “de um lado, havia o pai que se sentia constantemente ameaçado pelo fechamento de postos de trabalho em seu setor e, de outro lado, o filho que, recém-contratado, encontrava grandes dificuldades para se adaptar ao trabalho na produção”.

A autora sustenta que os jovens metalúrgicos do ABC, “cujas trajetórias de vida muito pouco se assemelham às dos trabalhadores da primeira geração, não desejam continuar a trajetória profissional de seus pais”. Mas constata que, entre os sonhos desses jovens, e, por vezes, de seus pais, “encontra-se a realidade do desemprego estrutural, face cruel da globalização dos mercados mundiais e da reestruturação produtiva”.

Diante da ameaça do desemprego, pais e filhos abandonam, ainda que temporariamente, os sonhos de ascensão social e profissional, e sentem-se “satisfeitos” por estarem empregados em uma grande montadora de automóveis, cujas condições de trabalho e salário, é sabido, superam de longe aquelas da maioria das empresas da região e do País.

No caso dos metalúrgicos do ABC, a autora considera que ainda é cedo para se avaliar quais serão exatamente as conseqüências das atuais transformações na composição da categoria para sua trajetória coletiva. E que ainda não é possível saber qual será “o comportamento dos jovens como herdeiros, quando eles, de fato, assumirem o lugar de seus pais, seja na fábrica, no sindicato ou em suas famílias”; ou se, de fato, vão assumir esses espaços, visto que “a maioria deles considera estar ‘de passagem’ pela condição de operário”. Por enquanto, “a experiência e o profundo conhecimento do campo no qual atuam garantem aos trabalhadores mais velhos uma predominância sobre os mais jovens, cujo processo de sucessão ainda é bastan-

te controlado pelos velhos”. Os jovens também podem pouco, e são membros de uma geração que, “tendo muito mais (escolaridade, qualificação, qualidade de vida), pode (ousar, avançar, lutar) muito menos do que a geração de seus pais”.

Em suma, os artigos deste dossiê apresentam ao leitor um quadro variado e complexo de questões sociológicas sobre novas dinâmicas industriais e novos territórios produtivos, mostrando as contradições e os dilemas de estratégias de desenvolvimento que envolvem mudanças significativas na estrutura produtiva e na sua cadeia de empresas, nas relações de trabalho e nos destinos regionais e locais. Os textos também, ao abordarem essas questões, levando em consideração a perspectiva dos trabalhadores e de seus sindicatos, acabam explorando uma faceta importante desse processo, revelando as dificuldades e as tensões inerentes à implantação das novas estratégias produtivas.

(Recebido para publicação em fevereiro 2006)

(Aceito em março de 2006)

REFERÊNCIAS

- ARBIX, Glauco. Guerra fiscal e competição intermunicipal por novos investimentos no setor automotivo brasileiro. *Dados*, Rio de Janeiro, v. 43, n. 1, 2000.
- _____; RODRÍGUEZ-POSE, Andrés. Estratégias do desperdício: a guerra entre estados e municípios por novos investimentos e as incertezas do desenvolvimento. *Novos Estudos CEBRAP*, São Paulo, n. 54, 1999.
- ABREU, A.; GITAHY, L.; RAMALHO, J.R.; RUAS, R. Produção flexível e relações inter-firmas: a indústria de autopeças em três regiões do Brasil. In: ABREU, Alice (Org.) *Produção flexível e novas institucionalidades na América Latina*. Rio de Janeiro: Editora da UFRJ, 2000.
- BERNARDES, Roberto C. A inovação no capitalismo contemporâneo. *São Paulo em Perspectiva*. São Paulo, Fundação Seade, v. 12, n. 2, 1998.
- CASTELLS, Manuel. *A sociedade em rede*. São Paulo: Paz e Terra, v. 1, 1999.
- FREYSSENET, M.; LUNG, Y. Between globalization and regionalization: what is the futures of the automobile industry? *Actes du GERPISA - 18*, Paris, Université de Evry, 1997.
- GITAHY, L.; BRESCIANI, L.P. *Reestruturação produtiva e trabalho na indústria automobilística brasileira*. Campinas: Mimeografado, 1997.
- SALERNO, M.S. A Indústria automobilística na virada do século. In: ARBIX, Glauco; ZILBOVICIUS, Mauro (Orgs). *De JK a FHC. A reinvenção dos carros*. São Paulo: Scritta, 1997.