

A Indústria Automobilística vista do espaço local

*a experiência da Jeep (FCA)
em Pernambuco e de outras montadoras*



Mario Henrique Ladosky
(Organizador)

Mario Henrique Ladosky
(Organizador)

**A Indústria Automobilística
vista do espaço local:**
*a experiência da Jeep (FCA)
em Pernambuco e de outras montadoras*



Campina Grande/PB

2021



Universidade Estadual da Paraíba

Profª. Célia Regina Diniz | *Reitora*

Profª. Ivonildes da Silva Fonseca | *Vice-Reitora*



Editora da Universidade Estadual da Paraíba

Cidoval Morais de Sousa (UEPB)

Diretor

Conselho Editorial

Alberto Soares de Melo (UEPB) | Antonio Roberto Faustino da Costa (UEPB)
Jordeana Davi Pereira (UEPB) | Patrícia Cristina de Aragão (UEPB)
José Etham de Lucena Barbosa (UEPB) | José Luciano Albino Barbosa (UEPB)
José Tavares de Sousa (UEPB) |

Conselho Científico

Afrânio Silva Jardim (UERJ) | Jonas Eduardo Gonzalez Lemos (IFRN)
Anne Augusta Alencar Leite (UFPB) | Jorge Eduardo Douglas Price (UNCOMAHUE/ARG)
Carlos Henrique Salvino Gadêlha Meneses (UEPB) | Flávio Romero Guimarães (UEPB)
Carlos Wagner Dias Ferreira (UFRN) | Juliana Magalhães Neuwander (UFRJ)
Celso Fernandes Campilongo (USP/ PUC-SP) | Maria Creusa de Araújo Borges (UFPB)
Diego Duquelsky (UBA) | Pierre Souto Maior Coutinho Amorim (ASCES)
Dimitre Braga Soares de Carvalho (UFRN) | Raffaele de Giorgi (UNISALENTO/IT)
Eduardo Ramalho Rabenhorst (UFPB) | Rodrigo Costa Ferreira (UEPB)
Germano Ramalho (UEPB) | Rosmar Antonni Rodrigues Cavalcanti de Alencar (UFAL)
Glauber Salomão Leite (UEPB) | Vincenzo Carbone (UNINT/IT)
Gonçalo Nicolau Cerqueira Sopas de Mello Bandeira (IPCA/PT) | Vincenzo Millitello (UNIPA/IT)
Gustavo Barbosa Mesquita Batista (UFPB)

Expediente EDUEPB

Erick Ferreira Cabral | *Design Gráfico e Editoração*
Jefferson Ricardo Lima Araujo Nunes | *Design Gráfico e Editoração*
Leonardo Ramos Araujo | *Design Gráfico e Editoração*
Elizete Amaral de Medeiros | *Revisão Linguística*
Antonio de Brito Freire | *Revisão Linguística*
Danielle Correia Gomes | *Divulgação*



Editora indexada no SciELO desde 2012



Editora filiada a ABEU

EDITORA DA UNIVERSIDADE ESTADUAL DA PARAÍBA

Rua Baraúnas, 351 - Bairro Universitário - Campina Grande-PB - CEP 58429-500
Fone/Fax: (83) 3315-3381 - <http://eduepb.uepb.edu.br> - email: eduepb@uepb.edu.br



Estado da Paraíba

João Azevêdo Lins Filho | *Governador*

Ana Lúgia Costa Feliciano | *Vice-governadora*

Nonato Bandeira | *Secretário da Comunicação Institucional*

Claudio Benedito Silva Furtado | *Secretário da Educação e da Ciência e Tecnologia*

Damião Ramos Cavalcanti | *Secretário da Cultura*

EPC - Empresa Paraibana de Comunicação

Naná Garcez | *Diretora Presidente*

William Costa | *Diretor de Mídia Impressa*

Albige Fernandes | *Diretora de Rádio e TV*

Alexandre Macedo | *Gerente da Editora A União*



BR 101 - KM 03 - Distrito Industrial - João Pessoa-PB - CEP: 58.082-010

“O selo Substractum publica livros autorais, coletâneas, séries, traduções, dentre outros gêneros, que resultem de estudos e investigações, individuais ou coletivas, e que enfrentem, de modo propositivo, inovador e dialógico, os desafios, as ameaças e as oportunidades da humanidade e o futuro da vida no mundo terra.”

Depósito legal na Câmara Brasileira do Livro - CBL.

I42 A indústria automobilística vista do espaço local: a experiência da Jeep (FCA) em Pernambuco e de outras montadoras [Recurso eletrônico]/Mario Henrique Ladoski (Organizador). – Campina Grande: EDUEPB, 2021. 12900 kb - 334 p.: il. color.

ISBN 978-65-86221-77-0 (E-book)

978-65-86221-76-3 (Impresso)

1. Indústria Automotiva. 2. Política industrial. 3. Polo automotivo – Fabrica Jeep – Pernambuco. 4. Sindicalismo. I. Ladoski, Mario Henrique (org.).

21. ed. CDD 338.476292

Ficha catalográfica elaborada por Heliane Maria Idalino Silva – CRB-15º/368

EDITORA DA UNIVERSIDADE ESTADUAL DA PARAÍBA

Rua Baraúnas, 351 - Bodocongó - Bairro Universitário
Campina Grande-PB - CEP 58429-500

Fone/Fax: (83) 3315-3381 - <http://eduepb.uepb.edu.br>
e-mail: eduepb@uepb.edu.br

Copyright © EDUEPB

A reprodução não-autorizada desta publicação, por qualquer meio, seja total ou parcial, constitui violação da Lei nº 9.610/98.

Sumário

Prefácio	7
Apresentação	11
PARTE 1 – EXPERIÊNCIAS DO GRUPO FCA COM A JEEP EM GOIANA (PE)	
Capítulo 1 – Melfi no Brasil vinte anos depois: semelhanças e diferenças entre os investimentos greenfield da FCA em Melfi e em Goiana <i>Davide Bubbico</i>	27
Capítulo 2 – Polo Automotivo da Jeep em Pernambuco: uma análise da conformação da agenda decisória a partir do Modelo de Múltiplos Fluxos <i>Almir Cléydison Joaquim da Silva</i> <i>Carolina Bagattolli</i>	61
Capítulo 3 – Mercado de trabalho e Sindicalismo no Polo Automotivo de Goiana <i>Mário Henrique Guedes Ladosky</i>	101
Capítulo 4 – A fábrica da Fiat-Chrysler em Goiana (PE): O caso das marisqueiras que se tornaram operárias <i>Valéria Costa Aldeci de Oliveira</i>	135

Capítulo 5 – Vulnerabilização em saúde ambiental: percepção de trabalhadoras extrativistas tradicionais sobre a instalação do complexo automotivo no território de Goiana/Pernambuco	169
<i>Isabelle Maria Mendes de Araújo</i>	
<i>Elamara Marama de Araújo Vieira</i>	

PARTE 2 – OUTRAS EXPERIÊNCIAS DO SETOR AUTOMOTIVO EM NOVOS TERRITÓRIOS PRODUTIVOS

Capítulo 6 – Os regimes automotivos e a ação sindical dos metalúrgicos do ABC na configuração da política industrial	209
<i>Jonas Tomazi Bicev</i>	

Capítulo 7 – O setor automotivo no Rio de Janeiro: empresas, trabalho e estratégias regionais	241
<i>José Ricardo Ramalho</i>	

Capítulo 8 – Trabalhadores automotivos em territórios globalizados	267
<i>Lucas Spinosa</i>	
<i>Silvana Pereyra</i>	
<i>Juan Montes Cató</i>	

Capítulo 9 – Os últimos elos da cadeia automotiva: Reflexões sobre o desenvolvimento local a partir do caso das lavanderias de luvas para a Nissan em Aguascalientes – México	299
<i>Octavio Maza Díaz Cortés</i>	
<i>Cecilia Escobedo Torres</i>	
<i>Omar Pasillas López</i>	

Sobre os autores	325
-------------------------	-----

Prefácio

Em meados de 2011, a mídia pernambucana anunciou com grande destaque que o então governador do estado, Eduardo Campos, e o, na ocasião, presidente da Fiat para a América Latina, Cledorvino Belini, haviam confirmado a instalação de uma unidade industrial da Fiat em Goiana, pertencente à Mata Norte, tendo inicialmente sido cogitada a área do complexo industrial portuário de Suape, situado na Mata Sul. Mais do que uma simples planta automobilística, projetou-se a instalação de um polo automotivo, o qual incluía um parque de fornecedores globais da empresa (denominados *sistemistas*).

Naquele momento, o país vivia um contexto favorável de crescimento do produto e da renda, retroalimentado pela ampliação dos investimentos públicos e privados. Pernambuco havia sido particularmente beneficiado, seja pelo lado do incremento da renda (em muito, favorecido pelas políticas sociais), seja quanto ao volume de investimentos capitaneados pelo Programa de Aceleração do Crescimento - PAC, com Suape se projetando como sua principal expressão no Estado e uma das mais importantes do país.

A industrialização da área sul da Região Metropolitana de Recife ganhara seu primeiro impulso nos anos 1970, com os projetos da Sudene, especialmente beneficiando os municípios de Jaboatão de Guararapes e Cabo de Santo Agostinho. A instalação, no complexo Suape, da Refinaria Abreu e Lima e da Petroquímica Suape, ambos investimentos da Petrobrás, com as obras iniciadas em 2007, produziu grande impacto econômico na região e no Estado.

O deslocamento do projeto do polo automotivo para a Mata Norte abriu uma nova frente de industrialização e desenvolvimento econômico para uma área que, com uma economia centrada historicamente na agroindústria sucroalcooleira e na indústria têxtil, vivia um momento de franca decadência da primeira (como em todo o estado de Pernambuco e no Nordeste, em geral), assim como tinham ficado no passado as marcas da segunda.

Quando, em 2013, próximo à inauguração do polo, a partir dos grupos de pesquisa Laboratório de Estudos e Pesquisas em Trabalho e Políticas Públicas – LAEPT/UFPB e Trabalho, Desenvolvimento e Políticas Públicas – TDEPP/UFCG, realizamos uma primeira visita às suas instalações, os contrastes daquela situação nos produziram grande impacto. Em uma área antes destinada ao plantio de cana-de-açúcar, agora em franca decadência, avizinhada pelas ruínas de duas usinas de açúcar, cercada por tradicionais comunidades de pescadores e, sobretudo, pescadoras de mariscos, via-se ocupada por uma das plantas automobilísticas mais modernas do grupo Fiat/Chrysler (contraste, esse, apenas ligeiramente suavizado pela presença recente de outros empreendimentos industriais, mas de muito menor porte, como a fábrica da Hemobrás e a fábrica de vidro plano, a Vivix). Onde havia um histórico contingente de força de trabalho “excedente”, destinado a atividades com baixa qualificação, na agricultura, na agroindústria, no comércio local, na pesca artesanal, em equipamentos turísticos precários, na administração pública local, agora se instalava a planta industrial mais robotizada do Nordeste e uma das mais modernas do país.

Na referida visita, em conversa com os gestores da empresa, evidenciava-se a preocupação desta em tornar aquele empreendimento algo o mais familiar possível aos moradores da região. “A Fiat é de vocês”, diziam sistematicamente, segundo eles próprios nos informaram, os representantes da empresa às lideranças das comunidades e do município. Desde aquele momento, ficou evidente que o estudo dos modos de inserção daquele empreendimento na vida da região era um desafio para a empresa. Era também um desafio imenso aos moradores daquele território e do entorno se reposicionarem quanto aos seus projetos de vida e de seus filhos. Ao poder público, de chofre se vendo com um volume de recursos muitas vezes maior do que os que antes detinha, requeria se reprogramar, vendo-se igualmente sob novas demandas e um outro grau de visibilidade, trazido por uma maior atenção da mídia do Estado e por parte de outros atores exógenos (políticos, sindicatos, movimentos sociais, organizações não governamentais etc.). Para além do tema econômico, ganharam evidência os temas social e ambiental. Os novos desafios postos aos atores sociais logo se traduziram em desafios da pesquisa social, especialmente a partir de um olhar crítico, que procura ver os acontecimentos para além do horizonte da reprodução do *status quo*.

A coletânea “A Indústria Automobilística vista do espaço local: a experiência da Jeep (FCA) em Pernambuco e de outras montadoras”, liderada por Mário Ladosky, tem o mérito de propor um olhar, ao mesmo tempo, complexo e articulado, sobre a realidade de Goiana após a instalação do polo automotivo. Complexo porque busca envolver diversas dimensões dessa realidade, ao mesmo tempo em que se detém sobre os nexos entre o local e o global, o polo automotivo e o contexto socioeconômico mais amplo que o envolve, o caso de Goiana e outras experiências, nacionais e internacionais, de inserção socioprodutiva e territorial de complexos industriais automobilísticos.

Trata-se de um excelente subsídio à continuidade dos estudos e reflexões sobre padrões de desenvolvimento e suas implicações

econômicas, sociais, laborais e ambientais, sobretudo mais enriquecedoras quanto mais são capazes de abordar tais dimensões umas em relação às outras, de modo a produzir visões mais amplas e mais críticas sobre processos sociais como os analisados nessa obra.

Boa leitura!

Roberto Vêras

João Pessoa, novembro de 2019.

Apresentação

O livro “A Indústria Automobilística vista do espaço local: a experiência da Jeep (FCA) em Pernambuco e de outras montadoras” que chega as suas mãos reflete o esforço de vários pesquisadores e pesquisadoras em compreender os efeitos da indústria automobilística em uma região praticamente sem tradição industrial, voltada historicamente ao cultivo da cana e baseada no trabalho escravo até o final do século XIX; e no salário pouco acima da mera subsistência no decorrer do século XX, submetidos às relações de mando dos donos da terra. Sob um olhar do ponto de vista da montadora, não é exagero classificar Goiana como um território *greenfield*¹.

No entanto, é necessário ir além dessa referência “de fora pra dentro” e refletir mais a fundo sobre que lugar é esse, e, principalmente, como a intensa transformação verificada na cidade, na

1 Por território *greenfield*, compreendem-se regiões, em geral, interioranas, sem (ou com pouca) tradição na indústria manufatureira, em especial na indústria automobilística (DULCI, 2015).

última década, pode ou não se converter em um desenvolvimento local, que gere oportunidades e melhoria das condições de vida à população que ali vive e que sonha com um futuro melhor. Sonhos estes que muitas vezes se nutre de um passado distante, na luta por manter seu modo de reprodução social, voltado à manutenção de sua cultura própria e relações sociais não mediadas pela lógica de mercado.

Foi assim que, em 1574, povos Tabajaras, Potiguares e Caetés destruíram alguns dos engenhos que se formavam em seu território desde quando os portugueses fundaram um dos mais antigos núcleos de colonização na Capitania de Itamaracá, em 1534, (MILLER, 2010, p.66). O povoado de 600 pessoas foi completamente destruído e a resistência e luta por liberdade se fizeram, desde então, marcas presentes no território de Goiana.

De 1580 até meado do século XVII, a região de Pernambuco sofreu a invasão dos holandeses e, de Tejucupapo (atual distrito de Goiana, distante aproximadamente 15 km da sede do município e “vizinho” a 5 km da fábrica da Jeep) foram expulsos, em 1646, por mulheres que enfrentaram os inimigos com pimenta e água fervida em tachos e panelas de barro (MILLER, 2010, p.95-96).

Anualmente, ocorre a celebração desse feito pelas Heroínas de Tejucupapo através de uma encenação teatral ao ar livre que mobiliza centenas de mulheres da comunidade, que vibra com a vitória contra os holandeses, séculos depois do fato histórico!

A memória se faz presente também no time de futebol do distrito, chamado “Trincheira”, com as cores vermelha-e-branca. Por toda a cidade, os vários grupos culturais mantêm viva e presente a resistência dos antepassados: são muitos os grupos de terreiro, o caboclinho, o maracatu, as rodas de coco e outros tantos ritmos da cultura africana e “indígena”.

Contudo, Goiana também foi marcada pelas *plantations* de cana (iniciadas na primeira metade do século XVI), um dos carros-chefes da atividade econômica do país no período colonial. Mais do

que a importância meramente econômica, o cultivo da cana forjou uma interpretação sobre nossa sociabilidade, celeberrimamente destacada na obra de Gilberto Freyre sob os traços da cordialidade e da democracia racial, imagem que, embora já bastante criticada, de algum modo revela o tipo de mando autoritário que lá se estabeleceu. Mascaram-se as relações sociais de caráter patriarcal no âmbito da “Casa Grande” e a profunda desigualdade em relação à “Senzala”, herança ainda presente no país, que ao “incorporar” alguns negros e negras para servirem aos senhores e senhas brancos (tornando-se, eventualmente, “parte da família”) nunca procurou efetivamente atender os direitos sociais, excluindo essa parcela da população da condição de cidadania plena.

A sede do município de Goiana encarna imagens da construção de uma sociedade escravista, presente, por exemplo, na Igreja Nossa Sra do Rosário dos Brancos e na de Nossa Sra do Rosário dos Pretos, do século XVIII, testemunho da segregação racial na época de sua construção. No núcleo central da cidade, localizam-se os grandes casarios dos senhores e ao redor desta área os antigos engenhos de cana, outrora uma grande força econômica.

O emprego de grande massa de trabalhadores escravizados trazidos do continente africano para os canaviais de toda a Zona da Mata pernambucana é responsável pela presença de quilombos na região, como a da comunidade de São Lourenço, distrito de Tejucupapo, reconhecida pelo governo federal como comunidade remanescente quilombola desde 2005. Também o movimento abolicionista teve participação destacada em Goiana, conforme Miller, que logrou ser “a primeira de Pernambuco a libertar os escravos” (Ibidem, p.134), em 25 de março de 1888, treze dias antes da assinatura da Lei Áurea.

O fim do regime escravista não representou uma ruptura na experiência da exclusão e miséria nos canaviais! Aqueles foram substituídos pelos *foreiros*, moradores na terra do proprietário que se situavam nas áreas mais distantes nos engenhos, voltados ao cultivo de lavouras, submetendo-se aos proprietários ao destinar

dois ou três dias de trabalho gratuito para o plantio e colheita da cana ou pagando um valor estabelecido pelos patrões.

Esse sistema de “moradores” foi predominante até os anos 1950 nos engenhos e usinas, quando começou o processo de expulsão para as “pontas de rua”, passando-se ao regime assalariado sem registro, os “clandestinos”. Para Dabat (2008), as condições de trabalho pouco haviam evoluído desde o período colonial e o regime escravagista, fator que levou à organização das Ligas Camponesas, formado inicialmente por militantes do Partido Comunista do Brasil (PCB), presente também em Goiana (ABREU; LIMA, 2003).

Em 1961, segundo a autora, “as Ligas congregavam cerca de dez mil associados e quarenta delegacias no estado”, sendo a de Goiana uma das mais fortes. (Ibidem, p.44). Em 1962, foi fundado o Sindicato dos Trabalhadores Rurais de Goiana, reconhecido em agosto de 1965. Greves e queima de canaviais estiveram entre as ações realizadas pelo STR, que teve lideranças perseguidas após o golpe militar de 1964 (Ibidem, p.47).

Na zona canavieira de Pernambuco, dos 40 sindicatos em funcionamento, 38 sofreram intervenção (CARNEIRO; CIOCCARI, 2011) e sofreram uma grande repressão por parte de um Estado autoritário e uma oligarquia rural poderosa e retrógrada.

O recrudescimento das atividades sindicais no país, estimuladas pelas greves que eclodiram após 1978 e 1979, no ABC paulista, inspirou a mobilização de diversas categorias em todo o país. Em Pernambuco, os canavieiros fizeram sua greve, em 1979, nos municípios de Paudalho e São Lourenço da Mata, sob o auspício da FETAPE e da CONTAG, e ganhou expressão nacional.

Goiana e a região da Zona da Mata pernambucana (a norte e a sul) condensam tradições diversas e contraditórias: de um lado, trabalhadores cordiais subordinados à violência simbólica e a um autoritarismo historicamente brutal de senhores de engenho, que se reflete no controle político local por famílias de sobrenome

tradicional que reproduzem relações de compadrio e de favores na cidade.

Ao mesmo tempo em que a organização e luta dos trabalhadores construídas ao longo de sua História se mantêm vivas, nos dias atuais, através do forte espírito associativista, com a existência de seis Associações de produtores rurais da agricultura familiar (um deles ligado ao MST), mais o STR Goiana; e de oito Associações e/ou Colônias de pescadores e de marisqueiras. Completa esse quadro associativo a existência de 12 grupos de caboclinhos na cidade, dentre os quais se destacam o “Cahetés de Goiana”, fundado em 1904; e o “Índios Tabajaras”, de 1975, criados com o objetivo de “resgatar a cultura indígena dos habitantes nativos de Goiana”; outros sete grupos culturais que se dedicam ao coco, com destaque para o de Sebastião Grosso, formado em 1957; três grupos de maracatu, como o grupo “Aruenda Baque Virado”, de 1898; dois grupos de nação – o “Pretinha de Congo de Carne de Vaca”, de 1930; e o “Pretinha do Congo Goiana”, de 1936 –; e mais 13 associações e grupos culturais diversos, como a Associação Heroínas de Tejucupapo. Contudo, é importante ressaltar que dos 37 grupos artístico-culturais existentes, 16 (43,2%) deles foram criados a partir de 2001, demonstrando a vitalidade da tradição cultural e a vontade de promover seu resgate e a transmissão às gerações futuras (HEMOBRÁS, 2013).

Tais trajetórias de luta e resistência junto com os mecanismos subordinação/submissão através de extrema violência física e simbólica, em meio a um cenário de pobreza, vulnerabilidades sociais e exploração sobre o trabalho se confundem na formação da cultura local.

Com a decadência econômica do setor sucroalcooleiro, o município teve que buscar uma reconversão em suas atividades produtivas para gerar emprego. Por isso, o anúncio da escolha de Goiana para sediar a fábrica da Jeep foi celebrado efusivamente e o prefeito da época, Henrique Fenelon, deu ponto facultativo e promoveu uma grande festa na cidade, segundo matéria da imprensa.

Essa digressão sobre a História de Goiana é parte importante para compreender o contexto da relação global-local que, afinal, é a tônica deste livro, considerado em sua complexidade, complementariedades, contradições e tensões. Busca-se refletir sobre essa relação sob o ângulo do “local”, evidentemente levando em conta a outra dimensão.

Em que medida tais processos de autoritarismo, exclusão, desigualdade, dominação e resistência que permeiam a tradição local entrarão na fábrica da Jeep (grupo FCA)? Como tem se operado a transição de uma herança do trabalho canavieiro e da informalidade característica da pesca artesanal de mariscos nos mangues e marés com a disciplina industrial de organização do trabalho? Que efeitos o Polo Automotivo produziu no mercado de trabalho? Quais as condições para a ação sindical no Polo? Em que medida é possível afirmar que a Jeep se converteu um fator de desenvolvimento local e com sustentabilidade ambiental? Como se projeta o desenvolvimento local a partir do novo momento, com a chegada da FCA? Estas e outras questões, direta ou indiretamente, são parte das reflexões nos capítulos desse livro. Evidentemente que as muitas respostas para tantas perguntas não têm uma direção unívoca. Ao contrário, cada parte desse livro apresenta os aspectos contraditórios do chamado “desenvolvimento” e caberá ao leitor chegar a uma conclusão por si próprio sobre os aspectos positivos/negativos da experiência do Polo Automotivo de Goiana.

O livro divide-se em duas partes. Na primeira – Experiências do Grupo FCA com a Jeep em Goiana (PE) – constam cinco capítulos, que abordam diferentes aspectos da fábrica naquele território.

No capítulo 1, Davide Bubbico apresenta as semelhanças e diferenças entre a fábrica da Fiat em Melfi, no sul da Itália, com a planta da Jeep em Goiana, no Nordeste brasileiro. Ambas localizam-se em áreas de tradição rural, com pouca experiência industrial anterior, e uma organização sindical débil. Do ponto de vista do sistema produtivo, ambas apresentaram como inovação a localização dos fornecedores no mesmo *site*, integrados na linha de montagem e o

discurso de levar o desenvolvimento àquelas localidades. A prática antissindical é um traço comum às duas experiências. Ao destacar a similaridade desses pontos, o autor nos permite compreender uma cultura organizacional por detrás da ação do Grupo FCA, desde os tempos em que era “apenas” Fiat, que persiste em diferentes contextos e períodos históricos.

Por outro lado, entre as principais diferenças, o autor destaca o tipo de interferência do sindicalismo no enfrentamento às estratégias do grupo empresarial: em Melfi, como em toda a Itália, há uma liberdade sindical, que leva a ter mais de um sindicato representativo dos trabalhadores e, da parte da empresa, uma estratégia de “isolar” o mais atuante, privilegiando os de tom mais moderado. A instalação da unidade em Melfi esteve associada a “quebrar” o Contrato Coletivo Nacional do Ramo Metalúrgico e estabelecer um acordo local específico e rebaixado em relação àquele. É importante ressaltar, contudo, que há representação sindical no local de trabalho. No sindicalismo brasileiro, por sua vez, não há o grau de centralização da organização sindical como na Itália e, portanto, não há um sistema de negociação e contratação nacional do setor, prevalecendo uma lógica fragmentada, no qual o grupo FCA consegue ter um Acordo Coletivo na fábrica da Jeep com piores condições aos trabalhadores, quando comparado com os empregados de outras empresas e regiões do país.

Seguindo-se à comparação feita por Bubbico, no capítulo 2 Almir Cleidisson Joaquim e Carolina Bagattolli trazem um olhar sobre a planta de Goiana a partir de mecanismos de elaboração da política pública. O referencial teórico adotado é o de Kingdon, dos “modelos de múltiplos fluxos” (problemas, política e políticas/soluções), pelos quais os atores sociais se envolvem para influenciar ou bloquear a priorização de questões, no contexto do chamado período “neodesenvolvimentista”.

Eles resgatam brevemente a lembrança da SUDENE, criada por iniciativas do governo federal (a criação do GTDNE e, posteriormente, do órgão), que teve um papel estratégico impulsionador

no final da década de 1950 e nos anos seguintes para o desenvolvimento regional, e consideram que “a nova configuração política no início dos anos 2000 possibilitou um ambiente de reinserção da problemática regional na agenda decisória do Estado, com uma significativa articulação para promoção do desenvolvimento regional brasileiro”.

Nesse sentido, os autores procuram “analisar a conformação da agenda decisória do Polo Automotivo da Jeep no Estado de Pernambuco, destacando-se o contexto de articulações e criação de vantagens comparativas para sua atração”.

No capítulo seguinte, Mario Henrique Ladosky se debruça sobre a análise de dados da Relação Anual de Informação Social (RAIS) e do Cadastro Geral de Emprego e Desemprego (CAGED) para refletir sobre a dimensão dos efeitos do Polo Automotivo sobre o mercado de trabalho local na última década. O autor argumenta que a chegada da montadora e sistemistas marca uma mudança estrutural na cidade, pois o emprego na indústria de transformação passa de aproximadamente 20%, em 2009, para 60% dos vínculos de emprego formal na cidade, em 2017.

A expansão do mercado de trabalho nas atividades industriais não se reflete, ainda, na intensificação da organização sindical de trabalhadores metalúrgicos e metalúrgicas que têm ocupado os postos de trabalho no Polo Automotivo. O autor analisa também alguns fatores que têm bloqueado a atividade do Sindmetal-PE em Goiana e região da Mata Norte.

O capítulo 4 tem autoria de Valéria Costa, que debate o trabalho de mulheres marisqueiras, tornadas operárias na Lear, fabricante de bancos de couro no Polo Automotivo, ao mesmo tempo em que lança um olhar sobre alguns impactos da experiência laboral daquelas mulheres na reconfiguração das relações de gênero em famílias das comunidades de São Lourenço e de Tejucupapo.

A autora faz a comparação entre as mulheres marisqueiras e as operárias, mediada pela noção de *economia moral*, de E. P. Thompson.

A possibilidade de articular trabalho com as relações familiares e afetivas com amigas do povoado; o contato mais direto com a natureza e a total autonomia na realização das tarefas de pesca são alguns dos elementos que se contrapõem à disciplina fabril e o controle do cronômetro sobre o tempo e a intensidade do trabalho, foram destacados por algumas das entrevistadas.

A primeira parte do livro se encerra com o capítulo de Isabelle Mendes em coautoria com Elamara Vieira. Ambas observam a montadora também pelo ângulo das comunidades quilombolas, de pescadores e de marisqueiras. O enfoque delas no capítulo, no entanto, volta sua atenção para o tema da saúde pública e da temática ambiental a partir da “análise das externalidades negativas advindas da globalização e do crescimento do neoextrativismo, com impactos sobre os ecossistemas e a vida das populações vulnerabilizadas nos campos, florestas e cidades”.

A segunda parte do livro – Outras experiências do Setor Automotivo em Novos Territórios Produtivos – dedica-se em trazer aos leitores estudos de casos que, com suas diferenças e semelhanças, ajudam a compreender melhor algumas características do Polo de Goiana e permitir a reflexão sobre processos sociais que se julgam exclusivos da Mata Norte pernambucana, mas que estiveram (e ainda estão) presentes em outras situações...

Inicia-se com capítulo de Jonas Bicev sobre o ABC paulista, que conta com forte presença do segmento automotivo desde a década de 1950, e que tem na luta do Sindicato dos Metalúrgicos, nos últimos anos, a busca por políticas industriais que viabilizem a permanência daquelas plantas e a manutenção do emprego. Trata-se de outro lado da relação global-local no setor, tema desse livro, só que com a lente colocada no lado *brownfield* da indústria automobilística, quando as montadoras resolvem deixar os territórios produtivos consolidados em favor de espaços *greenfield*.

Nos capítulos seguintes, são analisadas algumas experiências da indústria automobilística em outros territórios produtivos sem tradição industrial e sindical. Nessa perspectiva, José Ricardo

Ramalho apresenta, no capítulo 7, uma sistematização de um conjunto de estudos seus e de outros pesquisadores sobre a formação do Polo Automotivo no Sul Fluminense a partir da VW caminhões e ônibus, em 1996, atualmente MAN, e de outras montadoras que chegaram aos municípios vizinhos de Porto Real e Itatiaia até 2001.

Analisa-se o grande impacto da indústria automobilística sobre a organização econômica, política e social daquela região, muito semelhante a aspectos também presentes em Goiana: a participação do Estado (nas esferas municipal, estadual e federal) na atração do investimento por meio de isenções fiscais, empréstimos e realização de obras de infraestrutura para atender a instalação das novas plantas; o risco potencial de migração e crescimento desordenados, na cidade, apagarem o sucesso dos empreendimentos com um eventual aumento da pobreza; o desafio de encontrar uma força de trabalho qualificada para atuar no padrão requerido pela tecnologia trazida pelas montadoras; o impacto sobre o mercado de trabalho, que envolve o tema dos salários e das principais ocupações; e a questão da atuação sindical local, entre outros itens.

Se a Mata Norte pernambucana e o Sul fluminense apresentam questões em comum e trazem “respostas” diversificadas, fica a pergunta: o que é novo, afinal, em Goiana? Em que medida o território importa nos dois casos ao receber os investimentos de multinacionais do setor? As reflexões proporcionadas por este capítulo se conectam com muitas das provocadas no capítulo 1, em que se debatem as semelhanças e diferenças entre a Fiat de Melfi e a FCA.

Tais reflexões têm seguimento no capítulo 8, em que Juan Montes Cató, Lucas Spinosa e Silvana Pereyra apresentam caso de investimentos de grandes empresas transnacionais automobilísticas nas transformações da região que forma o corredor industrial de Buenos Aires a Córdoba, na Argentina, observando mais especificamente o Polo Zárate-Campana, onde a Toyota e a Honda se instalaram em meado dos anos 1990 e em 2012, respectivamente.

A perspectiva analítica dos autores compreende que o desenvolvimento das últimas décadas revela um processo de

aprofundamento da internacionalização ou de integração mundial sem precedentes, de modo que o novo paradigma de produção flexível tem tido importantes efeitos sobre a estrutura produtiva local e regional, imprimindo uma nova lógica de configuração e reconfiguração territorial no país.

O último capítulo traz uma experiência em Aguascalientes (México), de autoria de Octávio Maza Díaz Cortés, Cecilia Escobedo Torres e Omar Pasillas López, que recebeu a primeira planta da Nissan em 1982, produtora somente de motores e transmissão, ampliando com novas fábricas em 1992 e 2013, já então produzindo automóveis. A relação global-local é analisada em dimensão diversa da apresentada nos capítulos anteriores, pois os autores aprofundam o olhar dos efeitos da grande montadora multinacional na direção da capilarização desta na economia local até chegar às pequenas empresas presentes nos últimos elos da cadeia de suprimento de serviços.

O caso concreto apresentado é o de lavanderias de luvas, fora da estrutura tradicionalmente conhecida da indústria automotiva, mas que se conecta a ela. É muito interessante perceber como, nesse nível da cadeia, a relação com o Estado, por meio de política industrial e formas de financiamento, assume outra proporção e significado.

Essa mesma questão observada no estudo sobre Aguascalientes se faz presente em Goiana também, uma vez que a participação de pequenos empresários locais como fornecedores de bens e serviços às empresas do Polo Automotivo continua sendo um desafio para a distribuição efetiva da riqueza gerada pela grande transnacional no território, gerando benefícios no nível que Milton Santos denominou como “circuito inferior da economia” (2008) e não somente para alimentar a transferência de lucros da planta local para a matriz situada no espaço global.

Com os nove capítulos que esse livro traz, evidenciam-se as múltiplas formas de conexão entre o global-local na indústria

automobilística, seja nas diferentes metodologias e possíveis recortes e níveis de análise, ou nas distintas perspectivas teóricas.

Espera-se que sua leitura pelas pessoas interessadas nesse grande tema contribua com reflexões inéditas e novos olhares para a compreensão de modo aprofundado das muitas questões aqui trazidas pelos autores, considerando-as em sua complexidade e, sobretudo, no desafio de constituir processos de desenvolvimento local com efetivos ganhos para todos em termos econômico-sociais (especialmente àqueles segmentos mais vulneráveis e historicamente excluídos da riqueza gerada) e de sustentabilidade ambiental para as futuras gerações.

Referências

ABREU E LIMA, Maria do Socorro de. Revisitando o campo: Lutas, Organização, Contradições - Pernambuco 1962-1987. Programa de Pós-Graduação em História – Universidade Federal de Pernambuco [Tese de Doutorado], Recife, 2003.

CARNEIRO, A.; CIOCCARI, M. Retrato da Repressão Política no Campo – Brasil 1962 -1985. Brasília: MBA, 2011.

DABAT, C. R. Moradores de Engenho: relações de trabalho e condições de vida dos trabalhadores rurais na zona canavieira de Pernambuco, segundo a literatura, a academia e os próprios atores sociais. 2. Ed. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2012, p.135.

DULCI, João Assis. Desenvolvimento regional e mercado de trabalho em perspectiva comparada: Vale do Paraíba Fluminense e Camaçari (BA), Rio de Janeiro, 2015.

HEMOBRÁS Empresa Brasileira de Hemoderivados e Biotecnologia. *Arte e Cultura, Pesca Artesanal e Agricultura Familiar: Análise participativa com grupos socioprodutivos do município de Goiana – PE*. Recife: Hemobrás, 2013.

MEDEIROS, L. S. História dos movimentos sociais no campo. Rio de Janeiro: FASE, 1989.

MILLER, Joseph. *Goiana dos Caboclinhos*. Goiana-PE: Editora FASE Faculdade, 2010.

SANTOS. Milton. *Os dois circuitos da economia urbana e suas implicações espaciais*. EDUSP: São Paulo, 2008.

Parte 1

EXPERIÊNCIAS DO GRUPO FCA COM A JEEP EM GOIANA (PE)

MELFI NO BRASIL VINTE ANOS DEPOIS: SEMELHANÇAS E DIFERENÇAS ENTRE OS INVESTIMENTOS GREENFIELD DA FCA EM MELFI E EM GOIANA

Davide Bubbico

Introdução

A produção automobilística mundial cresceu significativamente nos últimos anos, não somente pela explosão da produção na China, mas também pela expansão de mercados chamados “marginais” durante anos, tal como aconteceu no Brasil. O anúncio da construção da nova fábrica da Fiat no Nordeste do Brasil em 2012, em Pernambuco – em uma região com tradição agrícola –, provocou a forte sensação de que estava se repetindo a iniciativa da construção da fábrica de Melfi no sul da Itália nos primeiros anos da década de 1990.

A sensação foi reforçada pela previsão da presença *on board* de fornecedores estratégicos sinalizando uma inovação conceitual na forma de fabricar, usada na Itália para substituir um modelo consagrado¹; e no Brasil, pelo ingresso a uma faixa de mercado com maior rentabilidade, com o Jeep Renegade, em uma estratégia diferente daquela obtida com os produtos ditos populares.

1 Refere-se à substituição do modelo Uno, consagrado mundialmente, pelo Punto.

Porém é a escolha de uma área *greenfield*, guardadas as diferenças entre o Nordeste brasileiro e o sul da Itália, o que define a principal estratégia empresarial: a redução da possível interferência sindical e o convencimento de que esse investimento é o único que pode resgatar econômica e socialmente uma área de baixos salários e alta desocupação.

Os primeiros estudos do caso Goiana (LADOSKY, 2015a; 2015b) refletem o mesmo panorama presente vinte anos antes na Itália, quando da implementação da fábrica da Fiat em Melfi (BUBBICO, 1996; NEGRELLI, 2000) e mais recentemente em outros países do sul e leste europeu (PAVLINEK, 2015).

O investimento da FCA em Goiana não é um caso isolado. No Brasil, nos últimos anos, presenciamos um aumento significativo dos investimentos da produção automotiva longe da tradicional concentração em São Paulo. De fato, contemporâneo ao anúncio de Goiana, o novo *boom* de investimentos

[...] é ressaltado ainda pelas novas fábricas da Toyota, Nissan e Fiat, todas voltadas à produção de veículos compactos que, em conjunto com as chinesas e coreanas, adicionarão 870 mil veículos à capacidade de produção nacional. Estas fábricas estarão localizadas em municípios onde atualmente não há produção automobilística (com exceção da Nissan, em Resende-RJ), sendo que a Fiat irá instalar sua nova unidade em Pernambuco (LIMA, 2011, p.9).

Mas isso já não era exatamente uma novidade. Lembremos que a Fiat, em 1973, decidiu construir sua fábrica em Betim-MG, na contramão da Ford, VW, GM e outras montadoras concentradas em São Paulo. 35 anos depois, além dos benefícios fiscais, o fato de ser um território industrialmente “virgem” e com fortes

expectativas de crescimento econômico, deve ter influenciado na decisão de construir sua segunda fábrica em Pernambuco.

Basicamente, o objetivo deste artigo é descrever as semelhanças e as diferenças entre Melfi e Goiana no âmbito de uma realidade empresarial que mudou, tanto pelos 25 anos transcorridos desde o investimento em Melfi quanto pela estratégia industrial implementada pela nova empresa (de Fiat para FCA). Tal como aconteceu na época da Fábrica Racionalizada², o investimento pernambucano coincidiu com a aplicação de um novo modelo organizativo dos polos produtivos em escala global, o World Class Manufacturing (WCM), e a contratação de um executivo brasileiro (Stephen Ketter) para a vice-presidência mundial da área Manufacturing da FCA.

O artigo não quer comparar a organização ou as condições de trabalho, embora existam referências a esses aspectos do investimento, composição do pessoal e atuação dos sindicatos, com dados baseados no material disponível, no resultado de trabalho de campo e na participação em dois seminários na Universidade Federal da Paraíba (UFPB)³.

2 A Fábrica Racionalizada – também chamada Fábrica Integata – será discutida mais adiante nesse capítulo.

3 Foram dois seminários realizados em 5/5/2016 e 30/3/2017, com pesquisadores que estão focados na análise do impacto do investimento FCA em Goiana. A observação do fenômeno no campo foi fundamental, assim como a entrevista aos sindicalistas da FCA em Betim e o relato do dirigente sindical na fábrica Jeep em Goiana, que permitiu compreender as particularidades da instalação em Pernambuco.

Da Fiat à FCA: do deslocamento ao sul (meridionalizzazione) da produção italiana à internacionalização dos mercados



Figura 1- Mapa da Itália e localização de Melfi

Fonte: https://pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Map_of_Italy-it.svg.

Os conflitos trabalhistas dos anos 1960 e as consequentes conquistas laborais dos trabalhadores das fábricas da Fiat no norte da Itália, somados aos incentivos governamentais para incrementar a industrialização do sul do país, são os principais fatores que provocaram o que Ash Amin (1982) chamou de “meridionalizzazione” da produção Fiat, ou seja, a progressiva transferência dos polos produtivos do norte para o sul da Itália durante as décadas seguintes à de 1960, processo que culminou com a implantação da fábrica de Melfi nos primeiros anos da década de 1990 (SVIMEZ, 1993).

Tratou-se de um processo de transferência da produção de veículos e de componentes – motores e transmissões –, das tradicionais regiões produtivas do norte (Piemonte e Lombardia) ao sul

do país mediante a criação de novas fábricas em territórios sem tradição industrial e, portanto, menos conflituos em termos laborais, seja pela falta de uma cultura sindical como também pela disponibilidade de mão de obra ociosa devido ao desemprego crônico.

A construção destas fábricas geralmente afastadas dos centros urbanos e num ambiente eminentemente rural contribuiu para que os novos trabalhadores, chamados de “metal-meeiros”, demorassem a se identificar com a classe operária sindicalizada do norte da Itália, o que era um dos objetivos da empresa, obviamente, não declarados.

É o caso das fábricas de Cassino (estamparia e montagem), Termoli (motores e transmissões), Foggia (motores), em que a empresa adapta uma antiga estrutura da SOFIM⁴ e, ao se associar com o grupo PSA, cria o polo SEVEL⁵ para a produção da linha Ducato. Se o tema *greenfield* não era ainda objeto de análise científica, como o seria mais tarde quando da implementação de Melfi, tais investimentos representam uma reorganização da produção automobilística nacional, e uma rearticulação das relações trabalhistas ainda antes do fracasso das reivindicações de outubro de 1980, após o esgotamento da longa greve na fábrica Mirafiori (Turin), que visava impedir a drástica redução da mão de obra anunciada pela empresa. Estes dois fatores – reorganização da produção automobilística pela reespecialização e a rearticulação das relações trabalhistas, em 1980 –, marcarão o começo de uma profunda mudança organizativa, que limitará o poder dos sindicatos (POLO e SABATTINI, 2000).

4 SOFIM é a sigla de Sociedade Franco-Italiana de Motores, uma joint venture entre a Fiat, a Renault e a Alfa Romeo criada em setembro de 1974 para produzir motor a diesel. Foi adquirida pela Iveco em 1981.

5 SEVEL é a Sociedade Europeia de Veículo Ligeiro, fundada em 1978 como uma joint venture entre o Grupo Fiat e a PSA.

Na realidade esta é uma estratégia recorrente do Grupo Fiat, como no caso da fábrica de Betim⁶ ou nos investimentos sucessivos na Argentina. Outras instalações dos anos 1970 foram realizadas no mundo comunista, Polônia, Iugoslávia e na própria União Soviética (CHIVINO, 2014), no âmbito de uma, ainda modesta, internacionalização das atividades que, embora realizada com forte atraso em relação aos competidores (VW, por exemplo), visou países em que a capacidade de reivindicações dos sindicatos ainda era limitada.

Se a “meridionalizzazione” da produção da Fiat na Itália, a partir dos anos 1960, é em parte incentivada pelas vantagens fiscais e aos aportes econômicos concedidos aos projetos de industrialização promovidos pela “Cassa per il Mezzogiorno” – uma estrutura similar à SUDENE no Brasil –, talvez o objetivo principal fosse a retomada do controle do processo e dos métodos produtivos, que nas fábricas do norte eram objeto de contínuos questionamentos por parte dos Sindicatos, o que gerava a necessidade de frequentes negociações, em uma minuciosa e detalhada série de acordos referentes a tempos de operação, condições de trabalho, tipo de ferramentas, que resultou no controle quase completo do processo por parte dos operários, pelo menos até a virada dos anos 1980.

Isso não significa que os conflitos operários estivessem ausentes nos novos estabelecimentos do sul. Na verdade, em alguns casos, esse conflito é semelhante, mesmo que nem sempre seja capaz de produzir maior controle sindical sobre a organização do trabalho. Também devem ser considerados outros aspectos importantes: a

6 A fábrica de Betim não ficará de fora da onda grevista que, nos últimos anos da década de 1970, eclodiu no ABC paulista, fato que contribuirá para o começo da aplicação de uma firme política antissindical por parte da empresa. Como bem lembra Alvimar da Luz, diretor do Sindicato dos Metalúrgicos de Betim: “Fiat se instalou em Betim em 1976. Em 78, os trabalhadores fizeram sua primeira greve. O movimento se repetiu até 85, quando muda a política de relações sindicais da empresa. Passou a haver uma pressão sobre os trabalhadores para que não fossem sindicalizados” (AA.VV., 1993a, p.25).

presença da Fiat no Sul é muito dispersa geograficamente, ao contrário da concentração territorial típica da área de Turim; há diferenças culturais, sociais e políticas da classe trabalhadora no Sul e no Norte apesar da influência da massa de migrantes sulinos no Piemonte; e outro fator é que, na década de 1970, a Fiat mantinha na fábrica de Mirafiori (Turim) um número de funcionários muito maior dos que trabalhavam no Sul⁷.

Nas fábricas da Fiat no Sul, os métodos do recrutamento de pessoal são fortemente influenciados por pressões e interesses dos partidos políticos nos governos locais. Essa foi uma forma indireta de apoio à sindicalização em favor dos sindicatos de metalúrgicos italianos mais moderados (a FIM-CISL e a UIL) enquanto a FIOM-CGIL era ligada ao Partido Comunista Italiano. De todo modo, não se pode esquecer que o comportamento unitário do sindicalismo “metalmecânico” da FLM (Federação dos Trabalhadores Metalmecânicos) e a experiência dos Conselhos de Fábrica contribuíram para manter a coesão do sindicalismo sulino no que se refere às estratégias globais das lutas sindicais.

O investimento da Fiat em Melfi nos anos 90: Goiana há vinte anos

A decisão da Fiat de construir uma nova fábrica no Sul⁸ foi definida no final dos anos 80 após o anúncio de Cesare Romiti (1990), então CEO da Fiat Auto, durante um seminário para gerentes da empresa em que comunicou o ponto de inflexão com a adoção de

7 Na atualidade, os aproximadamente 80.000 funcionários italianos de FCA e CNH (excluídos os da Ferrari) que incluem o pessoal das fábricas, logística, administrações e Centros de Pesquisa estão assim distribuídos territorialmente: 40% no Piemonte (que concentra a maior parte do pessoal não diretamente ligado à produção), 40% no Sul, 20% no resto da Itália.

8 Este foi o último investimento da Fiat na Itália, se excetuarmos a reativação, em anos recentes, da estrutura da antiga “Carrozzeria Bertone” de Turim para a produção dos modelos Maserati.

um modelo de produção enxuta inspirado no exemplo da indústria automotiva japonesa baseada no modelo da Qualidade Total, com o objetivo de uma melhoria acentuada na qualidade do produto e uma redução significativa nos custos (BONAZZI, 1993a)⁹.

A adoção daquele modelo pressupunha a superação da velha fábrica fordista representada pela estrutura do polo de Mirafiori (Turim) assim como de todos os demais estabelecimentos do Grupo. A nova fábrica de Melfi entrava em direta concorrência com a de Turim que, na época, fabricava aproximadamente um milhão de veículos anuais, já que ambas fabricariam o novo modelo (o Punto), ao contrário do que aconteceu com Goiana em relação a Betim.

Na inauguração da nova fábrica em Pernambuco, Marchionne disse: “nossas fábricas não vão concorrer entre si. A unidade de Goiana é versátil para fazer projetos que Betim não comporta” (RIATO et al., 2015, p.8).

A implantação de um modelo mais flexível em termos produtivos, acompanhado de inovações dos processos – iniciativa tomada após experiências malogradas em algumas fábricas com automação intensiva (AA.VV, 1993b), que priorizavam uma maior utilização do componente tecnológico em relação à força de trabalho em outras áreas além da montagem –, pressupunha uma modificação do comportamento do trabalhador e das organizações sindicais.

O objetivo do novo modelo era a redução da relação hierárquica entre os gerentes dos setores (transformados em UTE, “unidade

9 A introdução unilateral de novos modelos organizacionais também caracterizou a experiência da produção enxuta no Brasil desde o fim da década de 1980. Como escreve Jorge Matoso, referindo-se a uma pesquisa do IPEA desse período sobre a disseminação da produção enxuta em empresas brasileiras “os novos métodos são mais utilizados em multinacionais são implantados sem consulta aos trabalhadores e não trazem maior qualificação aos envolvidos. Porém, às vezes, há ganhos significativos de produtividade e qualidade, mesmo para empresas que adotam formas híbridas, não completas” (AA.VV., 1993, p.21).

tecnológica elementar”) e os operadores, mediante uma estratégia de valorização dos recursos humanos, a partir de ações de comprometimento pessoal e a rotação entre os postos de trabalho.

Esta valorização implicou o envolvimento dos trabalhadores, que se concretizou na experiência do Prêmio de Melhoria da Qualidade (PMQ), hoje substituídos pelas sugestões adotadas no modelo WCM, e não mais através do reconhecimento da possibilidade de um operador interromper a produção ao detectar anomalias no produto ou outros problemas no processo de produção¹⁰. Destarte, a empresa definiu um modelo de organização chamado Fábrica Integrada, experimentada primeramente em Mirafiori (BONAZZI, 1993 b; CERUTTI e RIESER, 1991).

A Fábrica Integrada nasce simultaneamente ao lançamento do modelo Punto, que substituiu o Uno na categoria em que a Fiat era líder de mercado, um novo produto que deveria contribuir para que a empresa mantivesse sua competitividade no meio de uma disputa cada vez mais acirrada no mercado italiano, no qual a Fiat detinha 60% do mercado nacional em 1982, e atualmente tem pouco menos de 30% somando as marcas Chrysler, Fiat, Alfa Romeo, Lancia e Maserati.

A adoção de tal modelo também requereu um espaço territorial e social no qual os trabalhadores tivessem pouca vivência no trabalho fabril e na atividade sindical: jovens com idade máxima de 29 anos (para usufruir os subsídios do Estado para recrutamento através de contratos de treinamento e trabalho), preferencialmente

10 Na mesma época e em se falando das estratégias de comprometimento do pessoal no polo de Betim, Carvalho (1998, p.368) disse que os novos princípios produtivos foram introduzidos: “sem romper com a estruturas da divisão do trabalho, reorganizando os recursos técnicos criados que passam a incorporar as operações. Principalmente, os recursos técnicos criados pelos trabalhadores e apropriados pela empresa nos vários mecanismos de incitação e participação como, por exemplo, os CCQ (sugestões) e a identificação dos líderes profissionais através da figura do gestor de conhecimento (Know-how Engineering)”.

desempregados, com pouca ou nenhuma experiência profissional, com escolaridade de nível superior para as funções mais técnicas (“condutores”, manutentores, chefes de UTE, etc.)¹¹, recrutados em áreas pouco urbanizadas, abrangendo pequenos municípios (geralmente com uma população inferior a 5.000 habitantes) com tempo de deslocamento casa/serviço variável de 30 minutos até 1 (uma) hora.

Neste contexto, em uma região fortemente afetada pelo desemprego, particularmente entre os jovens¹², ser admitido pela Fiat além de ser motivo de orgulho profissional – através da definição de uma identidade corporativa, em vez da de classe – era também um motivo de destaque social.

A Fiat estava associada em termos de garantia de emprego com a Administração Pública, tal é o reconhecimento que a empresa cobria no imaginário coletivo, sensação muito mais forte em ambientes onde o desemprego ou subemprego atingem níveis muito altos (GIANOLA, 1993)¹³. Essa imagem é ratificada pelo

11 Não foi diferente em Goiana. Ao responder à pergunta de qual foi o maior desafio na construção da nova fábrica, Ketter respondeu que “Estrategicamente, é muito difícil fazer uma fábrica nova em um lugar que não tenha nenhuma experiência automotiva. Mas a primeira e grande vantagem que tivemos aqui foi treinar o pessoal do zero, sem vícios, para aquilo que queríamos” (KUTNEY *et al.*, 2015, p.18). Isto foi confirmado pelo diretor sindical da Jeep, quando disse: “hoje para empresa é muito mais fácil dar oportunidade ao jovem que se forma agora, que está saindo de uma faculdade ou curso técnico, porque ele não tem a experiência que muitos têm (...) às vezes ela prefere que não tenha tanta experiência para aceitar algumas exigências, submeter-se a alguma situação que a gente sabe que acontece no dia a dia da fábrica, como pelo horário” (seminário do dia 27 de março de 2017, UFPB).

12 O índice de desemprego nas Províncias que formam a zona de recrutamento de mão de obra eram, em 1992: Matera 22,1%, Potenza 21,8%, Avellino 13,8%, Foggia 17,2% contra uma média nacional de 11,5%. (ISTAT, Forze di Lavoro, Media Annuale 1992).

13 Permito-me relatar uma pequena experiência pessoal. Em 1998, a Fiat de Melfi me chamou para participar de uma seleção de pessoal para a posição de operador de linha de montagem temporário, que poderia se transformar em

número de pedidos de emprego à empresa que, em 1996, dois anos após o início da produção, foi de 150.000 pessoas, um volume desproporcional se comparado com o número previsto de vagas de 7.000 funcionários diretos na Fiat e 2.100 indiretos/fornecedores.

O investimento da Fiat em Melfi durante a primeira metade dos anos 1990 se realizou no âmbito do “Accordo di Programma”, que foi um compromisso de metas e condições que deviam ser obedecidas pelos envolvidos – Empresas (Fiat e Fornecedores), Estado e Sindicatos – que pode ser resumido assim: a fábrica se localizaria no sul da Itália (a empresa tinha avançado a hipótese de construí-la na Espanha ou Portugal, mas isto foi mais uma forma de pressão do que uma possibilidade real); o Estado aportaria parte do investimento da Fiat (2,7 trilhões de Liras, aproximadamente US\$ 1,5 bilhões) e dos fornecedores *on board* (500 bilhões de Liras, US\$ 250 milhões) e os Sindicatos moderariam as exigências laborais já no acordo preliminar de 1990.

O acordo sindical de 23 de junho de 1993 estabeleceu um ritmo produtivo de 3 turnos em 6 dias de trabalho por semana; os funcionários foram admitidos no sistema de Contrato de Formação e Trabalho (CFL) que permitiu uma remuneração menor que o piso das categorias acordado no Contrato Coletivo Nacional de Trabalho (CCNL) então vigente; constituiu uma série de comissões paritárias empresa-sindicato que implicaram numa maior participação sindical na prevenção de eventuais conflitos; adotou um valor menor no adicional noturno e nas horas extras; permitiu a não aplicação

definitivo ao terminar esse período. O convite foi a resposta a uma solicitação de emprego que eu tinha enviado anos antes, pois minha intenção era – sendo estudante universitário – experimentar a vida de fábrica para enriquecer, com essa vivência, o conteúdo da tese que estava desenvolvendo sobre a fábrica de Melfi. Durante as entrevistas, percebi que aos olhos dos outros candidatos essa era a melhor oportunidade da vida, a tal ponto que para um postulante sentado ao meu lado, empregado com carteira assinada, a possibilidade de ingressar na Fiat representava uma ocasião imperdível, embora o trabalho na fábrica de Melfi fosse mais pesado que o que tinha na ocasião.

dos acordos sindicais vigentes até então no mundo Fiat; e a adoção de uma nova “tabela de saturação” no ritmo de trabalho, que implicava uma sobrecarga das condições de trabalho com um custo menor da mão de obra – comparado com os de outras fábricas do Grupo – em aproximadamente 30% e a paridade de funções. Se a nova Fábrica Integrada de Melfi adotou um modelo pós-fordista no aspecto produtivo, manteve os elementos neo-tayloristas no âmbito da organização do trabalho (RIESER,1997). Cardoso chegou às mesmas conclusões quando analisou a implementação da “Fábrica Racionalizada” em Betim, que ocorreu nos mesmos anos:

Um argumento central acerca desses muitos aspectos dessa visão negativa da racionalização da Fábrica Racionalizada evidencia-se pelo fato que as novas racionalizações do trabalho e da produção, aparentemente mais humanas e integradoras, não substituem o velho substrato da racionalidade do capital – a racionalidade instrumental –, mas apenas revigoram-na diante dos mais diversos e variados cenários com os quais o modelo produtivo capitalista tem de conviver nesta nova era de incertezas. Assim, a sua velha forma de dominação, também coincidentemente impulsionada por essa mesma racionalidade, amplia de forma bastante significativa esse lado negativo, o qual não é somente visto nas formas clássicas de alienação, unidimensionalização e autoracionalização do trabalhador, mas também, principalmente na persistência das velhas formas de dominação particulares à velha forma de racionalização taylorista/fordista, tais como uma divisão do trabalho essencialmente taylorista, uma exploração e intensificação do ritmo e da frequência do trabalho, além da conformação de um novo tipo-ideal de trabalhador, mais dócil, participativo e motivado nos interesses do capital (CARDOSO, 2001, p.350).

A escolha da Fiat em localizar sua nova fábrica em Melfi, numa das áreas menos povoadas do Sul, com forte tradição agrícola e baixo nível de industrialização, dependeu dos fatores mencionados acima, como uma boa disponibilidade de mão de obra com educação superior, mas também de um desempenho melhor da administração pública, que sustentasse um território com nível de criminalidade substancialmente mais baixo (FORMEZ, 1994), e, acima de tudo, que obedecesse a algumas características socioculturais intrínsecas da população local. E, finalmente, pela ausência de uma concentração industrial significativa e, portanto, também de uma cultura sindical anterior¹⁴.

É muito provável, no entanto, que a decisão final sobre o estabelecimento da nova fábrica em Melfi tenha respondido, em primeiro lugar, a fatores de logística, ou seja, a inserção em uma área central comparada a outras fábricas da Fiat localizadas nas regiões circunvizinhas e estreita ligação à rede de autoestradas e, em segundo lugar, à localização em uma área industrial com ampla disponibilidade de espaço e distante dos grandes centros urbanos.

A fábrica foi, portanto, construída em uma área industrial já existente, ampliada pela Lei 219 de 1981, que visava estimular a industrialização das áreas atingidas por um terremoto em 1980, na

14 Embora, na verdade, Melfi tenha protagonizado nas décadas pós-2a Guerra um importante movimento camponês que propiciou a eleição de prefeitos socialistas e comunistas nos pequenos municípios da região. Algumas das primeiras filiações aos sindicatos no novo estabelecimento da Fiat em Melfi, principalmente os filiados à FIOM-CGIL, revelam vínculos históricos e de parentesco com antigos militantes no PCI, mais do que no PSI ou diretamente no sindicalismo rural como, por exemplo, na antiga Federbraccianti da CGIL (Federação de trabalhadores rurais), que teve uma atuação muito ativa no passado entre os trabalhadores rurais. Essa é outra semelhança com o que escreveu Ladosky ao se referir à situação de Goiana: “a tradição de luta popular se faz presente também na história política local, sobretudo no sindicalismo rural, em que as lutas dos canavieiros remontam as ações das Ligas Camponesas e a criação do primeiro Sindicato de Trabalhadores Rurais em 1962, dirigido politicamente pela Liga” (LADOSKY, 2015c, p.165).

região de Basilicata e Campagna. No início dos anos 1990, as poucas empresas presentes na zona industrial de Melfi (metalúrgicas, material ferroviário, agroindústria) empregavam pouco mais de mil pessoas.

O novo estabelecimento em Melfi foi denominado Fiat SATA (Sociedade Automobilística de Tecnologia Avançada), para evitar o cumprimento dos acordos vigentes em outras fábricas do Grupo, e deveria empregar 7.000 trabalhadores quando em sua capacidade total, com um ciclo de produção de 18 turnos semanais, de segunda-feira a sábado, enquanto que a previsão para as 20 empresas fornecedoras no primeiro nível da cadeia era de 2.100 funcionários, a plena capacidade.

Contudo, a fábrica atingiu esses volumes de pessoal somente nos anos mais recentes, quando passou de 18 para 20 turnos (sem operação apenas no domingo pela manhã), com o início da produção do Jeep Renegade e do Fiat 500X, e a continuidade da produção do modelo “Grande Punto”, encerrada em julho de 2018¹⁵.

Como no caso de Goiana, a fábrica Fiat SATA está em uma área agrícola de cultivo de trigo, que no passado cultivavam frutas e beterraba que abasteciam uma usina açucareira erguida nos anos 1960. Outros produtos igualmente relevantes eram o vinho e o azeite que, em muitos casos, eram para consumo familiar próprio e para eventual venda do excedente no mercado¹⁶.

15 Na prática, a fábrica tem funcionado, até hoje, com diversos paliativos, tais como “licenças remuneradas”, quase sempre com 19 turnos semanais ao invés de 20. O aumento dos turnos e outras questões organizacionais são a base para a assinatura de um acordo separado entre a empresa e os sindicatos, não assinados pela FIOM CGIL.

16 Estas atividades agrícolas constituem ainda hoje um tipo de “segundo emprego” informal que contribui, em muitos casos, para aumento da renda familiar através da venda dos excedentes (de vinho e/ou azeite, predominantemente), o que confirma, ao menos em parte, a persistência da figura semelhante àquela do “metal-meeiro”, muito embora o tempo livre de que dispõe o operário seja menos aproveitável que no passado em virtude do regime de 20 turnos semanais.

Outros setores ocupacionais predominantes são a construção civil e pequeno artesanato em geral, com exceção do setor público (nos municípios, os dois hospitais mais próximos, uma penitenciária e um tribunal) e do pequeno comércio.

Após 25 anos de funcionamento da fábrica, o perfil econômico da região não mudou significativamente. O aumento do emprego na FCA e fornecedores – aproximadamente de 12.000 funcionários – não repercutiu na zona industrial de Melfi, tampouco na transferência de partes da produção da FCA aos fornecedores de segunda ou terceira linha da cadeia produtiva (BUBBICO, 2013).

O deslocamento da produção da FCA para o Brasil: a fábrica da Jeep em Goiana

Por ocasião da instalação da Fiat (hoje FCA) em Melfi e também em Goiana, a empresa se apresentou como um elemento de ruptura e, ao mesmo tempo, de inovação, das relações sociais e trabalhistas nos territórios considerados “subdesenvolvidos” em termos de relações de mercado. Por isso, recentemente, durante a visita do então presidente Michel Temer à fábrica de Goiana (23/03/2018), quando foi anunciada a implantação do terceiro turno, o *slogan* escolhido pela empresa foi “a força da indústria e a transformação social”. A construção dessa imagem vem desde há tempos, quando um artigo publicado em revista especializada logo após a inauguração da fábrica, assim descreveu a mudança provocada pela FCA na região: “mudança radical da região, que troca a cultura da cana-de-açúcar, principal motor de sua economia por quase cinco séculos, para ingressar na complexa indústria de transformação automotiva com a fábrica mais moderna do mundo” (RIATO *et al.*, 2015, p.7).

Melfi, quando inaugurada, também foi apresentada como uma descontinuidade do velho panorama econômico e social local e, também neste caso, a expressão “fábrica mais moderna” demonstrava a natureza extraordinária do evento e preanunciava a subordinação

necessária ao seu ritmo. Se nos dois casos o investimento teve uma importância fundamental para a mudança do panorama econômico das respectivas regiões, somente no caso de Goiana, a FCA previu a criação de um Centro de Pesquisa e Desenvolvimento em Recife, o que contribuiu para reforçar a autonomia da FCA brasileira no tocante ao projeto dos veículos¹⁷, e à criação de um importante parque de fornecedores adjacentes à fábrica (fator justificável em virtude da distância de Goiana aos núcleos de fornecedores de São Paulo e Betim, muito superior à do norte da Itália em relação a Melfi¹⁸. No caso italiano, as atividades de Pesquisa e Desenvolvimento permaneceram concentradas em Turim (e agora cada vez mais também em Detroit), estratégia aplicada a todas as antigas fábricas da Fiat localizadas na Itália, à exceção do recém-criado *Campus Manufacturing* em Melfi¹⁹ e do novo centro de pesquisa ligado ao projeto de relançamento do Alfa localizado na área de Modena.

17 Segundo Balcet e Consoni (2007, p.119), no início dos anos 2000, a Ford e a Volkswagen adotaram uma estratégia semelhante no Brasil de descentralizar as atividades de engenharia no país, pois “a experiência de ambos os fabricantes mostrou que um mercado emergente, amplo e dinâmico como o brasileiro, não podia ser atendido adequadamente por uma empresa que aspira à liderança, sem capacidade instalada “in loco” de inovação e engenharia”.

18 No final da década de 90, a Fiat passou por um processo progressivo de “mineirização” do seu parque de fornecedores em Betim ao incentivar a instalação das fábricas nas suas proximidades, de modo a ter 70% dos componentes necessários. A construção de um parque de fornecedores “on board” na fábrica de Goiana, e uma possível instalação no futuro de um segundo parque nas imediações permitem supor uma concentração de fornecimento na Jeep similar à de Betim, em parte já alcançada com as 16 empresas de primeiro nível presentes no *supply park* em Goiana.

19 É um centro de pesquisa que atualmente emprega cerca de vinte engenheiros dedicados principalmente a aspectos relacionados à organização do trabalho e questões ergonômicas, financiados em grande parte com cerca de 18 milhões de euros de fundos da FAS (Fundos para áreas subutilizadas) ativa há apenas alguns anos.

A decisão por uma reespacialização produtiva, da parte da empresa, teve efeito em um nível mais simbólico, considerando a necessidade de superar questões organizacionais e sindicais arraigadas da velha estrutura fordista em Mirafiori (Turim) e Betim. O isolamento geográfico e social das duas fábricas (Melfi e Goiana) em territórios distantes e diferentes é uma característica comum dos recentes investimentos da Fiat nos novos territórios *greenfield*. O investimento da FCA em Pernambuco não representa, como se sabe, uma novidade, já que, nas últimas duas décadas, todas as grandes montadoras “históricas” do ABC paulista criaram polos produtivos distantes de São Paulo, como, por exemplo, a Ford em Camaçari, na Bahia; e a Volkswagen em Resende, no Rio de Janeiro (RODRIGUES e RAMALHO, 2007; RAMALHO, 2004), motivada tanto pelos substanciais incentivos fiscais oferecidos pelos governos estaduais, como pela possibilidade de novas e diferentes formas de flexibilidade e pela disponibilidade de uma força de trabalho geralmente pouco sindicalizada.

Conforme Tanure e Patrus, em entrevista com Cledorvino Belini, CEO da Fiat no Brasil durante muitos anos, referindo-se à construção da fábrica de Betim, “na época, a iniciativa da Fiat de montar uma fábrica fora do eixo Rio-São Paulo era considerada uma loucura. Hoje, a indústria automobilística está distribuída por oito estados brasileiros” (2011, p.102). Todavia, conforme declarado em abril de 2011 por Valentino Rizzoli, na época era vice-presidente da Fiat América Latina, a escolha de Goiana foi motivada:

[...] porque a presença direta num território cujo mercado está começando a se desenvolver é muito interessante, embora o custo da mão de obra aumente nos próximos três anos. Também porque, além do financiamento facilitado, em Pernambuco o incentivo ao desenvolvimento implica redução de impostos. Mas o motivo principal é que o Porto de Suape está perto da Europa e dos Estados Unidos e tem uma logística *de ponta*. Por enquanto pretendemos aumentar

a importação/exportação de componentes, mas quando a fábrica estiver no seu ritmo normal é provável que tenhamos consolidado a fusão com a Chrysler, e nesse caso a agilidade no intercâmbio de materiais com América do Norte poderá ser útil... (ANÔNIMO, 2011)²⁰.

As semelhanças entre as duas fábricas já citadas são paralelas em vários aspectos: (1) os incentivos públicos concedidos em função da localização em regiões “atrasadas” no desenvolvimento (o nordeste brasileiro e o sul da Itália); (2) o lançamento de um novo modelo (o Jeep Renegade em Melfi, quando da reativação da fábrica em 2015); que acabou coincidindo com (3) o contexto da nova estratégia da FCA pela criação de um parque de fornecedores no mesmo *site* da montadora; e (4) pela adoção de acordo coletivo de trabalho diferente de outras plantas do Grupo. Em Goiana a empresa conseguiu um acordo coletivo diferente daquele vigente no Estado e que fora negociado pelo Sindmetal-PE²¹, tal como tinha acontecido em Melfi, em 1993, com o Acordo SIATA, que caducou com a implantação do CCSL (Contrato Coletivo Específico de Trabalho), que vem sendo aplicado desde 2011 em todos os polos produtivos FCA e CNH da Itália²².

20 Considerações similares aparecem no livro-entrevista de Tanure e Patrus: “Condições estratégicas, logísticas e tributária foram determinantes para a iniciativa de construir uma nova fábrica no Nordeste. Entre essas condições, a localização em uma região portuária foi fundamental. Cada vez mais, uma fábrica de automóveis depende do comércio interacional para importar e exportar componentes e parte da produção” (TANURE e PATRUS, 2011, p.169).

21 Em relação à Convenção Coletiva dos Metalúrgicos de Pernambuco, o Acordo com a Jeep apresenta condições mais favoráveis; mas dentro do setor automotivo a nível nacional, Goiana tem um dos piores Acordos, em relação às empresas concorrentes, e comparado com as unidades do próprio Grupo FCA, em Betim e Campo Largo (PR).

22 Deve-se destacar o fato que a fábrica de Goiana é JEEP ao invés de FCA; assim como Melfi é SATA e não FCA, ao menos até a conclusão da fusão Fiat – Chrysler. No caso brasileiro, a denominação Jeep serve também à estratégia

Atualmente, as duas fábricas têm características produtivas e organizacionais cada vez mais semelhantes, a começar pela capacidade produtiva: Goiana deve crescer sua capacidade dos atuais 250 mil para 350 mil veículos/ano, no entanto que Melfi pode fabricar em volta de 420 mil veículos/ano (Tabela 1).

Tabela 1 – Comparação entre os polos FCA de Melfi (Itália) e Goiana (Brasil)

Aspectos	Goiana	Melfi
Início produção da fábrica	2015	1994
Investimento inicial da empresa	R\$ 3,5 bilhões mais R\$1 bilhão no parque (obras civis para construir todas as instalações)	3,4 bilhões de Euros (*) com 1,4 bilhões de financiamento público
Investimento dos fornecedores	R\$ 2,1 bilhões	260 milhões de Euro financiamento público
Financiamento público	Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e Programa Inovar Auto	Contrato de Programa Governo-Empresa de 5 novembro 1991; (financiamento pela lei n. 64 de 1986, lei de iniciativa extraordinária no sul Itália)
Empregados	4,85 mil na unidade e 3,1 mil terceirizados (previsão 5,8 mil em regime completo, em 2014)	7.800 mil na unidade (previsão de 7 mil em regime completo, em 1993)
Empresas fornecedoras e empregados no início	16 fábricas com 1.300 empregados (2014); 5.600 hoje	20 fábricas com 2.100 empregados (1993); 3.500 hoje
Superfície total e coberta	11 milhões de metros quadrados; 260 mil de área coberta da fábrica (270 mil dos fornecedores)	2 milhões de metros quadrados; 390 mil de área coberta da fábrica

adotada de diferenciação do produto e sua origem, a tal ponto que as concessionárias Fiat não podem comercializar automóveis da marca Jeep, para a qual foi criada uma rede de distribuição própria.

Aspectos	Goiana	Melfi
Modelos em produção	Jeep Renegade, Jeep Compass, Fiat Toro	Jeep Renegade, Fiat 500X (Jeep Compass, próxima produção)
Capacidade produtiva carros/ano	250.000 (capacidade para montar até 4 veículos na mesma linha, além de um quinto temporário, para que a transição entre um modelo antigo e um novo possa ser feita sem perdas de vendas); até 350 mil com novo investimento do programa Rota 30	420.000 (capacidade para montar até 4 veículos na mesma linha)
Capacidade produtiva atual carros/dia	930 (Renegade, Compass, Toro)	1.500 (Renegade; Fiat 500X)
Produção veículos em 2018	202 mil carros	330 mil carros
Regime atual de trabalho	15 turnos semanais de 9 horas aprox. para o primeiro e segundo turnos; terceiro turno de 6 horas desde março 2018 (de segunda a sexta)	20 turnos por semana de 8 horas por dia (desde 2015) de segunda a domingo
Contratação coletiva e sindicatos signatários	Contrato Coletivo Específico/Sindicato dos Metalúrgicos de Pernambuco (Sindmetal-PE)	Acordo Coletivo SATA de 1993 a 2011, depois Contrato Coletivo Específico de Trabalho / FIM CSIL, UIM UIL, FISMIC, UGL Metalmeccanici

Fonte: Pesquisa de campo.

(*) O total do investimento se refere a um conjunto de iniciativas promovidas pela Fiat no Sul da Itália que compreende também uma nova fábrica de motores perto da fábrica de Melfi (a FMA de Pratola Serra).

No referente às condições de trabalho, as evidências que emergem dos primeiros levantamentos (LADOSKY, 2018) apontam no sentido da presença de problemas similares entre as fábricas com

relação às consequências sobre a saúde dos trabalhadores, como as lesões por esforços repetitivos (tendinites, dores lombares, etc.), há alguns anos, encontrados entre a força de trabalho da Jeep e da empesas do Polo, conforme assinalou o diretor sindical e integrante da CIPA na FCA de Goiana durante um seminário em março de 2017.

No caso de Melfi e de outras empresas italianas do grupo, os mesmos problemas em termos de saúde determinaram, nos últimos anos, um crescimento exponencial do número de trabalhadores com Redução da Capacidade Laboral (RCL), ou seja, trabalhadores que tenham sido reconhecidos como tendo uma limitação física permanente ou temporária, ocasionada por esforços repetitivos, que resulta na incapacidade de cobrir todos os postos de trabalho (BUBBICO e DI NUNZIO, 2018; COMISSO *et al.* 2018; FONTANA e TUCCINO, 2015; BUBBICO, 2011).²³

Como já foi mencionada acima, a decisão por parte da Fiat de construir uma fábrica tanto em Melfi como em Goiana representou para aqueles territórios um acontecimento de suma importância em função das expectativas laborais e econômicas que se criaram. Como escreve Ladosky (2015c, p.159) “o dia em que a Fiat

23 A saturação crescente das atividades é um dos fatores que contribuíram fortemente à piora das condições do trabalho nas fábricas FCA, porém com o resultado de um aumento significativo da produtividade da empresa. Ketter, falando da produtividade atingida em Goiana, disse que “pode ser notado na linha de montagem final, em que cada operador gasta 70% do tempo agregando valor real ao produto, montando o carro. No resto, ele faz ajustes, busca de peças e checa o que foi feito. Este é o melhor índice já conseguido, é quase impossível ir além. Na Toyota, que é referência de produtividade, esse porcentual médio é de 65%” (KUTNEY *et al.*, 2015, p.16). Trata-se de um objetivo previsto pelos modelos *lean* desde as primeiras aplicações nos anos 80. Como escreve Salerno, “a respeito dos padrões de produção, há um claro aprofundamento da racionalização tradicional. Procura-se eliminar porosidade ou tempos “improdutivos”; o método de trabalho é estabelecido externalizadamente, e o operário pode apresentar sugestões que, uma vez decididas pela administração, tornam-se novas normas” (1985, p.201).

anunciou Goiana como local para instalação de sua unidade fabril – 9/8/2011 – houve festa na cidade. O então prefeito, Henrique Fenelon (PCdoB), deu ponto facultativo e teve uma comemoração com fogos, bandas marciais, grupos tradicionais (...) *Teremos festa o dia inteiro. A Fiat não vai nos beneficiar apenas. Goiana é o centro, mas ganharão mais de 15 cidades, em um raio de até 40 quilômetros, comemorava o prefeito à época*”.

Se no caso de Goiana, o objetivo da Fiat era o de evitar um processo de “favelização da área central e do entorno da fábrica” tal como aconteceu em Betim (CAMARGOS, 2006 *apud* LADOSKY, 2015c), em Melfi cogitou-se a construção de um bairro residencial próximo à área industrial destinada aos funcionários, ideia que foi abandonada pouco tempo depois, preferindo a permanência dos trabalhadores nas pequenas comunidades onde habitualmente residiam.

Em Melfi, Lavello e municípios próximos à Basilicata, houve, nos primeiros anos, um aumento significativo nos aluguéis de imóveis, mas hoje 25 anos depois do início das atividades, Melfi não possui mais fluxos migratórios significativos de trabalhadores para morarem perto da fábrica.

Já em Goiana, no período inicial de construção da fábrica, “a expectativa de conseguir um emprego na Fiat ou em alguma das fábricas que farão parte do polo industrial já está atraindo também uma massa de migrantes pobres para a cidade de Goiana, acentuado o risco de deterioração da situação social do município como de todo o Território Estratégico no entorno” (LADOSKY, 2015c, p.161)²⁴. A necessidade de deslocamento diário, junto com outros fatores de avaliação, como a discrepância entre o que foi declarado pela empresa em relação à nova organização do trabalho quando do início das operações, e a realidade concreta de uma fábrica

24 Tal fenômeno não ocorreu, de fato. O *tsunami* de que se falava na época de obra da fábrica da Jeep foi substituído, em alguns discursos, por um sentimento de que “Goiana não soube aproveitar a chance para crescer”.

contribuíram para o fenômeno do abandono voluntário do emprego já nos primeiros anos de funcionamento de Melfi (DELLA CORTE, 2003; ESPOSTO, 1997), fenômeno observado também em Goiana (no primeiro semestre de 2017, uns 800 funcionários demitiram-se ou foram demitidos na fábrica Jeep) configurando um forte *turnover* da força de trabalho.

O impacto sobre o mercado de trabalho local em Goiana é muito diferente comparado ao investimento em Resende pela Volkswagen. Neste caso, como escreve Ramalho (2008, p.236) “a vinda das montadoras alterou a composição do mercado do trabalho ao recrutar um significativo grupo de trabalhadores formais”, enquanto em Goiana o recrutamento se deu principalmente no âmbito dos desempregados ou no trabalho informal rural e/ou da pesca artesanal (sem carteira assinada). Atualmente, 85% dos funcionários do Polo são pernambucanos, enquanto outros Estados do Nordeste aportam 5%.

Vale lembrar as palavras de Marcio Lima – diretor de Bussines Development e diretor Jurídico da FCA América Latina – durante uma palestra ilustrativa do investimento de Goiana: “jovens talentos com, em média 28 anos, já assumiram funções estratégicas – gerentes, supervisores e líderes, em menos da metade do tempo do Grupo FCA”. De todo modo, a contratação de jovens com menos de 30 anos não é um fato destacável nem na Jeep, nem nos fornecedores. O líder sindical da Jeep afirmou que os jovens de até 30 anos eram, em 2017, um pouco menos de 40% da força total de trabalho. No caso de Melfi, a presença de jovens é bem superior, com uma pequena participação de trabalhadores com idades mais avançadas, por força de um acordo específico firmado na Região Basilicata – onde está localizada a fábrica – para reduzir o desemprego dos que estão acima de 32 anos. Com relação a isso, vale lembrar um acordo sindical assinado na época do início das atividades em Melfi, que previa a contratação de 80% dos trabalhadores da Fiat e dos fornecedores na própria Região. Isso devido à existência de uma grande oferta de mão de obra na área – causada pelo desemprego – e a

vontade das autoridades e do sindicato local de reduzir a desocupação da população local.

No caso de Goiana, a dispersão da mão de obra no território, além da localização isolada da fábrica, se por um lado visou evitar um fenômeno da favelização, como aconteceu em Betim; por outro, foi provavelmente uma tática adotada para manter fracas as redes de relacionamento e os momentos de encontro entre os trabalhadores. É bem verdade que estes perdem um tempo considerável²⁵ no transporte coletivo casa/emprego, o que lhes tira parte do tempo disponível para a socialização, mas em contrapartida facilita a comunicação dos pequenos grupos que partilham o mesmo ônibus. Nesse sentido, se voltarmos nossa atenção para a experiência da fábrica de Melfi, qual foi, por exemplo, o resultado da dispersão da zona de residência dos trabalhadores no caso de Melfi? Um dos resultados foi a dispersão física de trabalhadores, em termos políticos e sindical; os mesmos sindicatos dos pequenos municípios mais próximos da fábrica continuaram a exercer principalmente uma atividade assistencial, permanecendo sem capacidade de iniciativa no plano político-sindical. Se a desconcentração nos pequenos municípios certamente favoreceu o encontro das pessoas em pequenos grupos, a alta fragmentação destes no território, no entanto, objetivamente impediu a concentração de importantes grupos de trabalhadores.

A este aspecto, deve ser acrescentado o aumento do ritmo da produção de Melfi, que se refere à existência de uma produção em ciclo contínuo que representou a novidade mais disruptiva, consequência de um regime de turnos mais exigente²⁶ a partir de 2015.

25 De acordo com o diretor sindical da Jeep, em volta de 35% dos trabalhadores usam transporte público e que concentrações de trabalhadores já são consistentes em cidades como Igarassu, que abriga uns mil empregados na Jeep e fornecedores.

26 A escala inicial que previa 18 turnos semanais foi sendo reduzida para 17, depois 15 e pulou para 20 a partir de setembro de 2015. Os fornecedores *on board* acompanharam, em geral, o ritmo pois as entregas eram *just in time*,

Não é por acaso que um dos principais motivos dos conflitos de abril de 2004 – quando os trabalhadores de Melfi fizeram uma greve de 3 semanas – estava relacionado com a mudança da escala de turnos que previa duas semanas seguidas de trabalho noturno (BUBBICO, 2004). É de se imaginar que a mudança, em março de 2018, da organização da produção em dois turnos para um regime de três turnos é provavelmente um dos fatores de maior impacto para os trabalhadores da Jeep e dos fornecedores. Como evidenciado por Ladosky (2018), a comparação entre a estrutura da jornada de trabalho da fábrica e a das ocupações anteriores é certamente um dos fatores de maior impacto negativo, especialmente se for proporcional à média salarial alcançada pelos trabalhadores da linha e à contínua pressão para trabalhar horas extras aos sábados.

Em Melfi, a motivação predominante para os pedidos de demissão pelos trabalhadores foi uma insatisfação de natureza econômica e as más condições de trabalho. Se em Goiana a empresa confirmou a tradição de ser, no mundo das montadoras do Brasil, a que paga o menor salário; no caso de Melfi, um Acordo inicial local, com formas de “subclassificação profissional” no momento da contratação, e uma falta de equiparação no adicional noturno, por anos, foram fatores que levaram a uma importante diferença de remuneração em comparação com o resto das fábricas da Fiat, disparidade que foi superada a partir do acordo de maio de 2004.

Estratégias convergentes, resultados divergentes?

A variável sindical

Na história recente do Grupo FCA, penso que é emblemática a aplicação global do método World Class Manufacturing (WCM), a tentativa de a empresa criar um modelo organizacional uniforme, independentemente se a localização da fábrica é na China, na Itália,

embora algumas usem preferencialmente o terceiro turno para atividades de logística ou produção marginal.

no Brasil ou outro país. Ao adotar modelos de produção enxuta no setor automotivo provocou mudanças profundas nas relações de trabalho no “chão de fábrica”.

Conforme escreveu Silva ao refletir sobre os acontecimentos no ABC com a implementação de modelos organizacionais japoneses, “a orientação conflitiva entre gerência e trabalhadores cede vez a um propósito comum: zelar pela *performance* econômica da firma, isto é, pela capacidade de colocação de seus produtos no mercado. Isso depende, em grau importante, da qualidade do produto. E a qualidade é função direta da atenção e do comprometimento da força-de-trabalho da empresa” (SILVA, 2007, p.36). Este é, na opinião de Paolo Rebaudengo (2015), ex-dirigente histórico do Grupo Fiat em Turim, uma das razões que explicam a FCA ter um Contrato Coletivo de trabalho diferente ao adotado pelo resto da categoria²⁷, pois hoje a competição não é somente entre produtos e, portanto, entre empresas, mas das empresas e seus trabalhadores contra outras empresas e, em consequência, entre empresas e trabalhadores em nível mundial.

Neste contexto, a adoção de um modelo como o WCM significou o enfraquecimento da intermediação entre o sindicato e o trabalhador, fazendo da entidade sindical simplesmente um meio pelo qual muitas vezes “apenas é informado dos fatos” decididos pela gerência.

27 O Acordo Coletivo Específico de Trabalho (CCSL) introduzido pela Fiat (FCA), em 2011, foi motivado pela empresa em busca de um arcabouço contratual que atendesse às exigências de flexibilização da empresa, algo que o Acordo Coletivo Nacional de Trabalho (CCNL), na opinião do então diretor administrativo, Marchionne, não assegurava. Essa decisão constituiu um fato inédito nas relações industriais italianas e contribuiu para questionar a natureza unitária dos tratamentos amparados nos acordos coletivos nacionais de trabalho, a ponto de ameaçar a vigência do contrato setor metalúrgico, algo que então não ocorreu, apesar das tentações de muitas empresas do setor seguirem o mesmo caminho tomado anos antes pela Fiat (FCA).

Na experiência italiana, o enfraquecimento da intermediação sindicato/trabalhador teve um sucesso parcial, sobretudo pelo fato que é frequente um *team leader* ser um delegado do sindicato. Em uma entrevista conduzida por Ladosky (2018) com um líder de equipe de um dos fornecedores de primeira linha da Jeep de Goiana, o papel da intermediação com o trabalhador em relação às suas necessidades mais gerais é o aspecto mais óbvio.

No entanto, o segundo aspecto – a secundarização do sindicato na relação trabalhador/empresa – parece consolidado. As peculiaridades da estrutura sindical brasileira não permitem comparações nesse sentido, entretanto há fortes semelhanças no que diz respeito ao papel dos *team leader*. As considerações de Silva, já citadas, são ainda mais reveladoras quando escreve sobre o resultado da introdução de uma experiência do modelo japonês no ABC Paulista: “nesse sistema, a gerência se torna um competidor do sindicato (...) A gerência consegue para o trabalhador tudo o que ele conseguia pela via dos sindicatos: a gerência *substitui* os sindicatos, em termos de satisfação de certos interesses materiais (mas também simbólicos: reconhecimento, por exemplo)” (SILVA, 2007, p.37). Em verdade, não é necessário esperar o surgimento de Goiana para entender a natureza da gestão gerencial por parte da Fiat. Como lembrou o diretor do Sindicato dos Metalúrgicos de Betim, Alvimar da Luz, em meados dos anos 80 “o sistema de contratação da Fiat passou a ser por meio de cartas de indicação, distribuídas entre os trabalhadores não sindicalizados. Em 89, dá o primeiro grande passo para a nova metodologia com a realização entre gerentes e diretores. A partir daí, passa a ter como alvo também a família dos funcionários e toda a comunidade. Tenta passar uma imagem de valorização do homem, que sensibiliza os trabalhadores” (AA.VV., 1993a, p.25). Foi Belini quem criou canais de comunicação direta com os trabalhadores de Betim. Como escrevem Tanure e Patrus (2011, p.111) “A intranet da Fiat está aberta para qualquer pessoa da empresa fazer perguntas, elogiar, criticar, sugerir. Questões enviadas por e-mail a uma seção intitulada ‘Fale com o Presidente’

não ficam sem resposta”. O entusiasmo de Belini por estas iniciativas está emblematicamente representado em um comentário dele mesmo: “todos vão trabalhar para realizar a missão da empresa. É a inteligência coletiva em ação” (2011, p. 111).

Como contou o dirigente sindical na Jeep, são diversas as estratégias adotadas pela empresa para premiar os trabalhadores mais fidelizados. Durante o seminário de março de 2017, ele lembrou que “quando tem corrida na Fórmula 1 aqui no Brasil, aquelas pessoas que trabalhavam todos os sábados do mês, aquelas pessoas que foram solicitadas, poderiam participar de um sorteio para assistir à corrida. Quem não faltou nenhum dia no mês concorria a passar um final de semana com Renegade, ou Toro, se faz tudo isso no sentido que o cara esteja todos os finais de semana trabalhando”.

Diversas estratégias, em alguns casos semelhantes, são hoje continuamente propostas pelos gestores de recursos humanos em Melfi, como em outras fábricas do grupo no mundo, mas o que parece diferenciar a experiência das duas fábricas em termos de resultados futuros pode ser a ação do ator sindical.

O sistema de relações industriais e a representação sindical na Itália e no Brasil são muito diferentes e não há espaço aqui para analisá-los, mas uma tendência comum das ações da FCA, nos últimos anos, foi a de limitar ao máximo sua atuação. Na Itália, a prática antissindical se preocupava exclusivamente com a FIOM-CGIL (Federação Italiana Operária Metalúrgica, ligada à Confederação Geral Italiana do Trabalho), devido ao posicionamento mais crítico expresso por essa organização – que também é a mais representativa –, e em comparação com o conteúdo dos acordos assinados nos últimos anos pelos outros sindicatos.

No caso do Brasil, a empresa limitou-se a confirmar a antiga tradição antissindical, dispondo de instrumentos de pressão mais eficazes como, por exemplo, as demissões, ou pelo não-reconhecimento da representação sindical nos locais de trabalho, na legislação ou nos acordos assinados (daí, por exemplo, a impossibilidade de ter uma sala do sindicato na fábrica ou a proibição de

realizar assembleias no interior dela). Em março de 2017, existiam somente 3 inscritos ao Sindmetal-PE dentre os trabalhadores do Polo de Goiana: o diretor sindical, que havia sido cipeiro; e dois trabalhadores em duas fornecedoras, sob um total de quase 10.000 trabalhadores no Polo).

Hoje Melfi conta com 60 delegados sindicais de 5 diferentes sindicatos, situação proporcionalmente similar à encontrada nos fornecedores. Deve-se dizer, no entanto, que esse elevado nível de sindicalização não é sinônimo de amplas negociações, em parte pelas cláusulas rígidas contidas no Contrato Coletivo que dizem respeito à atuação dos sindicatos signatários – como, por exemplo, no caso de proclamação de greves – embora o FIOM CGIL tenha sido um importante ator nas negociações, como no caso do acordo de maio de 2004, que trouxe significativa melhora das condições de trabalho.

A mobilização sindical em Goiana tem, até o momento, uma perspectiva incerta, embora o Sindicato tenha conseguido alguns resultados (cesta básica, a reincorporação de um funcionário demitido por motivos de saúde) num ambiente objetivamente difícil de mobilização pela ação repressiva da empresa contra os trabalhadores que se aproximam do Sindicato. É o caso da escolha dos componentes da CIPA. O dirigente sindical na Jeep afirma que “um dos maiores problemas nosso hoje na CIPA são os cipeiros, porque os cipeiros eleitos pelos trabalhadores, 80-90% são cargo de confiança da empresa, 80-90% é um *team leader*, o é supervisor, é o gerente... não participa das reuniões, não faz proposta, não cobra nada... acho que um problema nosso é o cipeiro”.

De certa forma, pode-se pensar que estava certo Ben Watanabe quando refletia sobre as consequências da introdução do método toyotista no Brasil, no início dos anos 90, quando afirmava que “para a flexibilização total da produção, é necessário destruir o sindicato, mesmo que este seja pelego” (AA.VV., 1993a, p.11). No caso da fábrica FCA de Melfi, a aplicação de um regime de 20 turnos semanais e de outras alterações na organização do trabalho, como a

introdução de uma nova métrica do trabalho (Ergo-UAS), somente foi possível em parte pela existência de Sindicatos totalmente submetidos à lógica empresarial, que em alguns casos abraçaram a aplicação do modelo WCM a ponto de excluir das negociações os Sindicatos que recusaram assinar o novo Contrato Coletivo, como a FIOM CGIL.

Se considerarmos, de maneira geral, as dificuldades objetivas que têm os sindicatos brasileiros na capacidade de negociação sobre temas inerentes às condições de trabalho no chão da fábrica, a figura do cipeiro é indispensável, pois é o único capaz de intervir concretamente nas questões de saúde, segurança e melhoria das condições de trabalho, como acontece na Itália, onde existe os Representantes dos Trabalhadores pela Segurança (RLS) com o mesmo número de Representante Sindical na Empresa (RSA), em que este só pode assumir a negociação no local de trabalho se representar um dos sindicatos signatários do Contrato Coletivo (CCSL).

Concluindo, é realmente um paradoxo que uma empresa como a Fiat (FCA) continue a apoiar atividades de sustentabilidade social nos territórios onde está presente, financiando projetos como o da Rede Social Brasileira por Cidades Justas, Democráticas e Sustentáveis, que acontece em Goiana, que tem como objetivo incentivar “a população a tomar parte na formulação e controle das políticas públicas” (Fiat, 2013, *Relacionamento com a Comunidade*, p.71), e, no entanto, permanecer aferrada a um comportamento decididamente antissindical e repressivo em relação aos trabalhadores sindicalizados ou simplesmente simpaticizantes do Sindicato.

Referências

AA.VV.. Dossiê Toyotismo. Em: *Revista dos Metalúrgicos*, CUT-CNM Confederação nacional dos metalúrgicos, Ano 1, n.1, 1993a.

AA.VV. *Fiat Punto e a capo. Problemi e prospettive della fabbrica integrata da Termoli a Melfi*, Ediesse, Roma, 1993b.

CARVALHO, Ricardo Augusto Alves de. Fiat: um novo modelo de qualificação para a competência organizacional?. In: CARVALHO, Ricardo Augusto Alves de; NETO, Antônio Moreira Carvalho (org.), *Sindicalismo e negociações coletivas nos anos 90*, PUC Minas Gerais/Instituto de Relação de Trabalho (IRT), Belo Horizonte, 1998, p.357-399.

AMIN, Ash. La ristrutturazione alla Fiat e il decentramento produttivo nel Mezzogiorno. In: *Archivio di studi urbani e regionali*, n. 13-14, 1982, p.815-856.

ANÔNIMO. Brasile, benvenuti a Fiatlandia. In: *Famiglia Cristiana*, 5 aprile 2011, disponibile all'indirizzo: http://www.famigliacristiana.it/articolo/flat_050411165711.aspx.

BALCET, Giovanni; CONSONI, Flavia. *Strategie multinazionali, processi innovativi e knowledge management: il caso dei costruttori auto in Brasile*. In: VOLPATO, Giuseppe (a cura di), *Il knowledge management come strumento di vantaggio competitivo*, Carocci, Roma 2007, p.111-125.

BONAZZI, Giuseppe. La scoperta del modello giapponese. In: *Stato e Mercato*, n. 3, 1993a.

_____. *Il tubo di cristallo. Modello giapponese e fabbrica integrata alla Fiat Auto*, Bologna, il Mulino 1993b.

BUBBICO, Davide. Attori economici e istituzionali nelle iniziative a sostegno del settore auto nel Mezzogiorno. In: *QA*, vol. 4, 2013, p.43-77.

_____. Le condizioni di lavoro nella Fiat Sata di Melfi. In: *Inchiesta*, vol. 171, 2011, p.55-64.

_____. Fiat Melfi: le ragioni del conflitto. In: *Quaderni di Rassegna Sindacale*, n. 4, 2004, p.157-178.

_____. SATA e il suo rovescio. In: *Inchiesta*, n. 3-4, 1996, p.100-125.

BUBBICO, Davide; DI NUNZIO, Daniele. *Il mestiere dell'auto. Le condizioni di lavoro negli stabilimenti FCA, CNH e Magneti Marelli*. Vol. 2, Edizioni Meta, Roma 2018.

LIMA, Fernando Raphael Ferro de. Novo ciclo de expansão da indústria automobilística no Brasil. Em: *Análise conjuntural*, v. 33, n. 9-10, 2011, p.6-10.

CARDOSO, Luís Antônio. *Após-fordismo e participação: reestruturação produtiva contemporânea e a nova racionalização do trabalho na indústria automobilística brasileira*, Tese de Doutorado entre a COPPE/UFRJ, Brasil e a Université d'Evry, França, 2001.

FORMEZ. *L'insediamento della Fiat a Melfi e la valutazione delle risorse endogene*, Roma 1994.

CHIVINO, Riccardo. *La Fiat in Polonia, Jugoslavia e Russia nei ricordi di Riccardo Chivino*, Centro storico Fiat, Torino, 2014.

CERRUTI, Giancarlo; RIESER, Vittorio. *Fiat: qualità totale e fabbrica integrata*, Ediesse, Roma 1991.

COMMISSO, Giuliana; DORIGATTI, Lisa; RINALDINI, Matteo; VALERIO, Stefano. *Il mestiere dell'auto. FCA, CNH e Magneti Marelli viste dai lavoratori. Le condizioni, l'organizzazione del lavoro e il WCM*, Edizioni META, Roma, 2018, in part. p.37-45.

DELLA CORTE, Elisabetta. *Quando la fabbrica delude*. Regione Basilicata, Potenza 2003.

ESPOSTO, Donato. *Un calcio alla Fiat. Storia di un operaio di Melfi*, Datanews, Roma 1997.

FONTANA, Dario; TUCCINO, Francesco. Effetti sulla salute nella *lean production*: il settore auto in Europa. In: *Studi organizzativi*, n. 1, 2015, p.18-43.

LADOSKY, Mario Henrique Guedes. **Organizzazione del lavoro e relazioni di lavoro nel Polo Automobilistico del Pernambuco: l'applicazione del WCM alla FCA di Goiana.** In: *Sociologia del Lavoro*, 151, p.43-62, 2018.

_____. Tradição e modernização das relações em Goiana (PE), 39° Encontro Anual da ANAPOCS, 2015a.

_____. Uma nave extraterrestre aporta no canavial: a instalação da Fiat em Goiana (PE), XIV Encontro Nacional da ABET, Universidade de Campinas, 2015b.

_____. Trabalho, desenvolvimento e território: potencialidades e desafios do polo automotivo de Pernambuco. In: José Ricardo Ramalho e Iram Jácome Rodrigues (org.), *Trabalho e ação sindical no Brasil contemporâneo*, AnnaBlume, São Paulo, p.149-175, 2015c.

GIANOLA, Rinaldo. *Senza fabbrica*, Baldini e Castoldi, Torino 1993.

KUTNEY, Pedro. Do século 16 ao 21. Sem escalas. In: *Automotive Business*, sem indicação de número, 2015, p.20-22.

NEGRELLI, Serafino. *Prato verde prato rosso. Produzione snella e partecipazione nella Fiat del duemila*, Soveria Mannelli, Rubbettino, 2000.

PAVLÍNEK, Petr. Foreign direct investment and the development of the automotive industry in central and eastern Europe. In: Béla Galgóczi, Jan Drahekoupil and Magdalena Bernaciak (eds.), *Foreign investment in eastern and southern Europe after 2008: Still a lever of growth?* ETUI, Brussels, 2015, p.209-255.

POLO, Gabriele; SABATTINI, Claudio. *Restaurazione italiana. Fiat, autunno '80: alle origini della svolta liberista*, Manifestolibri, Roma, 2000.

RAMALHO, José Ricardo. Novas Fábricas, Velhas Práticas: relações da indústria automobilística no Brasil. Workshop “Indústria Automobilística: trabalho e Território”, Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 11 e 12 de novembro de 2004.

_____. Novas fronteiras de pesquisa na sociologia do trabalho. In: *Politica & Sociedade*, n. 13, p.229-249, 2008.

REBAUDENGO, Paolo. *Nuove regole in fabbrica. Dal contratto Fiat alle nuove relazioni industriali*, il Mulino, Bologna 2015.

RIATO, Giovanna; KUTNEY, Pedro; REIS, Sueli. FCA abre fábrica mais moderna do mundo no Brasil. In: *Automotive Business*, 2015, p.6-13, sem indicação de número.

RIESER, Vittorio. *Lavorare a Melfi: inchiesta operaia nella fabbrica integrata Fiat*, Calice Editore, Rionero in Vulture, 1997.

RODRIGUES, Iram Jácome; RAMALHO, José Ricardo (org.). *Trabalho e sindicato em antigos e novos territórios produtivos. Comparações entre o ABC Paulista e o Sul Fluminense*. São Paulo: AnnaBlume, 2007.

ROMITI, Cesare. Considerazioni sulla qualità totale. In: *Economia e Politica Industriale*, n. 67, p.5-13, 1990.

SALERNO, Mario Sergio. Produção, trabalho e participação: CCQ e kanban numa nova imigração japonesa. Em: FLEURY, Maria Tereza Leme; FISCHER, Rosa Maria (coordenadoras), *Processo e relação de trabalho no Brasil*, São Paulo: Editora ATLAS, 1985, p.179-202.

SILVA, Leonardo Mello e. A organização sindical face aos novos paradigmas de organização do trabalho. In: *Ariús*. vol. 13, 1, p.34-40, 2007.

SVIMEZ. *L'industrializzazione del Mezzogiorno: la Fiat a Melfi*, il Mulino, Bologna 1993.

TANURE, Betania; PATRUS, Roberto. Entrevista com C. Belini. *A virada estratégica da Fiat no Brasil. Liderança de mercado e liderança de resultado*. Rio de Janeiro: Elsevier Editora Ltda, 2011.

POLO AUTOMOTIVO DA JEEP EM PERNAMBUCO:

UMA ANÁLISE DA CONFORMAÇÃO DA AGENDA DECISÓRIA A PARTIR DO MODELO DE MÚLTIPLOS FLUXOS

Almir Cléydison Joaquim da Silva
Carolina Bagattoli

Introdução

A tomada de consciência sobre as disparidades regionais brasileiras ocorreu, com maior evidência, em meados do século XX, motivada tanto pelas reflexões sobre as condições de dependência e subdesenvolvimento de países latino-americanos quanto, em nível interno, pelos recorrentes problemas hídricos e dos baixos indicadores econômicos e sociais da região Nordeste.

Embora houvesse políticas federais de intervenção na região desde as primeiras décadas do século XX, sobretudo direcionadas para minimizar os efeitos dos períodos de seca, as mesmas não logravam a resolução dos problemas nordestinos – tanto devido à presença e domínio de oligarquias latifundiárias quanto ao próprio caráter das políticas hídricas e assistencialista. De acordo com Amaral Filho (2015, p.366), o panorama das elites nordestinas “contrastava com aquele predominante no Sudeste e no Sul, onde havia iniciativas das classes médias e empresariais, conduzindo um processo acelerado de industrialização e urbanização”.

A partir da criação do Grupo de Trabalho para Desenvolvimento do Nordeste (GTDN), em 1956, e posteriormente com a criação da Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (Sudene), em 1959, difundiram-se as primeiras experiências de planejamento de

ações para estimular o desenvolvimento da região Nordeste. Com seus diagnósticos, estudos e planos, avançou-se em estratégias tanto de resistência aos efeitos das secas e reorganização das atividades agrárias quanto de industrialização da região, via expansão dos investimentos setoriais (CANO, 2000).

Não obstante, os problemas de disparidade econômica, social e estrutural são questões que acompanham a formação histórica do Nordeste brasileiro, sendo temas recorrentes na agenda decisória e com diferentes níveis de priorização ao longo dos governos. A nova configuração política no início dos anos 2000 possibilitou um ambiente de reinserção da problemática regional na agenda decisória do Estado, com uma significativa articulação para promoção do desenvolvimento regional brasileiro. Ligado a políticas industriais e de estímulo a setores estratégicos, bem como de infraestrutura e logística, estas ações voltaram a despertar interesse político enquanto estratégias para superação das disparidades inter-regionais. Por conseguinte, a região Nordeste registrou a concentração de grandes projetos e investimentos em polos industriais vinculados a diferentes setores de atividade econômica, a exemplo da indústria naval, automotiva, fármaco-química e vidro.

É neste cenário que emerge a discussão e um conjunto de articulações para estímulo ao desenvolvimento da indústria automotiva em Pernambuco, com a instalação de uma montadora pelo grupo Fiat Chrysler Automobiles (FCA) em 2015. Para tanto, procura-se analisar a conformação da agenda decisória do Polo Automotivo da Jeep no Estado de Pernambuco, destacando-se o contexto de articulações e criação de vantagens comparativas para sua atração. Trata-se de um caso emblemático de grande investimento, orientado por decisões políticas, financiamentos públicos e incentivos fiscais. A abordagem metodológica parte do Modelo de Múltiplos Fluxos, proposto por John Kingdon em 1984. Ao conceber que questões são inseridas na agenda decisória a partir da convergência de três processos ou fluxos (problemas, política e políticas/soluções), esta perspectiva analítica considera a complexidade de

interações de atores e sua influência na inscrição, mudança ou bloqueio de questões na agenda. Para contemplar os aspectos metodológicos, utilizou-se também de revisão bibliográfica e de entrevista semiestruturada com alguns atores participantes da política, direta ou indiretamente: a Secretaria de Desenvolvimento Econômico do Estado de Pernambuco (SDEC), a Agência de Desenvolvimento Econômico de Pernambuco (AD Diper) e a Secretaria Municipal de Desenvolvimento, Ciência e Tecnologia de Goiana-PE (SDCT).

Além dessa introdução, o trabalho encontra-se dividido em mais cinco seções. Na primeira e na segunda seção, apresenta-se uma discussão teórica sobre a conformação da agenda decisória e o Modelo de Múltiplos Fluxos, respectivamente. A terceira seção apresenta uma discussão contextual da indústria automobilística nacional e do Polo Automotivo da Jeep em Pernambuco. A quarta seção compreende a análise e discussão do objeto de estudo. E nas conclusões, enfatizam-se os principais resultados encontrados e discutidos ao longo do trabalho.

Conformação da agenda decisória de políticas públicas

A partir da perspectiva de ciclo, as políticas públicas são analisadas em cinco distintos momentos ou fases interdependentes: identificação de problemas, conformação da agenda, formulação, implementação e avaliação. Para o trabalho em questão, a atenção recai-se para os dois primeiros momentos; ou seja, para o reconhecimento de um problema público que demanda intervenção estatal e para as estratégias adotadas por diferentes atores para inserção de problemas e questões que irão compor a agenda decisória (JANN, WEGRICH, 2007).

O processo de conformação de uma agenda decisória, portanto, refere-se à forma de inserção de um problema nesta que, por conseguinte, será alvo de atuação e atenção do governo. Birkland (2007, p. 63) define agenda como “uma coleção de problemas, entendimentos de causas, símbolos, soluções e outros elementos

de problemas públicos que atinjam a atenção de membros governamentais e seus funcionários públicos”. Para Secchi (2013, p. 46), a agenda “pode tomar forma de um programa de governo, um planejamento orçamentário, um estatuto partidário ou, ainda, de uma simples lista de assuntos que o comitê editorial de um jornal entende como importantes”.

Neste contexto, as políticas públicas caracterizam-se por manifestações da priorização de agendas, podendo ser observadas e classificadas em três níveis ou tipos, conforme sistematizado no quadro 1.

Quadro 1 – Níveis da agenda e seus principais aspectos

Níveis da agenda	Aspectos
Pública ou sistêmica	Compreende as inquietações de atores sociais diversos e que não foram priorizadas pelos governantes
Governamental ou institucional	Abrange temas compatíveis com o interesse dos atores que conduzem a estrutura do Estado
Decisória	Corresponde às questões incorporadas à agenda e que receberão atenção por parte do governo

Fonte: Elaboração dos autores, a partir de Birkland (2007) e Kingdon (2014).

Além desses três tipos de agendas, Birkland (2007) chama a atenção para a existência de um nível mais abrangente que corresponde ao universo da agenda. Este nível compreende todas as ideias possíveis de discussão em uma sociedade ou no sistema político. A depender dos costumes e normas sociais de uma determinada sociedade, algumas ideias não alcançam sequer o nível da agenda sistêmica, pois se configuram como inadmissíveis social e politicamente.

Os diferentes níveis de agendas se relacionam e são configurados a partir da interação e competição entre os atores. Os problemas e soluções avançam (ou retrocedem) em direção à agenda decisória

tanto a partir de atores que buscam estratégias de mudança política – por meio da incorporação e/ou manutenção de questões de interesse no espaço limitado das agendas¹ – quanto por meio de atores que divergem sobre a mudança política. Neste último caso, os atores trabalham para dificultar que questões se movam da agenda sistêmica para a agenda institucional. Cabe ainda considerar que, na medida em que um problema recebe atenção por parte do governo, os atores continuam em situação de alerta para pleitear a interpretação – especialmente quanto às causas e políticas para resolução do problema – e manutenção de seus interesses na agenda (BIRKLAND, 2007). A figura 1 ilustra esse movimento de questões ao longo das agendas.

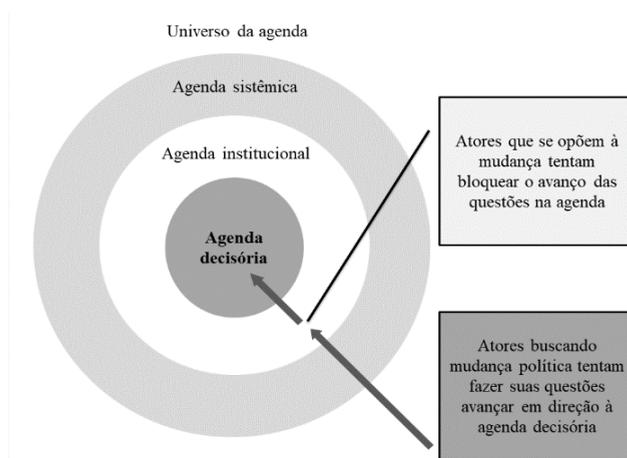


Figura 1 – Níveis da agenda

Fonte: Adaptada pelos autores, a partir de Birkland (2007, p.64).

É importante também destacar, conforme apontado por Cobb e Elder (1995), que as questões priorizadas pelo governo em uma agenda podem ser divididas em duas categorias: questões antigas e

¹ As agendas possuem espaço limitado devido tanto à disponibilidade de recursos quanto à incapacidade, por parte do governo, de abordar todos os problemas e soluções possíveis em um determinado momento temporal (BIRKLAND, 2007).

questões novas. As questões antigas possuem um delineamento de alternativas de ação maior e se subdividem em mais dois elementos: itens habituais (que sofrem revisão regular) e itens recorrentes (possuem alguma periodicidade). Já as questões novas correspondem aos elementos com flexibilidade na interpretação, pois não possuem um desenvolvimento predefinido. Subdividem-se em: questões automáticas ou espontâneas (ações tomadas em casos específicos) e itens canalizados (inclusos na agenda a partir da mobilização de atores).

No que concerne à conformação da agenda decisória – a que será foco de maior parte da nossa análise –, dentre os modelos que têm ganhado destaque no campo de políticas públicas – com vistas às tentativas de explicação dos fatores que levam agentes a atribuir atenção a alguns temas em detrimento de outros, assim como a priorizar ou negligenciar determinados assuntos na agenda política –, está o modelo de Múltiplos Fluxos de John Kingdon. É a partir dele que analisamos a entrada do Polo da Jeep na agenda política.

O Modelo de Múltiplos Fluxos

O Modelo de Múltiplos Fluxos, concebido por John Kingdon, concentra-se em aprofundar a discussão a respeito do estabelecimento da agenda governamental a partir dos processos (ou fluxos) que os atores se utilizam para exercer influência na agenda governamental. Estes atores influenciam o estabelecimento das agendas ou propõem alternativas de soluções para problemas específicos, os que consideram relevantes, sempre que surge uma oportunidade de inserção. Nesta perspectiva, três dinâmicas de fluxos de processos, em que os participantes podem se envolver, são considerados: 1) Problemas (*problems*); 2) Políticas ou soluções (*policies*); e 3) Política (*politics*) (KINGDON, 1995).

Ou seja, “as pessoas reconhecem os problemas, geram propostas de mudanças por meio de políticas públicas e se envolvem em atividades políticas, tais como campanhas eleitorais ou grupos

de pressão e *lobbies*” (KINGDON, 1995, p.105 – tradução nossa)². Esses fluxos apresentam-se de forma independente, mas, em determinados momentos críticos, a própria dinâmica dos fluxos converge e provoca mudanças na agenda (CAPELLA, 2005).

Na explicação pelo fluxo de problemas, Kingdon (1995) considera que o meio pelo qual atores distinguem situações possíveis de discussão e sua influência na configuração e reconhecimento de problemas, contribui para entender o porquê de algumas questões receberem mais atenção do que outras. A transformação de situações ou condições em problemas ocorre por meio de interpretações e construções sociais com o uso de indicadores (para evidenciar a existência de determinada situação), dos eventos-foco (para chamar a atenção para assuntos passageiros, a exemplo de um desastre, crise ou símbolo) ou pelo conhecimento de situações por meio de *feedback* (dos programas já existentes, seja por vias formais ou por meios informais).

Em sentido convergente, Cobb e Elder (1995, p.96) consideram que um problema compreende um “conflito entre dois ou mais grupos identificáveis sobre questões processuais ou materiais, centrados na distribuição de posições ou recursos”. Um problema, portanto, é constituído a partir da interação entre atores que identificam situações que merecem atenção pública e o dispositivo que utilizam para acionar e dar visibilidade ao problema.

Por outro lado, a análise do fluxo da política admite que os desdobramentos e eventos que ocorrem no cenário político são importantes e constituem-se como fortes formadores de agendas. É por meio da dinâmica da política que os participantes constroem coalizões ou consenso via barganhas e negociações políticas (KINGDON, 1995).

2 A tradução desta e das demais citações literais oriundas de língua estrangeira, no decorrer deste trabalho, são de nossa autoria. Para tanto, a partir de agora nos omitiremos de fornecer essa informação.

É importante destacar que eventos políticos acontecem de acordo com uma dinâmica e regras próprias. Ou seja, mudanças no cenário político são percebidas pelos participantes, as “eleições trazem novos governos e novas configurações partidárias ou ideológicas ao Congresso, e grupos de interesse de vários tipos pressionam (ou não conseguem pressionar) o governo com suas demandas” (KINGDON, 1995, p.107).

Neste contexto, três elementos do fluxo da política possuem e exercem influência na inscrição, mudança ou bloqueio de problemas na agenda política, conforme destacado por Kingdon (1995) e Capella (2005): i) o clima nacional, decorrente do compartilhamento de ideias similares e de um ambiente favorável para incentivo de algumas ideias em detrimento de outras; ii) mudanças dentro do próprio governo, onde as principais mudanças podem envolver cargos estratégicos, a gestão de órgãos e a composição do Congresso; e iii) forças políticas organizadas, com destaque para os grupos de interesse e pressão.

A explicação da mudança da agenda por meio do fluxo de políticas ou soluções atribui importância à busca de soluções e alternativas, assim como a dinâmica das ideias. Para tanto, Kingdon (1995) chama a atenção para dois tipos de atores presentes nas arenas políticas e de decisão: i) atores visíveis (a exemplo de presidente, assessores de alto escalão e dentre outros), que são os responsáveis pela definição da agenda; e ii) os atores invisíveis (burocratas, acadêmicos, pesquisadores e dentre outros), que possuem influência na escolha de soluções e alternativas. Em muitos casos, a comunidade de atores invisíveis primeiro gera as ideias para depois tentar relacioná-las com os problemas enquanto possíveis soluções.

O processo de aceitação de uma ideia requer uma forte defesa e difusão da mesma entre os atores de determinada área e entre comunidades políticas que compartilham ideias em uma área específica de política. Isso ocorre por meio do processo de persuasão com vista para a conscientização e convencimento de sua viabilidade. Essa perspectiva ganha ênfase no modelo de Kingdon por

considerar que as ideias que conseguem sobreviver, no processo de seleção ou “filtro”, formam uma lista de alternativas que podem chegar a ser escolhidas pelos atores visíveis (KINGDON, 1995; CAPELLA, 2005; CAPELLA, BRASIL, 2015).

Também vale ressaltar que a conformação de problemas em uma agenda decisória pode resultar em conflitos abertos, encobertos ou latentes. Esses conflitos ajudam a compreender a distribuição de poder entre os atores envolvidos e sua influência na inserção ou alteração de questões particulares em uma agenda decisória. O que distingue os conflitos encobertos dos latentes é o fato de que, neste último, os atores mais fracos não percebem a situação de dominação e nem os problemas que podem ser prejudiciais para si, onde seu poder de influência será menor por conta da coerção velada (LUKES, 2005).

O quadro 2 apresenta uma síntese dos mecanismos e elementos que exercem influência para a entrada de problemas na agenda decisória, a partir de cada um dos processos e fluxos do modelo de Kingdon.

Quadro 2 – Modelo de Múltiplos Fluxos: mecanismos de entrada de questões na agenda decisória

Fluxos	Mecanismos de entrada
Problemas	- Indicadores - Eventos-foco (desastres, crises ou símbolos) - <i>Feedback</i> das ações e programas governamentais
Política	- Clima nacional (cenário político) - Mudanças dentro do próprio governo - Forças políticas organizadas
Políticas	- Soluções e alternativas - Dinâmica das ideias

Fonte: Elaborado pelos autores, a partir de Kingdon (1995).

Pelo modelo de Múltiplos Fluxos, as mudanças na agenda ocorrem especialmente com a convergência ou junção dos três fluxos

(problemas, política e políticas), que aumentam a possibilidade de um tema ser priorizado e inserido em uma agenda decisória. Essa convergência pode se dar com a abertura de janelas de oportunidade para políticas públicas (*policy windows*) que, por sua vez, são abertas pela influência dos fluxos de problemas e de política. Devido a esse caráter assumido e aos eventos que ocorrem no interior desses dois fluxos, a abertura de janelas de oportunidades para mudança na agenda ocorre por meio de eventos previstos (o processo eleitoral, por exemplo) ou de eventos imprevistos (a exemplo de um desastre), que aumentam a possibilidade de um tema ser priorizado e inserido em uma agenda decisória (KINGDON, 1995). A figura 2 apresenta uma sistematização da discussão do modelo de Múltiplos Fluxos de John Kingdon.

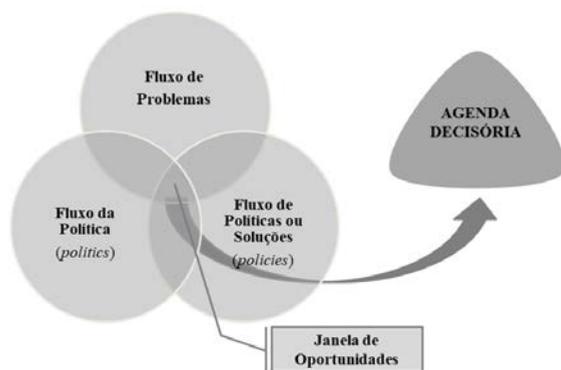


Figura 2 – Modelo de Múltiplos Fluxos: convergência dos fluxos, abertura da janela de oportunidades e a formação da agenda decisória

Fonte: Elaborada pelos autores, com base em Kingdon (1995).

Cabe ainda destacar o papel dos empreendedores de políticas (*policy entrepreneurs*) na convergência dos fluxos e introdução de determinadas políticas no topo de uma agenda decisória, dada a existência de janelas de oportunidades. Esses empreendedores dispõem de recursos diversos e forte articulação política, podendo encontrar-se dentro ou fora do governo e sua articulação se dá

por meio de relações de troca ou perspectiva de ganhos futuro (KINGDON, 1995; CAPELLA, 2005).

A indústria automobilística nacional e o Polo Automotivo da FCA em Pernambuco



Figura 3 - Localização de Goiana no estado de Pernambuco

O histórico de formação da indústria automobilística brasileira aponta para uma forte concentração nas regiões Sul e, sobretudo, no Sudeste. No documento técnico intitulado de “Referencial para um projeto de indústria automobilística no Nordeste do Brasil”, a Sudene, em 1996, já chamava a atenção para a importância de uma indústria automobilística para o desenvolvimento da região. Ainda que, em 1995, tenha sido fundada a marca nacional Troller³ no Estado do Ceará, a mesma se configurou com uma produção de utilitários para fora da estrada (*off road*) e, conseqüentemente – devido ao mercado ser mais restrito –, com uma baixa produção. A inserção de uma indústria automobilística na região Nordeste, com dimensão maior, ocorre somente em 2001 com a instalação da Ford em Camaçari, no Estado da Bahia (SUDENE, 1996; CASOTTI, GOLDENSTEIN, 2008).

3 A desnacionalização da Troller ocorreu em 2007, quando foi adquirida pela Ford.

Ainda no que concerne à concentração espacial da indústria automobilística, dados de localização de empresas e unidades industriais vinculadas à Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA) também ressaltam essa dinâmica. Em 2015, das 31 empresas e 65 unidades industriais (veículos, máquinas agrícolas e rodoviárias, motores, componentes, outros produtos) associadas das montadoras, 89,23% estavam instaladas nas regiões Sul e Sudeste do país (ANFAVEA, 2017).

A descentralização geográfica do setor – ainda que em baixa dimensão – e o contexto pelo qual novas montadoras têm decidido instalar-se em regiões distantes dos grandes centros produtores⁴ e consumidores, como é o caso do Polo Automotivo da Fiat Chrysler Automobiles (FCA) em Pernambuco, tanto segue uma visão industrializante enquanto estratégia da política de desenvolvimento regional quanto também acompanha, em alguma medida, o movimento das quatro fases da indústria automobilística nacional a partir dos anos 1990, a saber: 1) estagnação (1990-1992); 2) ascensão (1993-1997); 3) queda (1998-2003); e 4) retomada de investimentos (2004-2008)⁵. A respeito desta última fase, a retomada de investimentos está atrelada à continuidade da política macroeconômica e até mesmo aprofundamento das medidas do tripé macroeconômico⁶, a partir da ascensão ao poder do presidente Lula nas eleições de 2002, em que o país se sobressaiu à crise de credibilidade dos investidores com um cenário interno e externo favorável. No pri-

4 Especialmente a região do ABC paulista, que durante muitos anos concentrou a quase totalidade das montadoras automobilísticas no país (CASOTTI, GOLDENSTEIN, 2008).

5 Ver Casotti e Goldenstein (2008) para um bom resumo das três primeiras fases.

6 Adotado, em 1999, o chamado tripé macroeconômico é composto pelo regime de metas para inflação, política de obtenção de superávit primário e de câmbio flutuante. O comprometimento desses três pilares macroeconômicos, por parte do governo, viabilizaria a estabilidade econômica, que, na visão de economistas ortodoxos, seria o elemento necessário para o crescimento econômico (BRESSER-PEREIRA, 2013).

meiro caso, com taxa de juros decrescente e inflação controlada e, no segundo, com a valorização do preço das *commodities*. Atrelado a isso, fatores como o estímulo ao crédito, ampliação da classe média, expansão do mercado interno, valorização do salário mínimo real e a tendência para saturação dos mercados desenvolvidos contribuíram para o potencial crescimento da participação dos países emergentes na produção de veículos (CASOTTI, GOLDENSTEIN, 2008; BARROS, PEDRO, 2012).

Neste mesmo sentido, Costa e Henkin (2016, p.463) chamam a atenção para as mudanças nas estratégias de comportamento das montadoras a partir de um processo de internacionalização da produção que, por conseguinte, implicou no direcionamento de “um fluxo de investimentos diretos externos para países e regiões em desenvolvimento, onde havia um maior potencial de crescimento do consumo de autoveículos”. Isso aponta para as estratégias de competição global, na qual tanto o Polo Automotivo da FCA em Pernambuco quanto à incorporação da Chrysler pela Fiat, em 2014⁷, apresentam-se como elementos estratégicos para o futuro do grupo Fiat no âmbito da indústria automobilística global (BRAGA, 2011; FIAT, 2014).

A partir da trajetória de crescimento do mercado interno, o Brasil foi escolhido pela multinacional Fiat Chrysler Automobiles (FCA) para expansão de seus investimentos e garantia de liderança na produção e venda de veículos. Ainda que a montadora da FCA em Betim-MG se destaque com sua liderança e capacidade produtiva – que em 2010 registrou venda de 760 mil veículos, dos 3,3 milhões vendidos pelo mercado brasileiro –, “a unidade do Nordeste é considerada estratégica para a Fiat manter a liderança de vendas e expandir a capacidade de produção” (BRAGA, 2011, p.46).

7 Após cinco anos e meio em processo de unificação das marcas Fiat e Chrysler, em outubro de 2014, a fusão foi efetivada e resultou na criação formal da Fiat Chrysler Automobiles – FCA (FIAT, 2014).

O projeto do Polo Automotivo implementado em Pernambuco caminhou exatamente na direção dos objetivos estratégicos de competição global e de liderança produtiva e de vendas. Isso fica evidente pelo porte de investimentos e de tecnologia agregado. No que concerne ao volume de investimentos, cerca de R\$ 7 bilhões foram empregados na montadora de Pernambuco, dos quais mais de 70% oriundos de financiamento governamental (condicionado por sua localização no Nordeste e viabilizado por fundos de desenvolvimento regional e incentivos fiscais específicos, conforme destacados mais a frente). Esse aporte financeiro qualifica o empreendimento como “o maior valor já aplicado em um único complexo industrial automotivo no Brasil, que tem capacidade inicial para produzir 250 mil carros/ano e potencial já planejado para dobrar de tamanho” (RIATO, KUTNEY, REIS, 2015).

Tendo como exemplo a construção da sua primeira montadora no Brasil, em Betim-MG – que, na década de 1970, abriu caminho para a descentralização da indústria automobilística no país e, ao longo de três décadas, apresentou crescimento significativo de vendas –, a FCA apostou novamente em uma região distante dos grandes centros da indústria automobilística do país (BRAGA, 2011).

Diferentemente de outras montadoras e da própria fábrica da FCA de Betim-MG – em que as linhas de produção iniciam as atividades e os fornecedores foram atraídos, gradativamente, para instalação com recursos próprios –, o Polo Automotivo da FCA em Pernambuco começou as atividades, em abril de 2015, com um parque de fornecedores (*supplier park*) significativo⁸. Isso foi possível a

8 Formado por 16 empresas, o *supplier park* 1 iniciou a atividade produtiva simultaneamente à montadora da FCA, fornecendo 40% dos componentes para o primeiro produto pernambucano, o Jeep Renegade (KUTNEY, 2015b). Este corresponde ao primeiro modelo global do grupo FCA, produzido fora dos Estados Unidos após a fusão da Fiat com a Chrysler, e com produção simultânea na China e na Itália (SILVA, 2016). Cabe também destacar que embora a fábrica da FCA em Goiana-PE leve o nome de fábrica Jeep, a mesma é flexível para produção de qualquer carro das marcas do grupo FCA (KUTNEY, 2015a).

partir de investimento direto da FCA de R\$ 1 bilhão, dos cerca de R\$ 2,1 bilhões necessários para construção do parque de fornecedores, integrados a mesma planta industrial da montadora. Dois outros parques de fornecedores ainda estão previstos para instalação em área externa à planta indústria da FCA, com distância inferior a 20 km, nos municípios de Goiana e Itapissuma, que irão abrigar mais 20 empresas fornecedoras. Além disso, o processo produtivo do Polo Automotivo da FCA foi inaugurado com 70% de nacionalização de peças e com perspectiva de elevação gradativa, visando garantir as isenções federais do regime automotivo brasileiro (KUTNEY, 2015b; SILVA, 2016).

Feitas essas considerações a respeito da concentração espacial da indústria automobilística nacional e da conjuntura pela qual o grupo Fiat Chrysler Automobiles decidiu instalar uma nova montadora de veículos no Brasil, a próxima seção direciona-se para análise da conformação da agenda decisória que implicou na atração do empreendimento para a região da Mata Norte de Pernambuco. Neste caso, nosso foco de análise volta-se para os elementos e ações anteriores ao processo de implementação do polo.

A conformação do Polo Automotivo da FCA na região da Mata Norte Pernambucana

Por meio da perspectiva dos três processos do Modelo de Múltiplos Fluxos de John Kingdon, considera-se que os elementos e eventos observados nos fluxos de problemas e da política abrem espaço, a partir de janelas de oportunidade, para a priorização de questões na agenda governamental e para posterior adoção de políticas públicas. É, portanto, a partir desses argumentos que a análise será conduzida nesta seção.

O fluxo dos problemas

A discussão sobre a questão regional brasileira ganha ênfase em meados do século XX, especialmente com a passagem da economia primário-exportadora para uma economia de base industrial e voltada para o mercado interno. As regiões brasileiras, antes articuladas unicamente com o mercado externo, intensificam as relações comerciais entre si e a diferenciação da dinâmica econômica inter-regional torna-se cada vez mais evidente (OLIVEIRA, 1993; BACELAR, 2000; CANO, 2000).

A percepção sobre as disparidades inter-regionais no Brasil também se intensificou com a criação da Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (Cepal) em 1948. A influência da Cepal tanto prevaleceu na região quanto corroborou para expansão da conscientização política da temática, especialmente ao chamar atenção para a condição de dependência e subdesenvolvimento dos países latino-americanos. Outros elementos também contribuíram para a tomada de consciência da problemática regional. Em nível externo, destacam-se o surgimento de políticas e instituições internacionais em decorrência dos problemas sociais e econômicos acentuados após as duas grandes guerras mundiais, a exemplo do Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento, mais conhecido como Banco Mundial (BIRD), e do interesse em estudos sobre desenvolvimento econômico, regional e urbano (CANO, 2000).

Em nível interno, três questões regionais emergiram no país durante a década de 1950, configurando-se como desafios para o sistema federativo nacional. A pauta de questões regionais compreendia as regiões Centro-Oeste, Norte e Nordeste. As duas primeiras com preocupações voltadas para o despovoamento territorial – decorrente, especialmente, da concentração populacional na zona costeira do país –, a necessidade de expansão econômica e problemas de segurança nacional – como exemplo da região Norte, com uma ampla faixa de fronteira escassamente povoada (AMARAL FILHO, 2015).

Já no que concerne a região Nordeste, a tomada de consciência sobre a questão regional vai ganhando forma a partir dos recorrentes problemas hídricos e dos baixos indicadores econômicos e sociais da região. Os elementos que caracterizavam a situação problemática consistiam na significativa densidade demográfica e de pobreza da população, assim como dos recorrentes e prolongados períodos de seca. Em fins dos anos de 1950, a chamada “questão Nordeste” entra com maior evidência na agenda do governo Juscelino Kubitschek por influência do contexto adverso que se configurava e se intensificava na região, especialmente com a concorrência inter-regional e o grande período de seca da época (AMARAL FILHO, 2015). Este último elemento, as secas, envolve questões cíclicas que acompanham a formação histórica da região e que, desde o início do século XX, já contavam com ações estatais de combate aos períodos de estiagem prolongados e frequentes (BRASIL, 1967; BACELAR, 2000; GUMIERO, 2014).

A esse respeito, uma série de ações estatais são observadas como a: i) criação da Inspetoria de Obras Contra as Secas (IOCS) em 1909, tendo uma nova nomenclatura em 1919, passando a Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas (IFOCS) e substituída em 1945 pelo Departamento Nacional de Obras Contra as Secas (DNOCS); ii) reintrodução, na Constituição Federal de 1946, da obrigatoriedade na vinculação de 3% da receita federal voltados para o combate às secas nordestinas⁹; iii) criação da Comissão do Vale do São Francisco (CVSF) em 1948, direcionada para o desenvolvimento e aproveitamento das possibilidades da bacia do Rio São Francisco, a partir de ações de melhor utilização das águas e da produção de energia elétrica, com a criação da Companhia Hidrelétrica do São Francisco (Chesf); iv) criação do Banco do Nordeste do Brasil (BNB) em 1952, sendo direcionado para a

9 Obrigatoriedade prevista na Constituição Federal de 1934 e extinta no texto constitucional de 1937. E sem vinculação explícita no texto constitucional de 1988.

assistência de empreendimentos localizados no chamado Polígono das Secas¹⁰; e v) migrações internas como consequência das secas de 1951, 1953 e, em maior intensidade, a de 1958. Ainda que as migrações internas não constituam uma ação específica, a elevação do fluxo de nordestinos em direção à região Sudeste contribuiu para a conscientização da questão regional e da tomada de decisões políticas sobre a temática (CANO, 2000).

As primeiras experiências de intervenção estatal na região Nordeste diagnosticavam o problema como estritamente vinculado às secas. A chamada “solução hidráulica”, que consistia na construção de açudes, é um exemplo das ações do DNOCS na região. Essa solução, longe de resolver o problema da seca, agravou as consequências econômicas e sociais na medida em que potencializava a hegemonia das oligarquias latifundiárias – que utilizavam os açudes para a pecuária (BACELAR, 2000; CANO, 2000; GUMIERO, 2014).

A influência da Cepal e um conjunto de pressões políticas e sociais internas resultaram nas primeiras experiências de planejamento para o desenvolvimento das regiões brasileiras, sobretudo a partir da criação do Grupo de Trabalho para Desenvolvimento do Nordeste (GTDN), em 1956, e posteriormente com a Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (Sudene), em 1959. Com seus diagnósticos, estudos e planos¹¹, avançou-se em estratégias tanto de resistência aos efeitos das secas e reorganização

10 Envolve um conjunto de municípios sujeitos a períodos prolongados de secas que, por conseguinte, tornam-se foco de ações governamentais especiais. Exemplo disso foram as ações do BNB voltadas, especialmente, para empréstimos e financiamentos de obras contra as secas (construção de açudes, barragens, perfuração e instalação de poços); assim como apoio à aquisição de equipamentos agrícolas e a criação de indústrias artesanais e domésticas compreendidos nos limites do Polígono das Secas (BRASIL, 1952).

11 A exemplo dos Planos Diretores de Desenvolvimento do Nordeste (1961-1973), Plano de Desenvolvimento do Nordeste - PDN (1972-1974) e do Programa de Ação do Governo para o Nordeste - PAGN (1975-1979) (CARVALHO, 2014).

das atividades agrárias quanto de industrialização da região, via expansão dos investimentos setoriais. Por conseguinte, buscou-se também estimular o desenvolvimento de uma mentalidade empresarial e a introdução de progresso técnico na região (BRASIL, 1956; CANO, 2000).

A dinâmica de intervenção de políticas para promoção do desenvolvimento regional até aqui discutidas foi conduzida, especialmente, por instituições e órgãos governamentais. Contudo, a crise da dívida externa e o descontrole do processo inflacionário, assim como a difusão de políticas neoclássicas, redirecionaram significativamente as bases da questão regional e a presença do setor público durante as décadas de 1980 e 1990. E como bem afirma Bacelar (2000, p.84), “o Estado desenvolvimentista, superavitário, patrocinador ou da desconcentração, ou da concentração, dependendo do momento, perde essa capacidade”. Todavia, há de se destacar que a promulgação da Constituição de 1988, a chamada Constituição Cidadã, abre espaço para o princípio da solidariedade regional e fiscal, especialmente com a criação dos Fundos Constitucionais de Desenvolvimento¹², das transferências financeiras¹³ para os estados e municípios, assim como a afirmação de direitos e universalização de serviços públicos. Esses foram elementos fundamentais para a configuração de programas e estratégias de desenvolvimento no período recente.

O enfraquecimento das políticas de desenvolvimento regional, sobretudo na década de 1990 e início dos anos 2000, é marcado por dois aspectos: i) extinção das superintendências de desenvolvimento regional, motivada por denúncias de corrupção e desvios de finalidade a partir dos governos militares; e ii) guerra fiscal entre as

12 Fundo Constitucional de Financiamento do Nordeste (FNE), Fundo Constitucional de Financiamento do Norte (FNO) e Fundo Constitucional de Financiamento do Centro-Oeste (FCO).

13 Via Fundo de Participação dos Estados (FPE) e Fundo de Participação dos Municípios (FPM).

unidades da federação, em que as disputas estabelecidas visam proporcionar as melhores condições de incentivos fiscais para atração de empreendimentos e investimentos para estados e municípios. Isso ocorre em um contexto de ausência de políticas de desenvolvimento regional, redução da participação do Estado na economia e da intensificação do processo competitivo via abertura da economia (BACELAR, 2000; ALVES, 2001).

O fluxo da política

A partir de 2003, o fluxo da política tem uma inflexão com a retomada da pauta de desenvolvimento no país, conduzida pelo Estado. A mudança no clima nacional e na estrutura governamental – com a ascensão ao poder do presidente Luiz Inácio Lula da Silva – e a consequente guinada na orientação da política econômica durante o seu governo, com o chamado neodesenvolvimentismo, configuram-se como mecanismos que viabilizaram a abertura de janelas de oportunidades para a temática do desenvolvimento regional e a priorização de políticas para a região Nordeste.

Ao discutir as coalizões partidárias configuradas para a eleição presidencial brasileira de 2002, Oliveira (2007) chama a atenção para o estado de indeterminação, que, em certa medida contribui para o entendimento de uma nova orientação na política econômica. Ao desconsiderar as relações entre classe, interesses e representação, as coalizões procuraram a formação de consenso ao pautar a defesa do desenvolvimento enquanto elemento congregador de todos os interesses.

Não obstante, em fins do primeiro mandato do governo Lula, a expressão neodesenvolvimentismo passa a ser utilizada ao referir-se a uma nova orientação da política econômica e social brasileira. Neste contexto, observam-se tanto a adoção de políticas com forte componente híbrido entre as estratégias do período desenvolvimentista e neoliberal quanto políticas em sentido divergente aos modelos neoliberais. Como exemplo dessas últimas, tem-se o estímulo

do crédito ao consumidor, concessão de isenções tributárias a setores industriais, financiamento de investimentos privados através de fundos e bancos públicos, investimento em infraestrutura e logística (especialmente com o Programa de Aceleração do Crescimento – PAC), assim como políticas sociais de transferência de renda (BRESSER-PEREIRA, 2003; 2006; 2013; 2016; PAULANI, 2017).

Dentre as principais críticas estabelecidas para a discussão neodesenvolvimentista, Lisboa e Pessoa (2016) destacam dois pontos centrais: a proteção excessiva a setores industriais e a solução via intervenção cambial. No primeiro caso, os autores consideram que “a política pública deveria priorizar as atividades que geram externalidades – o candidato óbvio são atividades ligadas à inovação – ao invés de proteger setores ou distorcer preços relativos” (LISBOA, PESSOA, 2016, p.185). Enquanto que, no segundo caso, os autores chamam a atenção ao fato de que a forte intervenção no mercado de câmbio, especialmente com desvalorização para aumentar o peso da indústria no produto, teria tanto um impacto pequeno no crescimento e estímulo à renda quanto implicações para sua implantação no país.

Cabe chamar a atenção ao fato de que o neodesenvolvimentismo é resultado de uma espécie de ‘pacto nacional’ entre classes e frações de classe que o integram, especialmente para fortalecimento – e até mesmo criação – das condições competitivas da economia nacional. Dentre as classes, destacam-se a burguesia do setor produtivo e industrial, a burocracia do Estado, trabalhadores e frações de baixa renda. Cada um, com peso e graus de influência distintos, reivindica e tenta fazer convergir seus interesses no âmbito das políticas de orientação neodesenvolvimentista. No que concerne à burguesia produtiva, diversos aspectos das políticas econômicas foram direcionados em benefício de concentrados grupos de atores e setores econômicos considerados estratégicos, a exemplo de empresas da indústria de transformação, do agronegócio, mineração e indústria pesada (BOITO JR., 2012; BRESSER-PEREIRA, 2016).

A janela de oportunidades para políticas públicas e o fluxo das políticas e soluções

A convergência do fluxo dos problemas com o fluxo da política (especialmente com a mudança no governo federal a partir de 2003, o clima político, as forças políticas organizadas e a orientação da política econômica com o neodesenvolvimentismo) viabilizou a abertura de janelas de oportunidades para inserção e priorização de questões na agenda governamental e decisória do Estado.

Exemplo disso foi a reinserção de ações para o desenvolvimento regional do Nordeste brasileiro, evidenciado pela: i) Política Nacional de Desenvolvimento Regional (PNDR), elaborado em 2003 e institucionalizado em 2007; e ii) Plano Estratégico de Desenvolvimento do Nordeste (PDNE). A PNDR e o PDNE apresentaram-se enquanto política federal explícita de articulação entre antigos e novos instrumentos para atuação na região Nordeste – a partir de incentivos fiscais, fundos constitucionais de financiamento e desenvolvimento regional.

O retorno do debate sobre desenvolvimento brasileiro esteve, portanto, atrelado a políticas de desconcentração regional, assim como a estímulo e proteção a setores econômicos industriais considerados estratégicos. Este é o caso do Polo Automotivo do grupo Fiat Chrysler Automobiles (FCA) no município de Goiana-PE, onde a análise da sua conformação será utilizada para evidenciar o fluxo das políticas e soluções.

O Polo Automotivo da FCA, considerado como um dos mais eficientes e modernos do mundo, foi projetado em sigilo e sua localização apontada como um “desejo do presidente Lula de ver a indústria automobilística chegar ao Nordeste” (BRAGA, 2011, p.46). O protocolo de intenções para sua instalação no Estado de Pernambuco, firmado em 14 de dezembro de 2010 – pelo Governo Federal, Governo de Pernambuco e a Fiat Automóveis – foi mantido em confidencialidade até a realização da presente pesquisa,

evidenciando o caráter hermético em que as tratativas entre os atores foram construídas.

As primeiras mobilizações de direcionamento do Polo Automotivo da FCA para Pernambuco remontam ao ano de 2010. Cabe menção para duas outras iniciativas anteriores a assinatura do protocolo de intenções: i) a aquisição da empresa de chicotes elétricos Tecnologia de Componentes Automotivos S.A. (TCA) por meio de ações da Magneti Marelli, empresa do grupo Fiat; e ii) a extensão do cronograma do Regime Automotivo para o desenvolvimento regional.

No primeiro caso, a aquisição da TCA, localizada no município de Jaboatão dos Guararapes-PE (região metropolitana de Recife), visou tanto à obtenção de incentivos fiscais já concedidos quanto o conhecimento das oportunidades de investimento no Nordeste. Essa ação configurou-se como um primeiro percurso do grupo FCA na direção de uma janela de oportunidade para investimentos em Pernambuco e, conseqüentemente, para obtenção de um leque maior de incentivos fiscais federais e estaduais para instalação do empreendimento (BRAGA, 2011; RIATO, KUTNEY, REIS, 2015).

Tendo garantidos os benefícios fiscais concedidos pelo Estado de Pernambuco à TCA, em dezembro de 2010 o grupo FCA assegurou junto ao Governo Federal o alargamento do cronograma de redução de IPI do Regime Automotivo. Isso foi fundamental para direcionar o projeto da nova montadora da FCA para a região Nordeste, conforme destacado por Riato, Kutney e Reis (2015, p.12) ao apontarem que

o governo aprovou sob medida para o projeto da Fiat no Brasil a extensão, até 2020, do Regime Automotivo do Norte, Nordeste e Centro-Oeste, que entre outros benefícios quase que isenta de IPI os veículos fabricados na região. Logo após a publicação da medida provisória, o protocolo de intenções foi assinado em um evento no sertão

pernambucano pelo presidente da Fiat Chrysler para a América Latina, Cledorvino Belini, e o então presidente da República, Luís Inácio Lula da Silva. Estavam assim garantidas isenções tributárias que iriam viabilizar a instalação da nova fábrica.

Na figura 3, apresenta-se uma tentativa de sistematização das principais motivações e ações, por parte da FCA e do Governo Federal, que levaram a assinatura do protocolo de intenções para instalação do Polo Automotivo da FCA no Estado de Pernambuco e sua consequente decisão locacional.

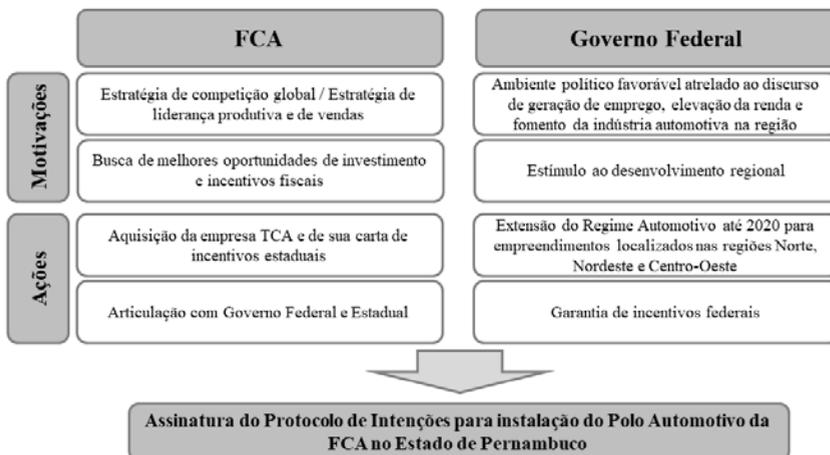


Figura 3 – FCA e Governo Federal: elementos de ação e motivação com influência para a decisão locacional do Polo Automotivo no Pernambuco

Fonte: Elaborada pelos autores.

Com relação ao protocolo de intenções, o Comitê de Acesso à Informação (CAI) do Estado de Pernambuco negou seu acesso devido às cláusulas de confidencialidade. Na decisão de nº 03/2017, o sigilo dos acordos entre governo e setor empresarial é tratado

como instrumento natural de competição entre unidades federativas, conforme segue:

Parece razoável admitir-se que em situações em que os Estados disputam entre si a atração de empreendimentos, as negociações iniciais sejam mantidas sob reserva até para evitar que outros Estados, sabedores das condições oferecidas por um dos entes federativos, antecipem-se, oferecendo condições mais vantajosas, inclusive fiscais (acarretando o que costuma chamar como verdadeira guerra fiscal) e, assim, eventualmente frustrando as expectativas do ente federativo que tomou a iniciativa da tratativa para atrair o investimento (PERNAMBUCO, 2017, p.8).

Esse aspecto também foi observado durante a realização de entrevista com a Secretaria de Desenvolvimento Econômico do Estado de Pernambuco (SDEC, 2017, informação verbal)¹⁴, a qual enfatiza que houve “uma disputa muito grande entre Estados, mas uma decisão política do Governador [de Pernambuco] Eduardo Campos, a época, de lutar e oferecer vantagens, no sentido de apoio do que a lei permite, [foi fundamental] para que a indústria viesse para Pernambuco”.

Ainda de acordo com a SDEC (2017, informação verbal), essas disputas ocorreram entre Estados do Sudeste (os quais detêm vantagens locais decorrentes de uma estrutura automotiva, há décadas, instalada na região) e alguns Estados da região Nordeste, como é o caso de Pernambuco e Ceará (que carregam um histórico de carência tanto de infraestrutura e logística quanto de mão de obra qualificada para atuação no setor automotivo). Como consequência dessa situação de condições desiguais, a concessão de incentivos

14 SDEC, Secretaria de Desenvolvimento Econômico do Estado de Pernambuco. Entrevista semiestruturada sobre a conformação do Polo Automotivo da FCA em Goiana-PE. Recife, 8 nov. 2017.

fiscais e a oferta de financiamentos com taxas de juros subsidiadas figuraram-se como elementos centrais nas disputas entre as unidades federativas e, sobretudo, enquanto mecanismo determinante na atração de empreendimentos para a região Nordeste.

Em sentido convergente, o CAI também aponta a oferta de incentivos fiscais como elemento natural e decisivo para atração de empreendimentos e estratégia de redução de desigualdades.

No caso do Estado de Pernambuco, situado numa das mais pobres regiões do país, natural que o desejo de reduzir as desigualdades e de incrementar o seu crescimento, incentive a oferta de vantagens para que empresas que rotineiramente se instalam no eixo sul e/ou sudeste decidam variar suas áreas de atuação, fortalecendo a cadeia produtiva de outras regiões. Foi nessa linha que parece ter sido celebrado o Protocolo de Intenções cujo acesso ao seu teor ora se postula (PERNAMBUCO, 2017, p.8).

Com as tratativas firmadas no protocolo de intenções para instalação da fábrica da FCA em Pernambuco, o seu projeto inicial foi concebido para ser construído na região da Mata Sul de Pernambuco, entre os municípios de Ipojuca e Cabo de Santo Agostinho. Isso foi motivado especialmente pela proximidade com o maior porto do Nordeste e um dos mais modernos do país, o Complexo Industrial Portuário Governador Eraldo Gueiros (ou Porto de Suape) que, por conseguinte, traria maior facilidade para estrutura logística e de escoamento da produção da montadora (SILVA, 2016).

Contudo, a mudança do projeto para a região da Mata Norte de Pernambuco, no município de Goiana, foi motivada pela estratégia de interiorização do desenvolvimento entre as regiões pernambucanas e pela possibilidade de maior integração da cadeia automotiva da FCA, tendo em vista a limitação de área na região de Suape (SDEC, 2017, informação verbal). Soma-se a isso a posição

estratégia e privilegiada de Goiana, estando situada a menos de 65 km das capitais da Paraíba e de Pernambuco (SDCT, 2017, informação verbal)¹⁵.

A proposta de mudança para a região da Mata Norte de Pernambuco apresentou-se mais atrativa para o grupo FCA, que pôde reunir sobre o mesmo terreno a montadora de automóveis, o parque de fornecedores (*supplier park* 1) e o campo de provas para desenvolvimento e testes de veículos da FCA. Contudo, essa mudança implicou em uma rede de articulações e políticas com demandas direcionadas para infraestrutura, logística, qualificação de mão de obra local, e, sobretudo, um sistema de financiamento e concessão de incentivos fiscais que envolveram, em graus distintos, os três níveis de governo – federal, estadual e municipal (RIATO, KUTNEY, REIS, 2015, p.12).

Ainda que a fase de implementação do Polo Automotivo da FCA não figure diretamente no escopo dos objetivos do trabalho, cabe breve menção para algumas políticas adotadas por níveis de governo. No que concerne à estrutura do governo federal, destacam-se: i) aporte de R\$ 1,9 bilhão do Fundo de Desenvolvimento do Nordeste (FDNE) para instalação de uma unidade de produção de motores e automóveis (SUDENE, 2017); ii) operações contratadas e desembolsos financeiros de R\$ 3,2 bilhões do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) para construção da fábrica de automóveis, parque de fornecedores, campo de provas, desenvolvimento de novos veículos e a realização de projetos sociais em Goiana-PE (BNDES, 2017); e iii) desembolsos aproximados de R\$ 1,2 bilhão do Fundo Constitucional de Financiamento do Nordeste (FNE) em apoio o setor de atividade de fabricação de automóveis e caminhonetes no Pernambuco (BNB, 2017).

15 SDCT, Secretaria Municipal de Desenvolvimento, Ciência e Tecnologia de Goiana-PE. Entrevista semiestrutura sobre a conformação do Polo Automotivo da FCA em Goiana-PE. Goiana, 13 nov. 2017.

Com relação à participação do Governo do Estado de Pernambuco, destacam-se: i) compromissos e incentivos para criação das condições de infraestrutura e logística, com a construção do Arco Metropolitano¹⁶ e de uma linha de transmissão de energia elétrica da subestação da Chesf¹⁷ – esta com custo estimado em R\$ 80 milhões a ser executada com recursos do BNDES (SDEC, 2017, informação verbal); ii) concessão de uma área com 11 milhões de metros quadrados para instalação do Polo Automotivo em Goiana-PE, assim como os custos para preparação da área com terraplenagem (SILVA, 2016; SDEC, 2017, informação verbal); iii) concessão de crédito presumido sobre o saldo devedor de Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) a partir do Programa de Desenvolvimento do Estado de Pernambuco (Prodepe)¹⁸; e iv) crédito presumido de 95% do saldo devedor do ICMS de cada período fiscal e diferimento do ICMS de importação

16 Trata-se da construção de uma rodovia para conectar os polos econômicos da região da Mata Norte de Pernambuco com o Porto de Suape, na região da Mata Sul, cortando trechos de alto congestionamento da BR-101. Essa obra configurou-se como um dos principais requisitos para alteração do projeto para o município de Goiana-PE. Contudo, o projeto não tem avançado por questões referentes a licenciamento ambiental. Em decorrência de impasses com o Governo Federal sobre a execução da obra, o Governo do Estado projeta uma intervenção menor, com a construção de estradas para desvio apenas das áreas congestionadas no município de Abreu e Lima-PE (SILVA, 2016; SDEC (2017, informação verbal)).

17 A obra inicialmente foi planejada para ofertar energia elétrica de maior qualidade e capacidade para a FCA e posteriormente ampliada para demanda de potenciais indústrias em Goiana. Essa e outras obras executadas pelo Governo do Estado possibilitarão uma ampliação de turno de trabalho no Polo Automotivo da FCA (SDEC, 2017, informação verbal).

18 O Prodepe, criado em 1999, configura-se como uma política estratégica tanto para atração de novos investimentos quanto para manutenção dos empreendimentos já instalados, com foco para a atividade industrial, comércio importador atacadista e central de distribuição. O valor do crédito presumido sobre o saldo devedor de ICMS é aplicado em uma faixa de 75% a 95%, considerando a localização do empreendimento, ou seja, quanto mais distante da região metropolitana maior o percentual recebido. Na Zona da Mata, esse

de insumos para fabricação de veículos e de aquisição de equipamentos, pelo Programa de Desenvolvimento do Setor Automotivo do Estado de Pernambuco (Prodeauto)¹⁹.

A respeito do Prodeauto, a Agência de Desenvolvimento Econômico de Pernambuco - AD Diper (2017, informação verbal)²⁰ destaca que o Governo de Pernambuco sempre teve o interesse de desenvolver o setor automotivo no Estado e, para tanto, antecipou-se no planejamento e na criação das políticas e no diálogo com outras empresas do setor para que isso fosse possível.

Por outro lado, e em dimensão menor, o Governo Municipal de Goiana-PE também teve participação no processo de conformação do Polo Automotivo no município. Dentre suas principais ações encontram-se: i) políticas de incentivo fiscal, a exemplo de redução para 2% do Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISSQN) e redução de taxas de licença relativa à abertura de empreendimentos (AD GOIANA, 2018); e ii) ações para qualificação de mão de obra local envolvendo o grupo FCA, os governos do Estado de Pernambuco, o município de Goiana, o Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (SENAI) e instituições de ensino superior da Paraíba e de Pernambuco. Essa articulação visou à oferta de técnicos e profissionais de nível superior direcionados para a indústria automotiva, os quais visaram atender tanto a demanda da montadora e das empresas 'sistemistas' quanto às expectativas de emprego para a população da região (SILVA, 2016).

percentual corresponde a 85% por 12 anos, podendo ser prorrogável por igual período (AD DIPER, 2018).

19 Criado em 2008, o Prodeauto direciona-se para o desenvolvimento e estímulo do setor automobilístico no Estado de Pernambuco. Com um recorte para as indústrias de veículos e de fornecedores da cadeia automotiva, o Prodeauto estabelece o fomento a partir de concessões de incentivos fiscais do ICMS, com prazos dos benefícios semelhantes ao Prodepe (PERNAMBUCO, 2008).

20 AD DIPER, Agência de Desenvolvimento Econômico de Pernambuco. Entrevista semiestruturada sobre a conformação do Polo Automotivo da FCA em Goiana-PE. Recife, 07 nov. 2017.

É importante ressaltar que há ainda uma série de isenções, estímulos e outros tipos de recursos que foram alocados, direta ou indiretamente, para a FCA. Muitos desses não são – ao menos facilmente – mensuráveis, como é o caso de isenções de impostos (municipais, estadual e federal), investimentos em melhorias de infraestrutura e logística para escoamento da produção e qualificação de mão de obra local, dentre outros. Contudo, vale chamar a atenção para o somatório dos desembolsos financeiros do FDNE, BNDES e FNE que correspondem a R\$ 6,3 bilhões. Se consideradas apenas essas três fontes de recursos, seus desembolsos aproximam-se do volume total de investimentos anunciados e utilizados para construção do Polo Automotivo da FCA em Pernambuco, que foram de cerca de R\$ 7 bilhões. Por conseguinte, esses recursos alocados para a FCA tanto apontam para a importância e dependência de investimentos governamentais para atração e condução da montadora para o Estado de Pernambuco, quanto ratifica, conforme argumentado por Harvey (2005), as estratégias do próprio capital em busca de melhores condições de manutenção e valorização de seus excedentes.

No quadro 3, apresenta-se uma síntese dos principais mecanismos de entrada de questões na agenda decisória e que viabilizaram a conformação do Polo Automotivo da FCA no Estado de Pernambuco.

Quadro 3 – Síntese dos principais mecanismos de entrada do Polo Automotivo da FCA na agenda política

Fluxo	Mecanismos de entrada
Problemas	<ul style="list-style-type: none"> - Recorrentes e prolongados períodos de seca (questões climáticas). - Problemas econômicos, sociais e estruturais. - Disparidades inter-regionais e intensificação da concentração industrial na região Sudeste. - <i>Feedback</i> das ações, programas e planos governamentais anteriores.
Política	<ul style="list-style-type: none"> - Clima político: eleições presidenciais; cenário nacional e ambiente político favorável ao compartilhamento e consenso de ideias e políticas, como o neodesenvolvimentismo. - Mudanças na gestão decorrentes da mudança de governo. - Forças políticas organizadas: grupos de interesse e pressão, vinculados a setores produtivos industriais.
Políticas/ soluções	<ul style="list-style-type: none"> - Políticas de desconcentração regional – PNDR e PDNE. - Estímulo ao desenvolvimento da indústria automobilística no Nordeste. - Políticas de financiamento e isenções fiscais para atração da montadora da FCA e de empresas ‘sistemistas’ – FNDE, FNE, BNDES.

Fonte: Elaboração dos autores.

Conclusões

A partir da perspectiva analítica do Modelo de Múltiplos Fluxos de John Kingdon, analisou-se a conformação da agenda decisória do Polo Automotivo da Jeep no Estado de Pernambuco, considerando-se três dinâmicas de processos (problemas, política e políticas/soluções) pelos quais atores se envolvem para influenciar ou bloquear a priorização de questões. Para tanto, procurou-se destacar o contexto de articulações e criação de vantagens comparativas para atração deste empreendimento para a região.

Pelo fluxo de problemas, observou-se que, desde meados do século XX, as disparidades inter-regionais, especialmente relacionadas ao Nordeste, têm resultado em intervenções estatais no território, com níveis variados de priorização ao longo dos anos. Inicialmente, com ações direcionadas para os recorrentes problemas hídricos e, posteriormente, com diagnósticos direcionados para a necessidade de industrialização da região. Os principais mecanismos de entrada de temas na agenda, via fluxo de problemas, estão atrelados a questões climáticas, problemas econômicos, sociais e estruturais, concentração da atividade industrial na região Sudeste, bem como ao *feedback* das ações, programas e planos governamentais executados.

No que concerne ao fluxo da política (*politics*), a mudança no governo federal, com a ascensão ao poder do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, em 2003, possibilitou uma retomada no debate sobre o desenvolvimento brasileiro, especialmente com o planejamento de políticas de desenvolvimento regional. As políticas adotadas durante o governo Lula, especialmente a partir do seu segundo mandato – centradas na concessão de isenções tributárias e financiamento de investimentos privados através de fundos e bancos públicos para setores industriais, investimentos públicos em infraestrutura e logística e o fortalecimento de programas sociais – expressam a concepção do chamado neodesenvolvimentismo. Ou seja, o reconhecimento do papel ativo e estratégico do Estado na economia. Soma-se a isso a existência de forças políticas organizadas, especialmente grupos de interesse vinculados a setores produtivos industriais.

Pela formulação inicial de Kingdon, em 1984, o Modelo de Múltiplos Fluxos faz referência apenas ao humor nacional, contudo, para algumas políticas específicas, faz-se necessário compreender o contexto externo pelo qual o setor de atividade econômica encontra-se vinculado. Nesse sentido, o “humor internacional” entra como uma variável complementar à discussão, evidenciado pela conjuntura externa de saturação dos principais mercados

produtores de veículos e pela estratégia de competição global do grupo FCA.

A confluência dos fluxos de problemas e da política resultou na abertura de janelas de oportunidade para inserção de temas na agenda decisória do governo. Essa convergência dos fluxos explica, portanto, a priorização da temática do desenvolvimento regional – atrelado a políticas industriais, de infraestrutura e logística.

No âmbito do fluxo de políticas/soluções (*policies*), a atração do Polo Automotivo da Jeep ganhou espaço na agenda de políticas públicas enquanto elemento alternativo para amenizar os problemas históricos de disparidade econômica, social e estrutural, bem como vinculado ao diagnóstico da necessidade de industrialização da região Nordeste. Com articulações nos três níveis de governo (federal, estadual e municipal), os principais mecanismos observados foram a adoção de políticas de financiamento e isenções fiscais atreladas a uma configuração institucional de planos de desenvolvimento regional. E quanto à decisão de localização do polo automotivo para a mata norte pernambucana, no município de Goiana, a atuação e influência de atores públicos e privados foi decisiva, tendo em vista tratar-se de uma região historicamente vinculada à atividade sucroalcooleira e, portanto, sem tradição na atividade automotiva.

Referências

ALVES, M. A. S. **Guerra fiscal e finanças federativas no Brasil: o caso do setor automotivo**. 2001. 111 f. Dissertação (Mestrado em Economia Aplicada) – Universidade Estadual de Campinas, Campinas. 2001.

AMARAL FILHO, J. A. O Nordeste e a questão federativa. In: SOUZA, Pedro de (Org.). **Brasil, Sociedade em Movimento**. ed. 1. São Paulo: Paz e Terra, 2015, p.365-372.

ANFAVEA, Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores. **Anuário da indústria automobilística brasileira 2017**. São Paulo: ANFAVEA, 158 p. Disponível em: < <http://www.virapagina.com.br/anfavea2017/II/>>. Acesso em: 27 dez. 2017.

BACELAR, T. A “questão regional” e a “questão nordestina”. In: TAVARES, Maria da Conceição. **Celso Furtado e o Brasil**. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2000, p.71-92.

BARROS, D. C.; PEDRO, L. S. O papel do BNDES no desenvolvimento do setor automotivo brasileiro. **BNDES 60 anos – perspectivas setoriais**. Brasília: BNDES, 2012, p.98-139.

BIRKLAND, T. A. Agenda Setting in Public Policy. In: FISCHER, Frank; MILLER, Gerald J. SIDNEY, Mara S. (Ed.). **Handbook of Public Policy Analysis: Theory, Politics, and Methods**. Boca Raton / London / New York: CRC Press, 2007, p.63-78.

BNB. Banco do Nordeste do Brasil. FNE: **Desembolsos de operações de crédito por unidade federativa e desembolsos ocorridos de 2010 a 2016 em Pernambuco**. Fortaleza: BNB, 2017 (informações solicitadas por meio do Sistema Eletrônico do Serviço de Informação ao Cidadão – E-SIC).

BNDES. Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social. Operações não automáticas de financiamento contratadas com o Sistema BNDES e desembolsos para o setor automotivo no Estado de Pernambuco. **BNDES.gov**, 2017. Disponível em: <<https://www.bndes.gov.br/wps/portal/site/home/transparencia/central-dedownloads>>. Acesso em: 16 dez. 2017.

BOITO JR., A. **As bases políticas do neodesenvolvimentismo**. Trabalho apresentado na edição de 2012 do Fórum Econômico da FGV. São Paulo, 2012. Disponível em: <http://eesp.fgv.br/sites/eesp.fgv.br/files/file/Painel%203%20-%20Novo%20Desenv%20BR%20-%20Boito%20-%20Bases%20Pol%20Neodesenv%20-%20PAPER.pdf>. Acesso em: 12 jul. 2017.

BRAGA, P. R. FIAT 35 anos: Pernambucanização - Revolução Mineira chega a Pernambuco. **Automotive Business**, São Paulo, n. 10, p.44-59, ago. 2011. Disponível em: <<http://www.automotivebusiness.com.br/revistasabpdf/RevistaAB10.pdf>>. Acesso em: 3 jan. 2018.

BRESSER-PEREIRA, L. C. O novo desenvolvimentismo e a ortodoxia convencional. **São Paulo em perspectiva**, v. 20, n. 3, p.5-24, jul./set. 2006.

BRESSER-PEREIRA, L. C. O tripé, o trilema e a política macroeconômica. In: ASSOCIAÇÃO KEYNESIANA BRASILEIRA, A. **Dossie da crise IV: economia brasileira na encruzilhada**. Porto Alegre: [s.n.], 2013, p.10-18.

BRESSER-PEREIRA, L. C. Retomada da revolução nacional e novo desenvolvimentismo. **Desenvolvimento e Crise no Brasil: história, economia e política de Getúlio Vargas a Lula**. 5 ed. São Paulo: Editora 34, 2003.

BRESSER-PEREIRA, L. C. Teoria Novo-desenvolvimentista: uma síntese. **Cadernos do Desenvolvimento**, Rio de Janeiro, v. 11, n.19, p.145-165. jul./dez. 2016.

CANO, W. Celso Furtado e a questão regional no Brasil. In: TAVARES, M. C. **Celso Furtado e o Brasil**. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo. 2000, p.93-120.

CAPELLA, A. C. N. Formação da agenda governamental: perspectivas teóricas. In: ENCONTRO ANUAL DA ANPOCS, 29, 2005, Caxambu. **Anais...** Caxambu: ANPOCS, 2005, p.1-35.

CAPELLA, A. C. N.; BRASIL, F. G. Subsistemas, comunidades e redes: articulando ideias e interesses na formulação de políticas públicas. **Revista do Serviço Público**, v. 66, n. 3, p.449-474, 2015.

CARVALHO, J. O. **Desenvolvimento regional: um problema político**. ed. 2. Campina Grande: EDUEPB, 2014.

CASOTTI, B. P; GOLDENSTEIN, M. Panorama do setor automotivo: as mudanças estruturais da indústria e as perspectivas para o Brasil. **BNDES Setorial**, Rio de Janeiro, n. 28, p.147-187, set. 2008.

COBB, R. W.; ELDER, C. D. Issues and Agendas. In: THEODOULOU, S. Z.; CAHN, M. **Public Policy: the Essential Readings**. New Jersey (USA): Prentice Hall, 1995. p. 96-104.

COSTA, R. M; HENKIN, H. Estratégias competitivas e desempenho da indústria automobilística no Brasil. **Economia e Sociedade**, v. 25, n. 2, p.457-487, 2016.

FIAT. **Fusão para forma Fiat Chrysler Automobiles N.V. está completa** – FCA estreia na NYSE. 2014. Disponível em: <<http://www.fiat.com.br/mundo-fiat/novidades-fiat/institucional/fusao-para-formar-fiat-chrysler-esta-completa.html>>. Acesso em: 4 jan. 2018.

GUMIERO, R. G. O Nordeste em dois tempos: a “Operação Nordeste” e a Política de Desenvolvimento Regional do Governo Lula. **Cepal** – Coleção Documentos de projeto. p.1-30. 2014.

HARVEY, D. A opressão via capital. In: HARVEY, David. **O novo imperialismo**. São Paulo: Edições Loyola, 2005. p.77-114.

JANN, W.; WEGRICH, K. Theories of the policy cycle. In.: FISCHER, Frank; MILLER, Gerald J. SIDNEY, Mara S. (orgs.) **Handbook of Public Policy Analysis: Theory, Politics, and Methods**. Boca Raton / London / New York: CRC Press, 2007. p.43-62.

KINGDON, J. W. Agenda Setting. In: THEODOULOU, S. Z.; CAHN, Matthew. **Public Policy: the Essential Readings**. New Jersey (USA): Prentice Hall, 1995. p.105-113.

KINGDON, J. W. How Does an Idea’s Time Come? In: KINGDON, John. W. **Agendas, alternatives and public policies**. Harlow: Pearson Education, 2014. p.1-20.

KUTNEY, P. Conta dividida com fornecedores. **Automotive Business**, São Paulo, p.23-26, jun. 2015b. Edição Especial. Disponível em: <http://www.automotivebusiness.com.br/revista-sabpdf/AB_JEEP2015.pdf>. Acesso em: 3 jan. 2018.

KUTNEY, P. Do século 16 ao 21 sem escalas: FCA inaugura em Pernambuco a mais moderna e produtiva fábrica de veículos do mundo. **Automotive Business**, São Paulo, p.20-22, jun. 2015a. Edição Especial. Disponível em: <http://www.automotivebusiness.com.br/revistasabpdf/AB_JEEP2015.pdf>. Acesso em: 3 jan. 2018.

LISBOA, M. B; PESSOA, S. Crítica ao novo-desenvolvimentismo. Teoria Novo-desenvolvimentista: uma síntese. **Cadernos do Desenvolvimento**, Rio de Janeiro, v. 11, n.19, p.181-189, jul./dez. 2016.

LUKES, S. Power: a radical view. 2nd edition. Palgrave Mcmillan, 2005. p.14-59.

OLIVEIRA, F. A questão regional: a hegemonia inacabada. **Estudos avançados**, v. 7, n. 18, p.43-63, 1993.

OLIVEIRA, F. Política numa era de indeterminação: opacidade e reencantamento. In: OLIVEIRA, F; RIZEK, C. S. (Orgs.). **A era da indeterminação**. São Paulo: Boitempo, 2007. p.15-45.

PAULANI, L. M. A experiência brasileira entre 2003 e 2014: Neodesenvolvimentismo? **Cadernos do Desenvolvimento**, Rio de Janeiro, v. 12, n.20, p.135-155. jan./jun. 2017.

PERNAMBUCO. Lei nº 13.484, de 29 de junho de 2008. Institui o Programa de Desenvolvimento do Setor Automotivo do Estado de Pernambuco. **Diário Oficial do Estado de Pernambuco – Poder Executivo**. Recife, PE, 29 jun. 2008. Disponível em: <[http://200.238.105.211/cadernos/2008/20080630/1-PoderExecutivo/PoderExecutivo\(20080630\).pdf](http://200.238.105.211/cadernos/2008/20080630/1-PoderExecutivo/PoderExecutivo(20080630).pdf)>. Acesso em: 16 jan. 2018.

PERNAMBUCO. Comitê de Acesso à Informação – CAI. **Decisão CAI nº 03/2017**. Recife: CAI, 2017.

RIATO, G.; KUTNEY, P.; REIS, S. FCA abre fábrica mais moderna do mundo no Brasil. **Automotive Business**, São Paulo, p.6-13, jun. 2015. Edição Especial. Disponível em: <http://www.automotive-business.com.br/revistasabpdf/AB_JEEP2015.pdf>. Acesso em: 3 jan. 2018.

SECCHI, L. **Políticas Públicas: conceitos, esquemas de análise, casos práticos**. ed. 2. São Paulo: Cengage Learning, 2013.

SILVA, A. C. J. **Políticas recentes de industrialização do Nordeste brasileiro: o caso do polo automotivo de Goiana-PE**. 2016. 93 f. Monografia (Graduação em Ciências Econômicas) – Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa. 2016.

SUDENE. Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste. **Fundo de Desenvolvimento do Nordeste: histórico de liberações para a Fiat Chrysler Automóveis Brasil LTDA –2013 a 2017**. Recife: SUDENE, 2017 (informações solicitadas por meio do Sistema Eletrônico do Serviço de Informação ao Cidadão – E-SIC).

SUDENE. Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste. **Referencial para um projeto de indústria automobilística no Nordeste do Brasil**. Recife: SUDENE, jul. 1996.

BRASIL. GTDN. **Uma política de desenvolvimento econômico para o Nordeste**. v. 2. Recife: SUDENE, 1967.

BRASIL. Decreto nº 40.554, de 14 de dezembro de 1956. Cria Grupo de Trabalho para o Desenvolvimento do Nordeste e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**. Rio de Janeiro, RJ, 14 dez. 1956. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1950-1959/decreto-40554-14-dezembro-1956-342510-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 01 maio 2017.

BRASIL. Lei nº 1.649, de 19 de julho de 1952. Cria o Banco do Nordeste do Brasil e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**. Rio de Janeiro- RJ, 24 jul. 1952. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1950-1969/L1649.htm>. Acesso em 30 abr. 2017.

MERCADO DE TRABALHO E SINDICALISMO NO POLO AUTOMOTIVO DE GOIANA

Mário Henrique Guedes Ladosky

Introdução

O Polo Automotivo de Goiana começou a se constituir a partir de agosto de 2011, quando Cledorvino Belini, então presidente do grupo na América Latina, anunciou à imprensa a construção da nova fábrica na cidade¹. Em 2009, inicia-se a fusão com a Chrysler, devido aos efeitos da crise financeira global sobre ambas as transnacionais, resultando na Fiat-Chrysler Automobiles (FCA), e somente em janeiro de 2014 definiu-se que a fábrica produziria carros da Jeep, marca oriunda da Chrysler².

1 No dia 8/8/2011, o Jornal do Comércio publicou a matéria “Fiat amplia projeto no Estado e oficializa fábrica em Goiana”. Até aquela data, a expectativa era de que a futura fábrica seria construída próxima a Suape, na Zona da Mata Sul de Pernambuco. Disponível em: <https://jconline.ne10.uol.com.br/canal/economia/noticia/2011/08/08/ fiat-amplia-projeto-no-estado-e-oficializa-fabrica-em-goiana-12352.php>.

2 Em 30/01/2014, Sergio Marchionne, então presidente mundial da Fiat, anunciou que a fábrica de Goiana produziria carros do modelo Jeep. (ver matéria “Fiat produzirá Jeep na fábrica de Goiana em 2015”. Disponível em: <http://jconline.ne10.uol.com.br/canal/economia/pernambuco/noticia/2014/01/30/ fiat-produzira-jeep-na-fabrica-de-goiana-em-2015-115598.php>). Em 2015, a fábrica foi inaugurada produzindo o modelo Renegade; incorporando um segundo produto em fevereiro de 2016: a *pick-up* Fiat Toro, produzida em

Junto com a montadora vieram dezesseis empresas fornecedoras, funcionando no mesmo *site*, chamadas de sistemistas³, constituindo assim o Polo Automotivo. As obras tiveram início, em 2013, e a inauguração ocorreu, no dia 28 de abril de 2015, com a presença da presidente Dilma.

A indústria automobilística é o principal ícone da sociedade capitalista no século XX; e ainda hoje sua presença nos territórios onde instala uma unidade produtiva é considerada expressão de desenvolvimento econômico e da inovação tecnológica. Sob esse último aspecto, os números superlativos da Jeep divulgados na imprensa no período de construção da fábrica anunciando como seriam as operações de produção e logística são impressionantes: a planta de Goiana foi projetada com capacidade produtiva para 200 a 250 mil carros/ano; para produzir 4 milhões de peças por ano no Polo; receber mais de 360 mil entregas anuais de componentes fabricados em outros locais do país; e fazer 27 milhões de operações logísticas (idas e vindas) entre os fornecedores e a Jeep. A área do Polo compreende um terreno de 1.400 hectares (14 milhões de m²), maior que a parte urbana na sede do município⁴. Se tais números do sistema produtivo e da logística por si só impressionam, a

uma plataforma compartilhada com o Renegade. Em outubro do mesmo ano, o modelo Compass, da marca Jeep, foi introduzido na linha de montagem da fábrica. Em aproximadamente quatro anos de funcionamento, todos os modelos produzidos na planta de Goiana têm ficado no topo de vendas nacional, tanto o Renegade e o Compass na categoria SUV, como a Toro entre as *pick-ups*.

- 3 São chamadas de sistemistas as seguintes empresas do *supply park* da Jeep: Magneti Marelli (que reúne seis unidades industriais diferentes), Faurecia (em *joint venture* com a Magneti Marelli), Tiberina, PMC Automotive, Denso, Powercoat, Saint-Gobain, Brose, Lear Corporation, Pirelli e Adler PTI (Silva, 2016: p.60).
- 4 Os números do projeto da fábrica de Goiana foram apresentados por Stefan Ketter, então vice-presidente executivo mundial da Fiat Chrysler, na matéria “Fiat atrai mais 3 mil vagas”, em 21/02/2014. Disponível em: <http://jconline.ne10.uol.com.br/canal/economia/pernambuco/noticia/2014/02/21/fiat-atrai-mais-3-mil-vagas-118820.php>.

compreensão acerca dos impactos do Polo deve ir além dessa esfera e considerar as mudanças no aspecto social, igualmente bastante relevantes.

Nessa dimensão, foi elaborado no período de construção da fábrica, de um lado, o discurso justificador que legitimou a ação dos governos – municipal, estadual e federal – para estimular a escolha da FCA por Goiana, qual seja: a geração de emprego aos munícipes da cidade, em primeiro lugar, seguido na ordem de prioridade pelos pernambucanos e, depois, pelos nordestinos de outros Estados.

Outro lado da “promessa de empregos” foi a expectativa gerada por um fluxo migratório intenso na cidade que colocaria em risco os benefícios criados em virtude de um crescimento desordenado. Também estavam envolvidos nesse tema os deslocamentos ocupacionais (profissões mais valorizadas e outras em desprestígio) e setoriais também tiveram (e ainda têm tido) efeito importante acerca do mercado de trabalho local. Os recortes de gênero, faixa etária e escolaridade frente a esse “novo perfil” do mercado de trabalho formal vêm compondo outra paisagem na inclusão/exclusão de segmentos sociais frente ao novo contexto que se abriu com o Polo Automotivo.

Supõe-se que um mercado de trabalho aquecido, como o verificado em Goiana após o Polo Automotivo, gerando grande volume de empregos, representaria uma conjuntura favorável à emergência de um movimento sindical atuante frente a pouca organização existente até então. Pelo menos tal fenômeno ocorreu na trilha de outras experiências, como no Sul Fluminense (Ramalho, 2004), por exemplo, e em Betim - MG, uma região praticamente rural quando se instalou a fábrica da Fiat em 1976, e assistiu, em 1979, a uma poderosa greve do Sindicato dos Metalúrgicos.

Portanto, para além do aparato produtivo e tecnológico, deve-se compreender a instauração do Polo Automotivo de Goiana pelos seus efeitos socioeconômicos que traduzem transformações estruturais naquele território, um verdadeiro divisor de águas na trajetória de experiência laboral local. Este capítulo coloca como reflexão

aos leitores a seguinte questão: como evoluíram as expectativas sobre os desdobramentos econômicos e sociais no território de Goiana, pouco mais de quatro anos após a inauguração do Polo Automotivo? Tal questão será analisada especificamente a partir de dois dos muitos pontos possíveis: i) o *impacto do Polo Automotivo sobre o mercado de trabalho local* que, pode se dizer, já é uma realidade; e ii) o *enraizamento do sindicalismo* na região, especificamente do Sindicato dos Metalúrgicos de Pernambuco (Sindmetal-PE), que ainda não logrou êxito.

A conclusão preliminar deste capítulo é que se verifica a partir do Polo Automotivo uma intensa transformação socioeconômica a partir das mudanças no mercado de trabalho; que não é acompanhada por uma mudança no panorama político⁵, considerado aqui como a fraca capacidade de organização e mobilização do Sindmetal-PE junto à categoria metalúrgica, instituída junto com o Polo. Os demais temas suscitados acima serão abordados à medida que influenciam nestes que são centrais no capítulo.

Os efeitos sobre o mercado de trabalho local serão analisados a partir da base de dados da Relação Anual de Informação Social (RAIS) e do Cadastro Geral de Emprego e Desemprego (CAGED) no período 2009-2019 (até abril), tendo em vista captar a mudança na última década, entre um momento “anterior” e “posterior” à chegada da FCA em Goiana, embora, seguramente, o fluxo de empregados do Polo Automotivo transcenda os limites do município de Goiana e se espraie pela região, como se vê diariamente nos ônibus fretados partindo de vários municípios vizinhos para a empresa. A razão por manter a análise na RAIS e no CAGED com

5 A incapacidade de o novo panorama socioeconômico transbordar sua influência para a dimensão da política local não se restringe às dificuldades do Sindmetal-PE, que será analisado no artigo. Também no nível do Poder Executivo e Legislativo municipal, a instância política local parece seguir em compasso próprio, desarticulado das transformações que o Polo vem provocando no território. Esse tema é da maior relevância, mas deverá ser tratado em outra oportunidade.

foco em Goiana se deve porque os vínculos são contados a partir do local de emprego, e não de moradia. Esse é um limite da análise que será empreendida aqui.

O recorte temporal abrangido nesse estudo – o decênio 2009/2019 – permite combinar a análise comparando a dinâmica local específica (a instalação da montadora) com a *performance* nacional, que atravessa e impacta todas as localidades, afinal o período em tela cobre uma enorme variação no desempenho da economia e também na dinâmica política e institucional do país.

Em um primeiro momento – entre 2009 e 2013 –, houve uma significativa expansão do emprego devido ao estímulo de políticas setoriais (Inovar-Auto) e de uma macroeconomia proativa no aquecimento do mercado consumidor interno e no impulso industrializante (denominado por muitos, “neodesenvolvimentista”). Naquele contexto, o sindicalismo se fez presente na discussão pública com suas demandas e reivindicações.

O momento seguinte, após 2015 e 2016, foi marcado por uma brutal recessão, acumulando PIB negativo (-3,55% e -3,31%, respectivamente) e desemprego, em sinergia com uma crise política que levou ao impeachment da presidente Dilma e ao enfraquecimento dos sindicatos na esfera pública, contexto esse que expressa uma inflexão política no país, em que o ideário neoliberal retoma sua posição hegemônica em prol de uma desregulamentação do mercado e de ajustes fiscais pelo Estado, como exemplifica a aprovação no Congresso Nacional da Emenda Constitucional nº 95, aprovada em dezembro de 2016, que estipula o congelamento dos gastos públicos em serviços públicos até o limite do índice de inflação (um “teto”) para os próximos vinte anos; e a aprovação da Lei 13.467 (reforma trabalhista) em julho de 2017, entrando em vigor em novembro do mesmo ano.

Nesse sentido, à pergunta mais geral destacada acima – acerca da evolução dos desdobramentos econômicos e sociais no território de Goiana, pouco mais de quatro anos após a inauguração do Polo Automotivo –, se desdobra um conjunto de questões: em

que medida a dinâmica econômica nacional afetou (positivamente ou negativamente) o mercado de trabalho em Goiana e região? As eventuais alterações no mercado de trabalho na cidade/região, introduzidas pela montadora, refletem uma mudança do ponto de vista estrutural ou apenas um movimento conjuntural? Qual o impacto sobre o perfil ocupacional em Goiana e região a partir da implantação do Polo Automotivo? Que ocupações tendem a emergir ou desaparecer? Apesar de ser um fenômeno recente, já pode ser sentido algum efeito da reforma trabalhista no mercado de trabalho de Goiana? Em que medida a introdução do Polo Automotivo na região permitiu a emergência ou não do sindicalismo a aproveitar o novo momento do mercado de trabalho?

Este capítulo se organiza em quatro seções: na primeira, faz-se uma análise sobre as transformações no mercado de trabalho local; na segunda, são analisadas as mudanças ocupacionais; na terceira, é feito um breve levantamento acerca da qualidade dos vínculos de emprego gerados no setor automotivo e em outros de Goiana, após a Lei 13.467/2017; a última seção é dedicada ao tema do sindicalismo metalúrgico no Polo e sua capacidade de intervenção na questão laboral local. Algumas reflexões serão apresentadas nas considerações finais.

Transição de uma sociedade agrícola para industrial: a evolução dos setores de atividade econômica em Goiana entre 2009 e 2017

Tabela 1 - Estoque de vínculos de emprego nos setores de atividade econômica em Goiana (2009 - 2017)

Ano	Indústria de transformação		Construção Civil		Comércio		Serviços		Administração Pública		Agropecuária, extração vegetal, caça e pesca		Total	
	No	%	No	%	No	%	No	%	No	%	No	%	No	%
2009	2391	20,0%	155	1,3%	1846	15,4%	1055	8,8%	2252	18,8%	4193	35,1%	11951	8,4%
2010	2327	19,1%	183	1,5%	2091	17,1%	1142	9,4%	2044	16,8%	4342	35,6%	12194	8,6%
2011	6112	47,9%	353	2,8%	2175	17,0%	1475	11,6%	2182	17,1%	407	3,2%	12766	9,0%
2012	6329	48,6%	354	2,7%	2184	16,8%	1401	10,8%	2358	18,1%	336	2,6%	13012	9,1%
2013	6749	53,8%	1031	8,2%	2455	19,6%	1715	13,7%	211	1,7%	324	2,6%	12549	8,8%
2014	9748	49,4%	1881	9,5%	2540	12,9%	2114	10,7%	3051	15,3%	346	1,8%	19745	13,9%
2015	11343	56,1%	758	3,7%	2562	12,7%	2494	12,3%	2847	14,1%	176	0,9%	20227	14,2%
2016	12819	61,2%	295	1,4%	2452	11,7%	2407	11,5%	2362	11,3%	580	2,8%	20962	14,7%
2017	12954	68,6%	89	0,5%	2322	12,3%	2680	14,2%	130	0,7%	641	3,4%	18891	13,3%
Total	70772	49,7%	5099	3,6%	20627	14,5%	16483	11,6%	17437	12,3%	11345	8,0%	142297	100,0%

Fonte: RAIS / Elaboração: Observatório do Mercado de Trabalho da Paraíba

A tabela 1 mostra, na coluna do total, uma expansão do estoque de empregos formais em Goiana no período 2009-2017, quando a cidade viu as vagas de empregos passarem de 11.951, no ano inicial, para 20.962, em 2016, no auge da formalização. Isso significa um crescimento de 58,1%! Portanto, Goiana sentiu intensamente o *boom* do emprego. No ano final da série analisada na tabela 1, apresentou-se uma leve retração nos vínculos, baixando para 18.891 ocupados em 2017. Em termos relativos, o salto foi de 8,4% para 13,3%, depois de ter atingido o pico de 14,7%. Portanto, os efeitos da crise se fizeram presentes em Goiana, mas não foi tão intenso comparado com o país.

De acordo com a tabela 1, o enorme crescimento do emprego em Goiana se deveu ao desempenho da indústria de transformação a partir de 2011, quando triplicou sua participação na geração de empregos na cidade, passando do patamar de aproximadamente 2.000 para 6.000 vínculos, com aumento contínuo nos anos seguintes para acima de 11.000, quando atingiu 68,6% dos empregos formais em 2017.

Conclui-se, então, que a chegada de grandes investimentos na cidade, sobretudo com o Polo Automotivo (Jeep e sistemistas), mudou definitivamente o retrato do emprego na cidade, colocando-a como uma cidade industrial, se considerados os vínculos formais. O impacto da indústria de transformação permitiu a Goiana passar incólume pela crise que arrasou o país em 2015 e 2016! O emprego formal na cidade teve uma expansão mesmo nos piores momentos da recessão do país, como se verá posteriormente na tabela 2. E não há, até o momento, sinal que esse desempenho sofrerá mudanças abruptas, exceto eventuais oscilações que parecem ser conjunturais. Ao contrário: a imprensa pernambucana noticiou dia 31/05/2019 a criação de 1.900 novas vagas pela chegada de quatro novas fábricas no *suplly park*.⁶

6 Disponível em: <https://jconline.ne10.uol.com.br/canal/economia/noticia/2019/05/31/polo-automotivo-jeep-vai-gerar-1900-novos-em->

Desempenho análogo ao da indústria de transformação, embora menos intenso, observa-se no setor de serviços, que no mesmo período teve crescimento de 1.055 vínculos em 2009 (representando, então, 8,8% dos vínculos) para 2.680, em 2017 (14,2%). Praticamente não houve decréscimo de vínculos no setor ano a ano, de modo que, igualmente, pode-se afirmar que a crise nacional não afetou o emprego nos serviços, em Goiana.

A hipótese para esse desempenho é que a implantação da montadora em Goiana reverberou também no setor de serviços, que era bastante precário e teve que expandir sua atividade gerando o emprego para atender ao novo contexto da cidade após a instalação do Polo Automotivo, superando assim, digamos, um gargalo histórico, de um setor que nunca havia se constituído efetivamente na cidade, sinal de uma sociedade cuja ênfase na dinâmica rural prescindia dos serviços oferecidos, geralmente, na área urbana.

Na mão contrária à da expansão do emprego, ressalta-se na tabela 1 a queda na participação dos vínculos nas atividades rurais, notadamente com o declínio dos engenhos e usinas de açúcar da região, que viram reduzir os vínculos de 4.193 (correspondendo a 35,1%), em 2009, para 641 vínculos em 2017 (3,4%), último ano da série histórica analisada na tabela 1.

A Construção Civil e o Comércio seguiram mais próximos os reflexos do nacional, no local, experimentando uma elevação mais acentuada entre 2013 e 2015, seguida de uma queda nos anos seguintes.

Como o grande elemento de transformação no mercado de trabalho local foi o aumento significativo dos vínculos na indústria de transformação, como efeito da chegada da Jeep, vamos analisar com maior detalhe os dados voltados a esse segmento.

pregos-379949.php?utm_medium=social&utm_source=whatsapp&utm_campaign=social. Acesso em: 31/05/2019.

A tabela 2, abaixo, explicita que o peso da indústria de transformação em Goiana foi muito distinto do desempenho comparado com o estado de Pernambuco, com a região Nordeste e com o país. O que, supõe-se, demonstra a relevância da chegada da Jeep e sistemistas.

Tabela 2 - Evolução do emprego na indústria de transformação em Goiana - PE - NE - Brasil (2009 - 2017)

Ano	Goiana			Pernambuco			Nordeste			Brasil		
	Nr.	%	Crescimento	Nr.	%	Crescimento	Nr.	%	Crescimento	Nr.	%	Crescimento
2009	2391	20,0%		212081	15,1%		990781	13,3%		7361084	17,9%	
2010	2327	19,1%		217222	14,1%		1052444	13,1%		7885702	17,9%	
2011	6112	47,9%		228277	13,8%		1078732	12,7%		8113805	17,5%	
2012	6329	48,6%		231206	13,6%		1086064	12,6%		8148328	17,2%	
2013	6749	53,8%	441,8%	239774	13,6%	-1,7%	1093162	12,2%	-3,8%	8292739	16,9%	-3,5%
2014	9748	49,4%		240693	13,6%		1088432	11,9%		8171022	16,5%	
2015	11343	56,1%		220880	13,2%		1027408	11,5%		7566900	15,7%	
2016	12819	61,2%		210329	13,3%		975859	11,6%		7148013	15,5%	
2017	12954	68,6%		208370	13,1%		953133	11,2%		7105206	15,4%	
Total	70772	49,7%		2008832	13,7%		9346015	12,2%		69792799	16,7%	

Fonte: RAIS - 2017 Elaboração: Observatório do Mercado de Trabalho da Paraíba (OMT-PB)

Enquanto os vínculos na indústria de transformação em Goiana tiveram um crescimento de 441,8%; todas as demais instâncias federativas tiveram uma variação negativa considerando o período 2009-2017. Toda a ampliação em termos absolutos, experimentada até 2014 em Pernambuco, no Nordeste e no Brasil, retrocedeu a algum ponto do nível de emprego anterior a 2009.

A queda do desempenho da indústria pernambucana parece estar relacionada com a crise do Complexo industrial-portuário de Suape, alvo da operação Lava-Jato, que minou os investimentos da Petrobrás que impulsionava ali a construção civil, a indústria naval e todo um conjunto de empresas articulados pela cadeia do petróleo e gás.

Quando se analisa a queda da atividade industrial do Nordeste, deve-se acrescentar a crise do governo federal, notadamente do Plano de Aceleração do Crescimento (PAC), símbolo do chamado neodesenvolvimentismo, que deu suporte para a expansão do emprego como um todo, especificamente do industrial.

As tabelas 1 e 2 ressaltam que as mudanças no mercado de trabalho de Goiana têm uma dimensão estrutural que representa uma

inflexão na trajetória local, e foi capaz de se contrapor à tendência de retração da conjuntura de profunda crise em 2015 e 2016.

Nas tabelas seguintes, serão analisados os efeitos da pujança local da indústria de transformação sobre o perfil de gênero, escolaridade e faixa etária no mercado de trabalho.

Tabela 3 - Vínculos na indústria de transformação em Goiana, segundo o sexo (2009 - 2017)

Ano	Masculino		Feminino		Total	
2009	2071	86,6%	320	13,4%	2391	100,0%
2010	2027	87,1%	300	12,9%	2327	100,0%
2011	5730	93,8%	382	6,3%	6112	100,0%
2012	5931	93,7%	398	6,3%	6329	100,0%
2013	6304	93,4%	445	6,6%	6749	100,0%
2014	8882	91,1%	866	8,9%	9748	100,0%
2015	9630	84,9%	1713	15,1%	11343	100,0%
2016	10909	85,1%	1910	14,9%	12819	100,0%
2017	11188	86,4%	1766	13,6%	12954	100,0%
Total	62672	88,6%	8100	11,4%	70772	100,0%

Fonte: RAIS Elaboração: Observatório do Mercado de Trabalho da Paraíba

A tabela 3 mostra que a grande diferença que o setor industrial representou em Goiana, nos últimos dez anos, não se refletiu em maior equilíbrio em termos de gênero na ocupação das vagas criadas no Polo Automotivo. Antes ou depois da Jeep, a indústria local continua a ser amplamente masculina, com média de 88,6% nos anos da série; ao passo que a média da participação feminina na indústria foi de apenas 11,4%.

Tabela 4 - Vínculos na indústria de transformação em Goiana, segundo a escolaridade (2009 - 2017)

Ano	Analfabeto		Até 5ª Incompleto		5ª Completo Fundamental		6ª a 9ª Fundamental		Fundamental Completo		Médio Incompleto		Médio Completo		Superior Incompleto		Superior Completo		Total	
	Nr.	%	Nr.	%	Nr.	%	Nr.	%	Nr.	%	Nr.	%	Nr.	%	Nr.	%	Nr.	%	Nr.	%
2009	8	0,3%	176	7,4%	144	6,0%	286	12,0%	181	7,6%	231	9,7%	1094	45,8%	89	3,7%	182	7,6%	2391	100,0%
2010	6	0,3%	102	4,4%	103	4,4%	256	11,0%	147	6,3%	263	11,3%	1190	51,1%	88	3,8%	172	7,4%	2327	100,0%
2011	712	11,6%	1243	20,3%	342	5,6%	1109	18,1%	238	3,9%	453	7,4%	1669	27,3%	101	1,7%	245	4,0%	6112	100,0%
2012	591	9,3%	1324	20,9%	323	5,1%	1057	16,7%	289	4,6%	442	7,0%	1933	30,5%	98	1,5%	272	4,3%	6329	100,0%
2013	670	9,9%	1255	18,6%	289	4,3%	1152	17,1%	285	4,2%	457	6,8%	2152	31,9%	87	1,3%	402	6,0%	6749	100,0%
2014	690	7,1%	1314	13,5%	311	3,2%	1209	12,4%	267	2,7%	551	5,7%	3086	31,7%	136	1,4%	2184	22,4%	9748	100,0%
2015	295	2,6%	515	4,5%	188	1,7%	592	5,2%	352	3,1%	416	3,7%	6922	61,0%	158	1,4%	1905	16,8%	11343	100,0%
2016	285	2,2%	483	3,8%	163	1,3%	585	4,6%	719	5,6%	396	3,1%	8547	66,7%	149	1,2%	1492	11,6%	12819	100,0%
2017	198	1,5%	278	2,1%	108	0,8%	344	2,7%	482	3,7%	222	1,7%	3866	29,8%	127	1,0%	7329	56,6%	12954	100,0%
Total	3455	4,9%	6690	9,5%	1971	2,8%	6590	9,3%	2960	4,2%	3431	4,8%	30459	43,0%	1033	1,5%	14183	20,0%	70772	100,0%

Fonte: RAIS - 2017 Elaboração: Observatório do Mercado de Trabalho da Paraíba

No que diz respeito à questão da escolaridade (tabela 4), o setor da indústria de transformação tem a maioria de seus trabalhadores com o ensino médio completo, com a soma de 30.459 vínculos no período 2009-2017 e um percentual médio de 43,0%, embora com muitas oscilações em termos relativos no decorrer daqueles anos.

A elevação do número de vínculos com superior completo teve um comportamento semelhante ao do emprego no Polo Automotivo. Tinha em torno de 200 vínculos (abaixo de 10%) até 2012; em 2013, viu o crescimento a um patamar de 400 empregados; e, de 2014 a 2016, com as obras da Jeep e o início da operação da fábrica, assistiu passar para em torno de 2000 empregados (média aproximada de 15,0%). Em 2017, houve um novo salto para 7.329 vínculos com ensino superior completo, representando 56,6% dos empregos industriais formais na cidade.

O expressivo crescimento dos vínculos com escolaridade superior completa em 2017 é análogo ao rápido decréscimo do vínculo com ensino médio completo, que passou de 8.547 para 3.866. Essa guinada fez com que, pela primeira vez, em todos aqueles anos, o número absoluto e a participação relativa dos trabalhadores com ensino superior completo fosse maior que os de ensino médio completo no mercado de trabalho formal.

Assim, se o emprego no setor automotivo não alterou o perfil de gênero da força de trabalho entre 2009 e 2017; no quesito escolaridade, claramente o Polo representou uma mudança drástica ao colocar em primeiro lugar a demanda por trabalhadores com ensino superior completo no mercado de trabalho local.

Tabela 5 - Vínculos na indústria de transformação em Goiana, segundo a faixa etária (2009 - 2017)

Ano	Até 18 anos		18 a 24 anos		25 A 29 anos		30 A 39 anos		40 A 49 anos		50 A 64 anos		65 ou mais		Total	
	Nr	%	Nr	%	Nr	%	Nr	%	Nr	%	Nr	%	Nr	%	Nr	%
2009	0	0,0%	331	13,8%	470	19,7%	874	36,6%	514	21,5%	195	8,2%	7	0,3%	2391	100,0%
2010	1	0,0%	336	14,4%	451	19,4%	827	35,5%	504	21,7%	203	8,7%	5	0,2%	2327	100,0%
2011	0	0,0%	935	15,3%	1141	18,7%	2141	35,0%	1298	21,2%	582	9,5%	15	0,2%	6112	100,0%
2012	0	0,0%	923	14,6%	1077	17,0%	2282	36,1%	1407	22,2%	630	10,0%	10	0,2%	6329	100,0%
2013	1	0,0%	963	14,3%	1094	16,2%	2397	35,5%	1530	22,7%	752	11,1%	12	0,2%	6749	100,0%
2014	32	0,3%	1671	17,1%	1901	19,5%	3399	34,9%	1838	18,9%	893	9,2%	14	0,1%	9748	100,0%
2015	48	0,4%	2334	20,6%	2393	21,1%	4060	35,8%	1778	15,7%	708	6,2%	22	0,2%	11343	100,0%
2016	25	0,2%	2944	23,0%	2803	21,9%	4464	34,8%	1866	14,6%	691	5,4%	26	0,2%	12819	100,0%
2017	11	0,1%	3045	23,5%	2890	22,3%	4652	35,9%	1765	13,6%	569	4,4%	22	0,2%	12954	100,0%
Total	118	0,2%	13482	19,0%	14220	20,1%	25096	35,5%	12500	17,7%	5223	7,4%	133	0,2%	70772	100,0%

Fonte: RAIS - 2017. Elaboração: Observatório do Mercado de Trabalho da Paraíba (OMT-PB)

Há mudanças significativas também no mercado de trabalho goiano quando analisada a faixa etária dos trabalhadores da indústria de transformação no período 2009-2017. De acordo com a tabela 5, houve um deslocamento para as faixas etárias mais jovens, apesar de a faixa de 30 a 39 anos seguir como a de maior número de vínculos em todos os anos.

As faixas de 25 a 29 anos e, principalmente, a de 18 a 24 anos têm uma clara tendência de aumento na participação dos vínculos, com expansão contínua em termos absolutos e relativos; enquanto que a faixa de 40 a 49 anos, mesmo mantendo um número significativo de trabalhadores, vem declinando sua participação em termos relativos.

O perfil etário da força de trabalho é condizente com a escolaridade requerida, analisada na tabela 4.

Tabela 6 - Evolução dos vínculos nos setores de atividade econômica, segundo a CNAE 2.0, em Goiana (2009 - 2017)

Ano	Cultivo de cana-de-açúcar	Fabricação de açúcar refinado	Fabricação de papel	Fabricação de embalagens de papel	Fabricação de produtos farmacêuticos	Fabricação de vidro plano e de segurança	Fabricação de cimento	Fabricação de artefatos de concreto, cimento, etc.	Fabricação de automóveis, camionetas e utilitários	Fabricação de autopeças
2009	3846	737	469	39	12	0	262	185	0	0
2010	3985	768	510	38	3	0	334	185	0	0
2011	69	4402	563	59	2	21	362	129	0	0
2012	84	4445	629	64	11	121	403	170	0	0
2013	87	4511	707	101	12	238	435	75	0	0
2014	102	4733	897	142	39	348	410	80	1464	797
2015	90	2357	957	160	77	409	417	70	2435	3134
2016	78	2183	947	165	84	394	333	52	3326	4363
2017	91	1195	900	172	96	410	153	89	4609	4357
Total	8432	25331	6579	940	336	1941	3109	1035	11834	12651

Fonte: RAIS. Elaboração: Observatório do Mercado de Trabalho da Paraíba

Através da CNAE 2.0 (tabela 6), comprova-se o peso dos setores de atividade econômica que impulsionaram o aumento dos vínculos em Goiana.

Assim, vê-se que a “Fabricação de automóveis, camionetas e utilitários” e a “Fabricação de autopeças”, como era de se esperar, foram as grandes responsáveis pela expansão do emprego industrial a partir de 2014.

Em proporção distinta, passou-se o mesmo no que se refere à “Fabricação de vidro plano e de segurança” a partir de 2011, refletindo a instalação da fábrica Vivix; e, de algum modo, com número

de admissões ainda menor, o fenômeno de aumento de vínculos se observa também na “Fabricação de produtos farmoquímicos”, que ganha impulso de 2014 em diante com a Hemobrás.

A indústria existente desde antes do *boom* de Goiana, retratada na tabela 6 pelos setores ligados ao papel e ao cimento, teve desempenho diverso. Enquanto a primeira, representada pela fábrica da Klabin, teve desempenho positivo na geração de empregos, com uma expansão praticamente contínua; a indústria de cimento teve oscilações com tendência declinante no emprego.

Chama atenção, na tabela 6, a discrepância entre o “Cultivo de cana-de-açúcar”, evidentemente declinante, com o da “Fabricação de açúcar refinado”, que no período assinalado teve uma performance bastante positiva entre 2011 e 2014, perdendo o fôlego, como toda a economia do país de 2015 em diante, e mesmo assim mantendo quase 1.200 vínculos em 2017.

Finalmente, é válido ressaltar que, mesmo com a elevação significativa do nível de emprego em Goiana na década 2009-2019, a taxa da população ocupada no município, em 2016, atingia uma parcela de 27,4% dos 79.455 habitantes, segundo o IBGE. Portanto, a informalidade segue tendo um peso significativo na geração de renda.

As mudanças no perfil ocupacional em Goiana

Que mudanças no perfil ocupacional foram produzidas a partir de tamanha transformação no mercado de trabalho em Goiana e região, assinaladas na seção anterior?

**Tabela 7 - Número de pessoas nas 20 maiores ocupações em Goiana
(2009 - 2017)**

PE-GOIANA		
CBO Ocupação 2002	Nr	%
Trabalhador volante da agricultura	21586	15,3%
Alimentador de linha de produção	9971	7,1%
Vendedor de comercio varejista	9141	6,5%
Assistente administrativo	6401	4,5%
Montador de veículos (linha de montagem)	4382	3,1%
Auxiliar de escritório, em geral	3254	2,3%
Faxineiro	2922	2,1%
Professor da Educação de Jovens e Adultos (EJA) do ensino fundamental (primeira à quarta série)	2754	2,0%
Servente de obras	2158	1,5%
Carregador (veículos de transportes terrestres)	2032	1,4%
Motorista de caminhão (rotas regionais e internacionais)	1964	1,4%
Mestre (indústria de automotores e material de transportes)	1602	1,1%
Mecânico de manutenção de máquinas, em geral	1575	1,1%
Costureiro na confecção em série	1552	1,1%
Almoxarife	1543	1,1%
Trabalhador da manutenção de edificações	1485	1,1%
Operador de caixa	1420	1,0%
Motorista de carro de passeio	1312	0,9%
Embalador, a máquina	1256	0,9%
Operador de empilhadeira	1225	0,9%
Subtotal	79535	56,5%
Total	140890	100,0%

Fonte: RAIS / Elaboração: Observatório do Mercado de Trabalho da Paraíba

A tabela 7 traz a soma dos vínculos das vinte ocupações com maior número de trabalhadores no período 2009-2017. O peso do passado agrícola ainda se faz presente, ocupando a primeira posição com o “trabalhador volante da agricultura”, com 21.586 empregos formais, representando incríveis 15,3% de todos os vínculos gerados no período.

Contudo, o setor automobilístico teve oito das vinte ocupações, algumas delas tipicamente desse segmento industrial, como “montador de veículos em linha de montagem” (4.382 vínculos – 3,1%), o “motorista de caminhão em rotas regionais e internacionais, conhecido como cegonheiro (1964 vínculos – 1,4%), o “mestre na indústria de automotores e material de transportes” (1.602 vínculos – 1,1%) e o “costureiro na confecção em série”, responsável pela produção de bancos de couro para os modelos produzidos no Polo (1.552 vínculos – 1,1%). Em outras quatro ocupações, o aumento no número de vínculos em Goiana ocorreu, certamente, pelo desempenho do setor automotivo, mas também estão presentes em outros segmentos industriais da cidade, como o “alimentador de linha de produção” (9.971 vínculos – 7,1%), o “mecânico de manutenção de máquinas, em geral” (1.575 vínculos – 1,1%), o “embalador, a máquina” (1.575 vínculos – 0,9%), e o “operador de empilhadeira” (1.225 vínculos – 0,9%).

Tabela 8 - Distribuição do estoque de emprego das 20 maiores ocupações em Goiana (2009 - 2017)

CBO Ocupação 2002	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Total
Alimentador de linha de produção	237	263	298	365	389	818	1916	2800	2885	21586
Montador de veículos (linha de montagem)	0	0	0	0	1	123	739	1403	2116	9971
Trabalhador volante da agricultura	3066	3068	2959	2961	3011	3199	1309	1280	733	9141
Vendedor de comercio varejista	850	1046	1135	1321	1085	1105	1030	910	659	6401
Costureiro na confeccao em serie	3	3	5	8	6	54	340	552	581	4382
Mestre (industria de automotores e material de transportes)	0	0	0	0	0	382	405	374	441	3254
Assistente administrativo	411	221	255	245	247	934	3010	729	349	2922
Auxiliar de escritorio, em geral	172	341	369	342	232	497	361	604	336	2754
Almoxarife	31	37	41	46	57	106	390	506	329	2158
Carregador (veiculos de transportes terrestres)	192	223	221	234	267	217	126	262	290	2032
Motorista de caminhao (rotas regionais e internacionais)	69	105	153	197	292	414	245	243	246	1964
Faxineiro	246	344	323	345	342	466	340	275	241	1602
Mecanico de manutencao de maquinas, em geral	97	97	105	144	128	290	291	209	214	1575
Operador de caixa	115	128	141	131	161	165	182	194	203	1552
Operador de empilhadeira	51	73	79	90	118	169	252	227	166	1543
Trabalhador da manutenção de edificações	169	204	235	223	56	89	138	215	156	1485
Embalador, a maquina	112	128	122	130	156	166	155	147	140	1420
Motorista de carro de passeio	147	159	167	175	115	139	143	141	126	1312
Professor da educacao de jovens e adultos do ensino fundamental (primeira a quarta serie)	6	459	538	562	87	708	111	160	123	1256
Servente de obras	144	96	155	133	397	739	260	166	68	1225

Fonte: RAIS / Elaboração: Observatório do Mercado de Trabalho da Paraíba

Entretanto, na análise da trajetória dos vínculos das ocupações no período (tabela 8), observa-se que o “Trabalhador volante da agricultura” está em franca decadência, ao passo que as que são

ligadas ao setor automotivo encontram-se em franco crescimento, ainda que algumas apresentem oscilações negativas no período analisado.

Se considerar apenas o último ano da série histórica, a tabela 8 traria em primeiro lugar o “Alimentador de linha de produção” e, em segundo, o “Montador de veículos na linha de montagem”, sendo somente em terceiro o “Trabalhador volante da agricultura”. O “Costureiro na confecção em série” e o “mestre na indústria de automotores e material de transportes” também aparecem com destaque entre as ocupações que têm tido maior presença no mercado de trabalho local.

Em resumo, a interpretação sobre as tabelas 7 e 8 é de que elas expressam, nos tipos de ocupação, a transição de uma sociedade baseada em atividade agrícola na cana-de-açúcar para uma sociedade industrial de larga escala, intensiva em capital nos setores “de ponta”, como a automobilística, as autopeças, o farmoquímico, etc.

Mais do que isso, elas expressam também os desafios para uma qualificação profissional que requer um trabalhador mais escolarizado (tabela 4) para ocupar as vagas geradas na indústria, sobretudo a automobilística.

Os efeitos da reforma trabalhista em Goiana?

A reforma trabalhista – Lei 13.467 – foi promulgada em junho de 2017 e entrou em vigor em novembro do mesmo ano. A promessa do governo Temer de que a flexibilização da legislação trabalhista possibilitaria uma expansão do emprego tem se mostrado uma falácia, incapaz de reverter o quadro de agravamento da desocupação frente ao baixo crescimento, em 2017 e 2018, com um PIB de 1,06% e 1,12%, respectivamente. Portanto, a nova lei significa, na prática, nada mais do que a mera perda de direitos consagrados há décadas.

O conjunto das tabelas mostrou até aqui que o mercado de trabalho de Goiana conseguiu ir ao sentido contrário da debacle do emprego nos anos 2015 e 2016 devido ao forte crescimento sustentado pelos investimentos públicos e privados na efetivação do Polo Automotivo.

A persistência de um quadro econômico de fraco desempenho, contudo, já tem se feito sentir em 2018 e 2019 mesmo na indústria de transformação de Goiana, conforme mostra a tabela 9.

Tabela 9 - Saldo na movimentação de emprego, por setor de atividade econômica - Goiana (jan. 2018 - abr. 2019)

Mês	Indústria de transformação	Serviços Industr de Utilidade Pública	Construção Civil	Comércio	Serviços	Administração Pública	Agropecuária, extr vegetal, caça e pesca	Total
jan/18	330	2	8	-17	28	0	7	358
fev/18	246	-1	3	15	4	0	-14	252
mar/18	-280	2	12	12	75	0	-8	-186
abr/18	116	0	1	-7	2	0	-12	99
mai/18	307	-2	10	23	40	0	-1	376
jun/18	57	1	17	0	-27	0	4	52
jul/18	114	1	-7	-8	19	0	-6	114
ago/18	114	0	-15	7	34	0	24	164
set/18	-34	0	-28	0	14	0	11	-37
out/18	-106	-1	14	-3	5	0	-31	-122
nov/18	-20	3	-3	47	9	0	2	38
dez/18	-130	1	-13	6	0	0	2	-133
SUBTOTAL 2018	714	6	-1	75	203	0	-22	975
jan/19	-88	1	3	-22	3	0	5	-98
fev/19	25	-1	4	14	24	0	0	65
mar/19	-65	-1	19	-21	-27	0	2	-93
abr/19	35	2	-6	12	97	0	-6	134
SUBTOTAL 2019	-93	1	20	-17	97	0	1	8
Total	621	7	19	58	300	0	-21	983

Fonte: CAGED. Elaboração: Observatório do Mercado de Trabalho da Paraíba

Os dados do CAGED, captados na tabela 9, indicam que o mercado de trabalho em Goiana manteve um saldo positivo em 2018, sobretudo devido aos setores da indústria de transformação e ao de serviços, que acumularam, entre admissões e desligamentos, um superávit de 714 e 203 vagas, respectivamente.

Contudo, o último quadrimestre de 2018 teve sucessivos saldos negativos, acumulando 290 desligamentos a mais que admissões na indústria de transformação, revertendo o cenário favorável que prevalecia na cidade desde a fase de construção das fábricas do Polo.

A dinâmica do mercado de trabalho no primeiro quadrimestre de 2019 seguiu desaquecida nesse setor, que, como os dados apontam, tem sido o principal motor da geração de emprego desde 2011. O fraco desempenho na indústria de transformação “puxou

para baixo” o emprego em Goiana, compensado pelo desempenho no setor de serviços, que superou em quatro vagas as perdas da indústria de transformação.

Assim, o que a tabela indica é que o “novo mercado de trabalho” em Goiana: pujante na expansão do emprego como reflexo do investimento e da atividade econômica aquecida na cidade; de perfil industrial; mais jovem e mais escolarizado, enfim vem cedendo à dinâmica conjuntural. Sem “voltar ao passado” do emprego concentrado na área rural canavieira, em 2019, pelo que indicam os dados da tabela 9, o desempenho do mercado de trabalho sentirá mais o peso conjuntural do baixo crescimento econômico do país.

Tabela 10 - Distribuição das 10 ocupações com maior número de vínculos, segundo o tipo de contratação atípica, em Goiana (2009 - 2017)

Ocupações	Temporário	Aprendiz	CLT Urbano Determinado	CLT Rural Determinado	Contrat Prazo Determinado	Total
Trabalhador volante da agricultura	0	0	186	16161	0	16347
Faxineiro	3	0	936	0	0	939
Motorista de carro de passeio	0	0	324	0	0	324
Auxiliar de escritório, em geral	0	270	4	1	2	277
Motorista de caminhão (rotas regionais e internacionais)	8	0	101	0	15	124
Mecânico de manutenção de máquinas, em geral	0	94	12	7	0	113
Alimentador de linha de produção	0	55	20	0	0	75
Assistente administrativo	1	13	60	0	1	75
Vendedor de comércio varejista	12	5	21	0	3	41
Operador de empilhadeira	0	0	31	0	0	31
Total	24	437	1695	16169	21	18346

Fonte: RAIS / Elaboração: Observatório do Mercado de Trabalho da Paraíba

Considerando apenas as formas atípicas de contratação entre 2009 e 2017, portanto, antes da reforma trabalhista, a ocupação do “trabalhador volante da agricultura”, justamente por sua condição “volante”, era a que mais tinha vínculos com prazo determinado.

“Faxineiros”, “motoristas de carro de passeio”, “motorista de caminhão em rotas regionais e internacionais”, “assistente de produção” e “operador de empilhadeira” também contribuíram para que a contratação por prazo determinado fosse a forma mais frequente de vínculos atípicos em Goiana.

A tabela ressalta que em outras ocupações, como a de “auxiliar de escritório em geral”, “mecânico de manutenção de máquinas”

e “alimentador de linha de produção”, prevaleceu a contratação como aprendiz.

Vê-se, portanto, que muitas formas atípicas de vínculo, sobretudo aquelas com prazo determinado, já eram uma realidade em Goiana antes da reforma, atestando que o argumento de seus defensores acerca da “rigidez da legislação trabalhista dificultar a contratação” é desmentido pelos dados do CAGED, que revelam um mercado de trabalho flexível desde antes das mudanças na lei.

Tabela 11 - Distribuição das 15 ocupações com maior número de admissões, segundo o tipo de contratação atípica, em Goiana (2018 - 1o trim. 2019)

CBO 2002 Ocupação	Contrato Trabalho Prazo Determinado	Aprendiz	Parcial	Intermitente	Total
Auxiliar de Escritório, em Geral	14	54	3	0	71
Alimentador de Linha de Produção	45	5	0	0	50
Assistente Administrativo	7	25	0	0	32
Trabalhador Volante da Agricultura	29	0	0	0	29
Tratorista Agrícola	18	0	0	0	18
Mecânico de Manutenção de Máquinas, em Geral	1	0	0	9	10
Operador de Produção (Química, Petroquímica e Afins)	8	0	0	0	8
Professor da Educação de Jovens e Adultos do Ensino Fundamental (Primeira a Quarta Série)	0	0	7	0	7
Repositor de Mercadorias	2	4	0	0	6
Soldador	0	0	0	6	6
Faxineiro	4	0	1	0	5
Operador de Empilhadeira	3	0	0	1	4
Motorista de Carro de Passeio	2	0	0	0	2
Operador de Caixa	0	0	0	2	2
Vendedor de Comércio Varejista	1	1	0	0	2
Total	134	89	11	18	252

Fonte: CAGED / Elaboração: Observatório do Mercado de Trabalho da Paraíba

A tabela 11 mostra que, mesmo com a reforma trabalhista em vigor, no ano de 2018, persistiu o contrato por prazo determinado e o trabalho aprendiz como as principais formas de contratação atípica.

A novidade da reforma, com a criação do trabalho intermitente, ainda não tem expressão significativa (está abaixo de 10% dos contratos atípicos do período), exceto nas ocupações de “mecânico de manutenção de máquinas”, “soldador” e de “operador de

caixa”. Entre os vínculos parciais, destaca-se o “professor de EJA no ensino fundamental”.

Observa-se que as ocupações relacionadas ao setor automotivo aparecem em menor proporção na relação das ocupações com maior quantidade de contratação atípica, perdendo a primazia para as do setor de serviços: “auxiliar de escritório” e “assistente administrativo”.

Supõe-se que o elevado nível de desemprego em geral – que em doses menores passou a atingir também Goiana – tem “inibido” os efeitos da reforma trabalhista. Em outras palavras, a desocupação supera as possibilidades de vínculo flexível, atípico em relação ao que previa a CLT. Vínculos estes que já existiam no período anterior à nova Lei, mas, de agora em diante, poderão ser utilizados com maior segurança jurídica por parte dos empregadores.

Imagina-se que os efeitos flexibilizadores e precarizantes reforçados pela reforma serão mais sentidos no contexto de elevação do nível de emprego, ou seja, a retomada do emprego, quando vier, provavelmente será em modalidades mais flexíveis de contratação e com pesos diferentes entre os diversos setores. Ao que tudo indica, até o momento, os trabalhadores do Polo Automotivo não serão os mais atingidos, comparado aos setores de comércio e serviço.

As condições para a ação sindical dos metalúrgicos no Polo Automotivo de Goiana

O Sindicato dos Metalúrgicos de Pernambuco (Sindmetal-PE) representa a categoria profissional em todo o Estado, mas só terá presença mais efetiva em Goiana a partir da instalação do Polo Automotivo.

Sua fundação vem de 1935, mas sua atuação política manteve-se dentro dos estreitos limites de uma ação assistencialista e burocrática (FERREIRA, 2014) até que um grupo de oposição sindical saiu-se vitorioso nas eleições de 1981, inspirando-se e construindo

a Central Única dos Trabalhadores (CUT), à qual se mantém filiado até hoje.

A categoria metalúrgica tinha aproximadamente 35.000 trabalhadores em Pernambuco em 2015 (ano de inauguração do Polo) e o Sindmetal-PE contava, então, com uma taxa de sindicalização em torno de 10%, segundo entrevista concedida pelo presidente da entidade. Esse número tem sido mais ou menos constante.

A página da empresa na internet informa que, em outubro de 2019, havia 9.050 empregados (3.300 na Jeep; 4.900 nas sistematizadas; e 850 indiretos), o que significa, aproximadamente, uma concentração de 25,0% da base de representação sindical entre os trabalhadores do Polo Automotivo.

Para além de uma grande ampliação quantitativa da categoria metalúrgica na região da Mata Norte, a ampliação do número de empregados a partir do funcionamento da Fiat-Chrysler representa um grande desafio na atuação do Sindicato, que se viu à frente de um segmento da categoria cujo perfil social e político ela atualmente desconhecia: o trabalhador da indústria automobilística.

De acordo com o website da empresa, a média de idade dos trabalhadores é de 30 anos; 78% oriundos do próprio Estado e 82% da região Nordeste; 82% são homens e 18% mulheres. Quanto à escolaridade, 55% têm ensino médio e 30% ensino superior, o que condiz com os dados da RAIS apresentados nas seções anteriores.

É sabido que a trajetória ocupacional desses trabalhadores é bastante diversa. Na *website* da Jeep, percebe-se a autovalorização da empresa ao dar oportunidade para trabalhadores de atividades informais, como a pesca tradicional de mariscos, comércio ambulante, serviços domésticos, ou oriundos da atividade canavieira nos engenhos e nas usinas, entre outras. Entre os entrevistados da pesquisa assinalam-se trajetórias que passaram pelo primeiro emprego (sem experiência prévia), pela construção civil, e atividades industriais em cidades próximas, como Igarassu e Paulista.

Para Stefan Ketter, então vice-presidente global de manufatura e responsável direto pela implantação da fábrica de Goiana, a falta de experiência industrial da força de trabalho representou uma oportunidade de formar o trabalhador dentro da filosofia que se queria implantar na fábrica:

[...] a primeira e grande vantagem que tivemos aqui [em Goiana] foi treinar o pessoal do zero, sem vícios, para aquilo que queríamos. Encontrar mão de obra foi a nossa grande preocupação no começo, por isso focamos na seleção e qualificação. (...) Olhando para o resultado hoje nunca imaginávamos que pudéssemos ter tanto sucesso (KUTNEY, 2015: p.18).

Na mesma linha, Adauto Duarte, então diretor de recursos humanos do Polo Automotivo Jeep, admitiu que o foco da seleção dos operários da Jeep não foi técnico: “o critério de seleção dos funcionários foi puramente comportamental. ‘Sabíamos que seria necessário passar o conhecimento, mas a pessoa tinha de ser curiosa. Buscávamos o perfil certo: indivíduos com coragem para mudar e muita determinação’, explica” (RIATO, 2015, p.30).

Em termos práticos, segundo a coordenadora da Agência Pública de Emprego em Goiana, na época em que se faziam as primeiras contratações, o encaminhamento prioritário para as vagas era das pessoas que passavam pelos cursos de qualificação. De acordo com seu depoimento, na ocasião: “quem se destaca no curso já sai praticamente empregado”, que, em outras palavras, “são aqueles que, ao terminar suas tarefas, procuravam pelo professor para perguntar o que mais tinham para fazer; aqueles que não gostariam de perder tempo sem estar fazendo mais alguma coisa”. Para ela, “só o fato de concluir [o curso] já representa uma disciplina e uma boa vontade em aprender!” A evasão de alunos estava na faixa de 40% a 50% dos inscritos, segundo uma impressão da coordenadora. “Boa parte da população, sobretudo jovens, ainda não despertou para essa realidade”, disse.

O alto investimento da FCA em tecnologia e sistema de produção altamente sofisticados tem por fundamento para seleção do trabalhador uma questão comportamental, de adesão à política da empresa (os pilares do sistema produtivo denominado World Class Manufacturing – WCM), através de atitudes proativas, responsabilidade, dedicação, vontade de acertar, capacidade comunicativa, desejo de aprender, de ensinar e ajudar os colegas, predisposição ao trabalho polivalente atuando em várias células quando necessário, ambição de querer algo mais do que um emprego, disponibilidade e motivação para atender os chamados da empresa em momentos críticos da produção, mesmo que seja em finais de semana ou feriados. Nas células de produção, o trabalhador com esse perfil deve formar “uma família”, em que a figura chave é o *team leader*, que, de acordo com o Código de Conduta do grupo FCA, deve cumprir os seguintes requisitos:

Servir como um exemplo: como líder, a nossa expectativa é que você molde o comportamento ético dos integrantes da sua equipe em todos os momentos, e que você sempre mantenha padrões éticos e de integridade acima das necessidades ou resultados do negócio. Também esperamos que você apoie sua equipe na compreensão e adesão à essência do código, assegurando que cada profissional tenha tempo e possa concluir com êxito o treinamento necessário. Seu fracasso na supervisão adequada pode também ser uma violação do Código. Em certas circunstâncias, a falha ao cumprir essas responsabilidades também pode sujeitar um líder a ação disciplinar ou processos judiciais. Criar um ambiente de trabalho seguro e que apoie o relato: Esperamos que todos os nossos Líderes no Grupo FCA ofereçam um ambiente em que as pessoas se sintam confortáveis e apoiadas para discutir suas preocupações (NEVES, 2017, p.82).

Assim, a dinâmica de consentimento operário precisa ser atualizada e reafirmada sempre pelos *team leaders*, estimulando a percepção de que os benefícios do WCM são de algum modo compartilhados entre a empresa e os trabalhadores, recompensando estes seja material ou simbolicamente. Essa “certeza” ajuda a tornar suportáveis os momentos mais intensos de pressão, cobranças, ritmo ou esforço físico, entre outras situações no cotidiano fabril.

Se (ou quando) extrapolado um limite aceitável aos trabalhadores, abre-se a possibilidade de evidenciar para eles um senso de injustiça ou de exploração da empresa, gerando assim insatisfação, individual ou coletiva, potencializando conflitos nas relações de trabalho:

Em parte, isso aconteceu em 17/4/2018, quando a grande imprensa noticiou a morte de Vandson Milton da Silva, trabalhador da Jeep, por acidente de trabalho no setor de funilaria⁷. Este é um dos momentos em que se questiona a legitimidade e potencializa o rompimento em torno do consentimento das práticas gerenciais. No mesmo dia, um trabalhador com medo de ser identificado, colocou o seguinte depoimento em redes sociais, sem imagem e com voz metalizada:

“Somos escravos!... A gente não vale nada! Eles pisam; eles fazem o que quiser! Não tem respeito algum pelo trabalhador! Depois que o garoto morreu, não passou meia hora a produção... tudo voltou ao normal! Pessoas na linha, aos prantos, tremendo... perdemos um amigo de trabalho e eles não tem respeito por nós. Não tem respeito algum por nós!! [pausa chorando] A gente se sente nada! Não servimos para nada! A vida de nosso companheiro só valeu um minuto de silêncio” (Informação verbal).

7 (<https://g1.globo.com/google/amp/g1.globo.com/pe/pernambuco/noticia/operario-morre-em-acidente-de-trabalho-na-fabrica-da-jeep-no-grande-recife.html>).

Em contraposição a essa revolta anônima, outro trabalhador do setor afirmou em entrevista à pesquisa:

Eles [o sindicato] queriam que a empresa tivesse parado pra investigar, passar alguma coisa pros funcionários... Só que a Jeep tem que entregar os carros... Ela fabrica carro já vendido pro mundo inteiro. Um dia parado o prejuízo é grande! Depois, quem vai repor esse prejuízo? Hoje a gente trabalha no sábado por conta da greve dos caminhoneiros. Nós ficamos parados 5 dias, dá uns 900 carros... Nesse dia que o cara morreu a gente não podia parar de jeito nenhum! A gente já tem na cabeça que ela [empresa] exige segurança, exige o uso de EPIs... Não foi um impacto tão grande porque... a gente tem aquela mentalidade de que lá tem técnico de segurança, tem que ter atenção, tem que ter bloqueio de máquinas!... Diz o boato que passou uma chapa de ferro quente por cima dele; queimou ele. Se ele tava mexendo na máquina, fazendo alguma limpeza, tinha que ter bloqueado a máquina, e ele não fez isso!... Eu acho que foi um erro dele. A empresa exige [cuidado]. [Foi] uma falta de atenção dele... Por isso quando o Sindicato chegou lá, entregou o papel lá pra gente falando que deveria parar pra dar uma explicação melhor aos funcionários e à sociedade, o pessoal já tava com a mentalidade que o negócio não é assim... Ela tem um compromisso de entregar o carro e tem com o funcionário que precisa ter segurança. Nossa cabeça já tá moldada para isso, que [a fabricação de carros] não pode parar (Informação verbal).

De modo geral, a maioria dos trabalhadores entrevistados afirmam ter orgulho de trabalhar na Jeep e o uso do uniforme nas ruas da cidade representa um signo de distinção social na comunidade local. Esse sentimento expresso em vários depoimentos revela, em alguma medida, o grau de consentimento obtido dentro da empresa através da consolidação de uma hegemonia no “chão de fábrica”, com redução no grau de conflito mesmo em situações extremas, como a do acidente fatal, ainda que não se excluam resistências individuais atomizadas. Isso não veio da noite para o dia, tampouco é fruto de trabalhadores “atrasados” ou “ingênuos” que se deixariam iludir pela empresa. Foi, sim, o resultado de uma construção social tecida cuidadosamente como uma política ativa da empresa desde o período de sua introdução em Goiana.

Nesse contexto, consolidar-se perante os trabalhadores da Jeep tem sido um desafio enorme do Sindicato dos Metalúrgicos de Pernambuco (Sindmetal-PE). Até o momento, há somente quatro trabalhadores sindicalizados entre os 9 mil empregados na empresa, dois na Jeep (um deles, membro da Direção do Sindmetal-PE); e outros dois em diferentes empresas sistemistas. Contudo, a representação sindical dentro da empresa não é despercebida, como se evidencia nas entrelinhas do depoimento de uma jovem trabalhadora:

...sempre tem um pessoal do sindicato entregando uns panfletos (...) eu prefiro não pegar, a maioria não pega... tem receio. Não que a gente deixe de saber o que acontece. A gente sabe... Só não quer ter esse contato [com o sindicato]... queima, de uma certa forma... o pessoal [da empresa] fica de olho! Isso acontece (...) ninguém quer arriscar!... (Informação verbal).

O medo da trabalhadora com as consequência que podem lhe acarretar o simples fato de pegar um panfleto do Sindmetal-PE é compartilhado por todos os demais entrevistados. Segundo

entrevista do sindicalista, a Jeep também coage os trabalhadores com uma prática antissindical persistente no dia a dia: persegue e isola os poucos sindicalizados; infiltra chefes nas assembleias sindicais; amedronta trabalhadores que pegam panfleto do sindicato; demite trabalhadores que têm amizade ou que se aproximam do sindicalista, que evitam ser visto em público com colegas por reconhecerem que “têm seus passos vigiados dentro da empresa”.

Contudo, é interessante ressaltar que mesmo não pegando o material de divulgação do sindicato, a trabalhadora entrevistada afirmou que “todos sabem o que acontece”, evidenciando uma comunicação entre trabalhadores no “chão de fábrica” que escapa ao controle da gerência e dos *team leaders*.

Segundo entrevista com o presidente do Sindicato dos Metalúrgicos de Pernambuco (Sindmetal-PE), em 24/04/2015, a fábrica da Fiat-Chrysler em Goiana pagava salário maior que o da Convenção Coletiva de Trabalho da categoria vigente no Estado, em 2015, mas estava (e ainda está) bem abaixo das demais montadoras em outros Estados, inclusive em relação à fábrica de Betim. Disse ele: “Não queremos nos espelhar em Betim; mas na conjuntura de crescimento econômico de Pernambuco. A Fiat pode oferecer muito mais do que está pagando aqui”.

Para efeito demonstrativo, segue um quadro com algumas cláusulas econômicas comparando com o Acordo Coletivo de Trabalho (ACT) da FCA com o Sindicato dos Metalúrgicos de Betim (MG) e com o de Pernambuco:

**Quadro 1 – Comparação entre o Acordo Coletivo de Trabalho (ACT)
com a FCA em Goiana-PE e em Betim-MG**

Tema	ACT Sindmetal-PE X FCA Vigência: 1º/11/2016 a 31/10/2017	ACT Sind. Metal. Betim X FCA Vigência: 1º/01/2016 a 31/12/2016
Piso Salarial	R\$ 1.057,82	R\$ 1.348,60
Reajuste Salarial	<p>A partir de 1º de novembro de 2016, os salários dos empregados beneficiados serão reajustados de acordo com os seguintes critérios e percentuais escalonados:</p> <p>a) Para salários de até R\$ 4.300,00 será concedido reajuste salarial de acordo com 100% (cem por cento) do INPC/IBGE acumulado no período de 1º de novembro de 2015 a 31 de outubro de 2016;</p> <p>b) Para salários superiores a R\$ 4.300,00 (quatro mil e trezentos reais): será concedido aumento ou reajuste salarial único no valor equivalente a 100% (cem por cento) do INPC/IBGE acumulado no período de 1º de novembro de 2015 a 31 de outubro de 2016, aplicado sobre o valor de R\$ 4.300,00, em parcela fixa a ser adicionada aos salários.</p>	<p>A partir de 1º de janeiro de 2016, os salários dos empregados beneficiados serão reajustados de acordo com os seguintes critérios e percentuais escalonados:</p> <p>a) Para salários de até R\$ 6.224,00 será concedido reajuste salarial 9,90% sobre o salário de outubro de 2014;</p> <p>b) Para salários superiores a R\$ 6.224,00 será concedido aumento ou reajuste salarial único no valor de R\$ 616,18 em 1º de janeiro de 2016.</p>
Hora extra	<p>a) Nos dias úteis, 60%</p> <p>b) Nos dias de repouso obrigatório e feriados civis e religiosos, 100%, sem distinção, de modo que resulte na seguinte forma remuneratória: DSR + horas trabalhadas em dobro.</p> <p>c) Nos dias de sábados já compensados e trabalhados, salvo a hipótese prevista no item 8 desta cláusula, as horas trabalhadas serão remuneradas com o acréscimo de 70%</p>	<p>a. Nos dias úteis, 60% até o limite de 20 horas mensais;</p> <p>b. Nos dias úteis, 65% de 20 a 40 horas mensais;</p> <p>c. 75% aos sábados, quando esse houver sido compensado em outros dias;</p> <p>d. 85% acima de 40 horas mensais</p> <p>e. 100% nos dias de repouso semanal remunerado e feriados</p> <p>f. 150% nos casos e “dobra de jornada”</p>

Fonte: Acordos Coletivos do Sindmetal-PE X FCA
e do Sindicato dos Metalúrgicos de Betim X FCA

Elaboração própria.

O quadro 1 demonstra uma diferenciação na remuneração praticada pela FCA em Betim e Goiana, mais favorável ao primeiro. O principal ponto de reivindicação na campanha dos metalúrgicos na Jeep, em 2017, foi a implantação de um programa de Participação nos Lucros e Resultados (PLR) em Pernambuco, uma vez que os trabalhadores das plantas de Campo Largo (PR) e a de Betim (MG) já recebiam R\$ 4.500,00 e R\$ 4.737,00, respectivamente. No material da campanha do Sindmetal-PE, a palavra de ordem era “Fábrica da Jeep: sofisticação, tecnologia e muito desrespeito ao trabalhador!”. O resultado foi a conquista de R\$ 2.854,50 como PLR.

Disse o sindicalista da Jeep:

“Muitos trabalhadores, *team leader*, duvidavam que a gente conseguiria a cesta básica... Ele [refere-se a um colega, *team leader*] dizia pra mim: ‘Rapaz a empresa nos orienta todo dia a dizer que não vai dar cesta básica’. O discurso deles internamente era totalmente de encontro ao que a gente dizia. Eles eram orientados a dizer que não ía conseguir cesta básica, que não ía conseguir PLR [o Sindicato conquistou a cesta básica em fevereiro de 2017 e a Participação nos Lucros e Resultados - PLR em novembro de 2017, junto com outras conquistas] (Informação verbal).

Os conflitos capital-trabalho, entendidos aqui de forma latente, como elemento disjuntivo em termos prático-discursivos e simbólicos (percepções diferenciadas) entre gestores e trabalhadores, são fartamente revelados nos materiais empíricos da pesquisa e se evidenciam em manifestações individuais de insatisfação por meio do que Scott (2004) denomina de “resistência cotidiana”, enquanto as atividades de mobilização do Sindicato dos Metalúrgicos de Pernambuco tem mostrado maior dificuldade de conquistar a adesão dos trabalhadores.

Ao mesmo tempo em que as entrevistas revelam a existência de um orgulho dos funcionários por pertencerem ao Polo e

indicam que há melhoria nas condições de vida após a admissão na empresa; os depoimentos também explicitam o limite da aceitação do discurso justificador da FCA, quando confrontado com a prática cotidiana das condições de trabalho.

Sinal de que, mesmo com todas as dificuldades para a ação sindical, tanto pelo discurso de justificação da empresa incorporado por trabalhadores, como pela prática antissindical, há espaço para expressão de dissenso, de insatisfação e conquista. Nas palavras do presidente do Sindmetal-PE:

“Lá na frente esses trabalhadores vão entender que a mão de obra deles, de fato, é bem precarizada por que o valor agregado que eles estão produzindo é bem superior ao que eles recebem. A riqueza vai muito pro Capital, vai muito pra empresa. Eu não tenho dúvidas que os trabalhadores que estão lá vão entender da forma melhor lá na frente, que eles têm que ser valorizados cada vez mais” (Entrevista com o presidente do Sindicato dos Metalúrgicos de Pernambuco, 24/4/2015).

Considerações Finais

A pergunta inicial do artigo sobre a evolução dos desdobramentos econômicos e sociais no território de Goiana após quatro anos da inauguração do Polo Automotivo, mostrou respostas distintas quanto ao mercado de trabalho e ao enraizamento do Sindicato dos Metalúrgicos de Pernambuco na região.

Os dados da RAIS e do CAGED evidenciaram que a chegada do Polo Automotivo de Goiana promoveu uma dinâmica de mudança estrutural do mercado de trabalho local, com a grande ascensão do emprego na indústria de transformação, sobretudo, as ocupações ligadas ao setor automotivo. O desempenho nesse setor fez com que o município não tenha sentido tanto a crise econômica

nacional em 2015 e 2016 e compensou a flutuação negativa do nível de emprego em outros setores de atividades.

A elevação do emprego industrial em função do Polo fez com que se estabelecesse outro perfil de trabalhador para corresponder às novas ocupações que assumiram a primazia do mercado de trabalho: mais jovem e escolarizado, embora, no Talvez o parágrafo-quesito de gênero, tenha-se mantido majoritariamente masculino. Os dados do CAGED, no primeiro quadrimestre de 2019, parecem indicar que a continuidade da expansão do emprego no setor industrial dependerá de novos investimentos (novas fábricas) daqui para frente. Elas já foram anunciadas pela Jeep, recentemente, na imprensa, indicando que poderá quase dobrar o número de trabalhadores em um futuro não tão distante.

Assim, se por um lado os salários praticados no Polo são maiores que os de empregados de outros setores de Goiana e da categoria metalúrgica em Pernambuco; por outro, a Jeep e sistemistas estão entre as de menor remuneração quando confrontadas com outras montadoras em território nacional.

Os impactos de emprego e salário do Polo em Goiana e região se fizeram, praticamente, à revelia do Sindicato dos Metalúrgicos que tem enfrentado grande dificuldade de efetivar sua representatividade pela sindicalização e, também, de enraizar sua organização no local de trabalho. Ainda assim, tem obtido conquistas, sendo a principal, até o momento, a PLR, mesmo abaixo das plantas da FCA em Betim/MG e Campo Largo/PR.

Os dados indicam que o trabalho formal sentirá os efeitos da reforma trabalhista na cidade, talvez mais em setores como comércio, serviços e construção civil, e menos na indústria de transformação. Quanto ao fortalecimento do Sindmetal-PE no Polo Automotivo, deve-se considerar que, além das dificuldades específicas enfrentadas na FCA, ele terá que lidar com as profundas mudanças estruturais que estão afetando todo o sindicalismo brasileiro na atual conjuntura.

Referências

FERREIRA, Rafael Leite. Sindicalismo vigiado: a espionagem do regime militar sobre a diretoria “Zé Ferrugem” do Sindicato dos Metalúrgicos de Pernambuco. **Revista Temporalidades**. Belo Horizonte, n. 3, v. 6, p.7-32, set./dez.2014.

KUTNEY, Pedro. Entrevista: Stefan Ketter trouxe o estado da arte ao Polo Jeep. **Revista Automotive Business**, Edição Especial, junho de 2015.

LADOSKY, Mario Henrique. *Trabalho, Desenvolvimento e Território: potencialidades e desafios do Polo automotivo de Pernambuco*. In RAMALHO, José Ricardo; RODRIGUES, Iram Jácome (organizadores). *Trabalho e Ação Sindical no Brasil Contemporâneo*. São Paulo: Annablume, 2015.

_____. *Uma nave extraterrestre aporta no canavial: a instalação da Fiat em Goiana (PE)*. XIV Encontro Nacional da ABET: Campinas, julho 2015b.

_____. *Tradição e modernização das relações de classe em Goiana (PE)*. 39º Encontro Anual da ANPOCS: Caxambu (MG), outubro 2015c.

_____. *Organizzazione del lavoro e relazioni di lavoro nel Polo Automotive del Pernambuco: l'applicazione del World Class Manufacturing alla Fiat Chrysler di Goiana (Brasile)*. *Sociologia Del Lavoro*, v. 151, p. 43-62, 2018.

LADOSKY, Mario Henrique; MARTINS, Fernando; PRADO, Marcos Lázaro. *Trabalho e desenvolvimento no Brasil: um estudo sobre o impacto da realocização da indústria automotiva em regiões não industriais*. IX Congresso de la Asociación Latinoamericana de Estudios del Trabajo (ALAST): Bogotá, julho 2019.

MARTINS, Fernando; PRADO, Marcos Lázaro; LADOSKY, Mario Henrique. *The global vehicle assembly industry and its periphery: a*

comparative study on the work reconfiguration in Brazil. XIX ISA World Congress of Sociology. Toronto, julho 2018.

NEVES, Taynara de Carvalho. **Novas e Velhas Relações de Trabalho na Fábrica mais moderna do Brasil: o caso do Polo Automotivo Jeep em Goiana-PE (2015-2016)**. Natal, 2017. 117f. Dissertação (mestrado em Estudos Urbanos e Regionais) – Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, 2017.

RAMALHO, José Ricardo. A re-espacialização da indústria automobilística no Brasil. In Workshop “Indústria Automobilística: Trabalho e Território”. Curitiba: UFPR, 11-12 de novembro de 2004.

RIATO, Giovanna. Revolução Social em Goiana: em região sem tradição industrial, a FCA inovou para recrutar e investiu em treinamento. **Revista Automotive Business**, Edição Especial, junho de 2015.

SILVA, Almir Cléydison Joaquim da. **Políticas recentes de industrialização do Nordeste brasileiro: o caso do Polo Automotivo de Goiana**. João Pessoa, 2016. 94 f. Monografia (TCC em economia) – Bacharelado em Ciências Econômicas, Universidade Federal da Paraíba, 2016.

A FÁBRICA DA FIAT/CHRYSLER EM GOIANA/PE:

O CASO DAS MARISQUEIRAS QUE SE TORNARAM OPERÁRIAS¹

Valéria Costa Aldeci de Oliveira

Introdução

O município de Goiana vem passando por transformações socioterritoriais significativas, nas últimas décadas, em decorrência da implantação do Polo Automotivo na região, constituindo-se uma nova região de desenvolvimento para o estado de Pernambuco, além das históricas atividades produtivas: as usinas de cana-de-açúcar, as fábricas de celulose, fábricas de vidros, fábricas de cimento, que historicamente já provocavam conflitos e choques ambientais e sociais para os atores locais. Com a chegada da Fiat Chrysler, veem-se metamorfoseadas as relações de trabalho, as relações sociais de gênero e as tradições locais, na medida em que a cidade de Goiana possui uma forte tradição cultural, com grupos de artesanato e folclóricos que, segundo os depoentes da pesquisa, estão sendo ameaçados pela influência do grande capital na região.

Em volta dessa questão, pretendemos, nesse artigo, analisar como se processaram as transformações e as permanências nas relações de gênero e de trabalho das mulheres, que passaram de um trabalho tradicional, na maré, e toda a sociabilidade a ele

1 Este artigo é parte da tese de doutorado no Programa de Pós-Graduação em Sociologia da UFPB.

relacionada, para uma relação de trabalho na fábrica, com repercussões no tempo, no espaço e na sociabilidade, típicas de uma rotina fabril.

A pesquisa empírica iniciou-se no ano 2015, e seguiu nos anos subsequentes de 2016 e 2017. Quanto ao recurso metodológico, optou-se pela observação participante e para as entrevistas aprofundadas, recorreremos à história oral, enquanto uma metodologia interdisciplinar que permite reconstituir a memória dos processos de trabalho e das relações sociais de gênero, na medida em que pretendíamos contrastar a lógica do trabalho na fábrica com a do trabalho na pesca.

A trilha teórica e metodológica precisava dar conta desse processo de mudança, que ao mesmo tempo era objetivo, e se referia aos processos sociológicos mais amplos, concernentes ao processo estrutural de acumulação do capital, mas revelavam, por outro lado, aspectos subjetivos que envolviam questões como valores, as tradições, as afeições e a sociabilidade de populações tradicionais e pesqueiras. Para atender essa dupla dimensão, objetiva e subjetiva, dos processos de transformação em curso nas comunidades pesqueiras, recorreu-se à noção de experiência em Thompson.

Com efeito, a noção de experiência incorpora à tradição marxista um conhecimento substantivo, em que considera os projetos humanos de compaixão, ambição, amor, orgulho, autossacrifício, lealdade, traição e calúnia que, segundo Thompson, foram silenciados por Marx, ou reduzidos ao circuito do capital. Enfim, recupera a importância das questões subjetivas no mesmo patamar das questões objetivas (THOMPSON, 1981; 1984).

Mas qual a razão de focar a noção de gênero como eixo norteador para a análise dessas transformações ocorridas nos territórios pesqueiros de Goiana?

Em primeiro lugar, porque, partindo das reflexões de Moore (1997, p.15), “todas as formas de mudança social implicam a reelaboração das relações de gênero em maior ou menor grau. Isso

porque as mudanças no sistema de produção implicam mudanças na divisão sexual do trabalho”.

O uso da categoria da Divisão Sexual do Trabalho visou articular dois aspectos distintos: a do trabalho produtivo e a do trabalho reprodutivo. Contudo, a função articuladora da categoria analítica tornou-se insuficiente, uma vez que não bastava evidenciar as desigualdades no ambiente produtivo e reprodutivo, à medida que as relações sociais desiguais perpassavam outras esferas da vida social, razão pela qual se tornou indispensável pensar as Relações Sociais de Sexo (KERGOAT, 2003).

Também os processos de resistência cotidiana das mulheres são investigados e, desse modo, a dominação é observada no seu processo dinâmico, razão pela qual não lhe concebemos, por conseguinte, em seu sentido estático, nos termos weberianos, mas passível de ser questionada pelos injustiçados, como defendeu Barrington Moore (1987).

Nesse sentido, entrevistamos as líderes dos principais movimentos sociais ligados às comunidades investigadas (líder das marisqueiras, lideranças quilombolas e líder das artesãs) e as marisqueiras e moradoras das comunidades pesqueiras que se inseriram como costureiras na fábrica automotiva, totalizando vinte e duas entrevistadas.

Sustentamos que a exploração e a dominação nas relações de trabalho e de gênero na pesca e na fábrica eram distintas, mas persistiram sobremaneira nos dias atuais. Foram definidos três eixos temáticos na estrutura do artigo:

1. Questões que evocam as memórias sobre as condições de vida dos povoados pesqueiros “antigamente”, das relações de trabalho e das relações sociais de gênero;
2. Questões que versam sobre as mudanças ocorridas no território com a modernização capitalista (chegada das grandes empresas no território) e os rebatimentos para a população local e para as relações de gênero;

3. Questões específicas para as operárias da fábrica sobre as experiências de trabalho, as transformações e permanências nas relações sociais de gênero (na fábrica e em casa), após o ingresso no trabalho da fábrica.

O artigo está estruturado do seguinte modo:

Na primeira parte, são retomadas as memórias, por meio das idosas do povoado pesqueiro sobre os modos de vida, das relações sociais de gênero e de trabalho nos “tempos antigos”.

Na segunda parte, evidenciamos as transformações e as permanências nas relações de trabalho e na vida das marisqueiras que se tornaram operárias, por meio dos depoimentos das informantes da pesquisa (marisqueiras que se tornaram operárias da fábrica).

Por fim, apresentamos parte das reflexões, buscando contribuir para o debate das relações entre o trabalho e as relações de gênero, em regiões tradicionais e pesqueiras.

OS TERRITÓRIOS PESQUEIROS DE GOIANA/PE: a vida, as relações sociais de gênero e o trabalho nas marés

Breve retomada das memórias dos “tempos antigos” nos povoados pesqueiros de Goiana/PE: trabalho e as relações sociais de gênero

As origens dos dois povoados, São Lourenço e Tejucupapo, têm relações históricas com os engenhos formados na região ainda no período colonial. O engenho Megaó, que hoje já não há nem mais as ruínas, estava vinculado à formação desses dois territórios, que foram constituídos predominantemente pela população de negros e de índios. No início, os distritos de Tejucupapo, São Lourenço, Carne de Vaca, Tabatinga, Pontas de Pedras, Poço das Duas Catuamas pertenciam à freguesia do Tejucupapo (SANTIAGO, 1946, p.32).

Há registros que esse espaço já era habitado desde século XVI pelos índios, colonizadores portugueses e escravos africanos (SANTIAGO, 1946). Com a formação de engenhos na região e após

o fim da escravidão, os negros foram alojar-se nesses povoados, próximos da Mata Atlântica e do mar.

O território pesqueiro de Tejucupapo está inscrito na história de Pernambuco como um local de expulsão dos holandeses pelas Mulheres Heroínas. Pequeno povoado que possui muita história para contar. Os moradores do lugar relembram essa história anualmente em um espetáculo de teatro ao ar livre que resgata a identidade das Mulheres Heroínas que contribuíram na luta pela defesa do território.

Foi no ano de 1646, na freguesia de Tejucupapo que ocorreu a “famosa e miraculosa vitória que alcançaram dos holandeses os moradores da povoação de São Lourenço de Tejucupapo” (SANTIAGO, 1946, p.70):²

Os holandeses que estavam na ilha de Itamaracá vendo-se apertado da grandessíssima fome que padeciam, porque não lhes vinha provimento do Recife [...] Sendo o fim de abril de 1645 determinaram fazer uma saída ilha e dar de repente na povoação de São Lourenço de Tejucupapo aonde sabiam que sem seu distrito tinham roçarias de mandioca em muita quantidade. Por ser terra fértil e abundante. O certo é que houve mais de um ataque àquela povoação.

2 Os holandeses tentaram várias vezes subtrair os alimentos dos povoados daquela região, não somente no distrito de Tejucupapo, mas também na povoação de São Lourenço, como constam nos registros históricos (SANTIAGO, 1946, p.70). Em 29 de abril de 1646, numa segunda-feira de manhã, os holandeses chegaram ao rio Tejucupapo “O inimigo, vendo-se duas vezes reprimido com tanto valor dos que se defendam, ajuntou a sua gente em um esquadrão e tornou a investir com o reduto com tanta fúria e coragem que lhe abriu um Portilho onde podia entrar como já ia entrando; porém aquelas valorosas mulheres com varonil ânimo, vendo o perigo na sua honra e vida e de seus maridos e filhos [...]. Com dardos, chuços e paus tostados e outras armas defenderam e impediram a entrada” (SANTIAGO, 1946, p.73).

As mulheres de Tejucupapo - Maria Camarão, Maria Quitéria e Joaquina -, vendo o seu território invadido pelos holandeses e o iminente perigo de morte dos seus filhos e maridos, atacaram os holandeses com pimenta e água fervida em tachos e panelas de barro. Não defendiam a permanência portuguesa no Brasil e nem a saída dos holandeses, estavam defendendo o território, a sobrevivência. Mas o resultado simbólico da batalha das heroínas de Tejucupapo não se resume às questões objetivas. A bravura dessas mulheres deixou como herança um significado que foi transmitido pela tradição oral, de geração a geração, sendo o evento histórico ressignificado na contemporaneidade e rememorado pelas mulheres de Tejucupapo como um elemento de identificação de gênero, com a qual se estimula e retroalimenta uma disposição de luta das mulheres pescadoras.

A povoação pesqueira de São Lourenço localiza-se em Goiana, município da Zona da Mata pernambucana, na divisa entre os estados de Pernambuco com a Paraíba, a 65 km do Recife e a 55 km de João Pessoa; tem cerca de 75.000 habitantes, de acordo com o Censo Demográfico. São Lourenço é um distrito de Goiana com aproximadamente 950 famílias, de acordo com a presidente da Associação das Marisqueiras da povoação. As famílias de negros, vinda dos engenhos de Goiana e das proximidades do território de São Lourenço, se estabeleceram nesses pequenos bairros rurais. A povoação de São Lourenço tem origem na doação de terras do sítio Mangueirinha, por volta de 1920, pelo dono do engenho Megaó: Olavo Maranhão. Seu gado estava doente, então fez uma promessa: se os animais fossem curados faria a doação de terras à população local. A promessa foi atendida pelo Santo, e, assim, resolveu doar o seu sítio que passou a ter o nome do santo (Zilda, São Lourenço, novembro 2015).

Perseguindo os rastros dos primórdios de São Lourenço, fomos conhecer dona Pequena, uma mulher idosa de 83 anos e que morou, quando criança, no engenho Megaó com seus pais e irmãos.

Dona Pequena inicia sua narrativa contando a saga de sua família oriunda do sertão que veio para o engenho Megaó, em Goiana, em busca de trabalho e comida. Sua avó materna morreu ao parir sua mãe: “Minha avó morreu no chão. Pariu no chão. Cadê esteira? Cadê lençol? Aí quando a menina nasceu ela pegou um vento, aí morreu. Quando o povo veio acudir, ela já estava morta no chão limpo e seco” (Dona Pequena, São Lourenço, julho 2016, informação verbal).

As condições de vida dos moradores dos engenhos banguês eram extremamente miseráveis e suas condições de saúde, habitação e alimentação não atendiam aos mínimos vitais para sobrevivência. O trabalho precoce das crianças e adolescentes, em condições extenuantes, as moradias precárias de pau a pique, sem as mínimas condições sanitárias, sem mobílias, a falta de abastecimento de água potável e a alimentação insuficiente, aliada a falta absoluta de assistência médica, repercutiam nos altos índices de mortalidade infantil e pouca expectativa de vida – 46 anos de idade (DABAT 2003, p.449).

Em decorrência da vida difícil, ocorriam perdas precoces: dos pais, irmãos e filhos, ou seja, uma dor incomensurável, tão mais forte quanto se sabe que essas mortes poderiam ter sido evitadas pelo simples acesso a uma rede de saúde e a terra.

O exemplo da família de Dona Pequena expõe as condições de trabalho do Nordeste canavieiro, visto que a transição para o mercado de trabalho foi lenta. Sabe-se que os ex-escravos, assim como os trabalhadores livres da região, foram sendo utilizados como moradores. Houve uma transformação na antiga situação dos escravos; agora intitulados como “moradores de condição”. A morada proporcionava a lavoura de subsistência ao trabalhador, que deveria trabalhar para os proprietários de terra por um determinado período, com salários ínfimos. Era a condição de quase escravidão se perpetuando, agora de outro modo (BARBOSA 2008, p.146).

Toda a família de Dona Pequena, inclusive seus pais e avós, trabalhou no engenho Megaó. Ela relata que seu pai praticamente trabalhava em troca de comida e ganhava muito pouco por semana e, portanto, sua infância é uma lembrança da fome experimentada pela família:

Minha vida eu não gosto nem de falar viu. Eu já vou esquecendo viu. Porque aquele tempo era muito milagroso, era muito ruim. A gente ficava com fome, se levantava com fome, chorava que nem menino. A gente ganhava as macaibeiras, as macaibeiras eram uma peste aqui. Pés de Macaíbas, por dentro das matas. A gente trazia o balaio cheio. Comia com mel de furo. Banana verde, minha fia. A gente chorava com fome. Aí a gente dizia: ‘papai, a gente está morrendo de fome’. Ele ficava assim, cortava aquele cacho de banana, aí cozinhava numa panelona de barro, descascava. Os pratos eram cariri de barro. Cortava aquelas bananas, botava mel de furo. Não tinha colher, não tinha garfo, não tinha nada. Cortava os gravetos de palha e dava para a gente. A gente tudo sentadinha comendo aquelas bananas para não morrer de fome. (Dona Pequena, 83 anos, São Lourenço, julho de 2016, informação verbal).

A tradição e os conhecimentos sobre a vida das comunidades pesqueiras eram atribuição principalmente das mulheres mais velhas, que os transmitiam de geração a geração (PERROT, 2005). A memória das vestimentas é também evidenciada com certa revolta e dor:

A gente não andava mais rasgada porque não podia. Se fosse pelo meu pai e pela minha mãe a gente não andava vestido não. Uma vez na vida a senhora de engenho ia para Recife e trazia uma trouxa de roupas compradas da capital. O pano era o mais barato possível. Eram dois,

três vestidos para uma, calcinha para outra. Na época eu ou minhas irmãs estavam menstruadas, ó minha fia, a gente amarrava aquele pano preeto! Não existia calça não minha fia, ninguém tinha não, minha fia. Amarrava uma imbira de bananeira aqui. Agora, esse pano botava no meio da vagina com uma corda e passávamos o dia com aquele pano, era um sofrimento. O pano ficava todo sujo e depois a gente lavava para trocar, era um sofrimento, era dois, três dias para passar (Dona Pequena, junho, 2016, informação verbal).

As habitações eram feitas com palhas dos coqueiros da região. As casas, muitas vezes, não tinham portas e se erguiam com paredes de pau a pique. O chão das casas era de terra batida, eram baixas e ainda permaneceram assim até finais do século passado.

Os tempos dos engenhos de açúcar e a vida dos seus moradores, na visão de Dona Pequena, não tinham aquele lirismo contido nas obras de Freire (2003; 2004) sobre a civilização de açúcar. Pequena não esconde toda a repulsa por uma vida de miséria e de sofrimento, que se revela através de um discurso enfático:

Ô minha fia de Deus. Eu já estou véia, já estou perto de ir, mas não quero que chegue aquele tempo, não! Eu e minhas companheiras que estão vivas, a gente diz a mesma coisa. Não quero que chegue mais aquele tempo não. Tempo do ronca! Tempo de cipó de pau. Quando era noite ninguém via ninguém, parecia um vulcão, porque não tinha luz. A gente não tinha gás. Sabe o que meus pais faziam: acendiam um farol numa lata de leite ninho, botava um pavio. Mas na rua onde você parasse aí não via você [...]. Não existia isso (Dona Pequena, São Lourenço, agosto de 2016, informação verbal).

Segundo Dona Pequena, no povoado de São Lourenço, as condições de vida eram difíceis. As moradias eram todas feitas com palhas, sem portas, sem mobílias e não existia luz elétrica.

A povoação não contava com transporte regular e, portanto, não se tinha acesso a utensílios domésticos, aos móveis, a alimentos industrializados, era tudo muito difícil. Quase ninguém tinha lençol, talheres e roupas. Dona Pequena relata que *a vestimenta era feita com tecido ruim e duro e tinha que se colocar muita goma em dia de festa*. A roupa era de chitazinha para as mulheres e de tecido bem fraco para os homens. A mobília era tamborete, cama de palha de coco. As mulheres botavam a palha no sol e quando estava seca fazia aquela esteira para dormir. As roupas de cama eram feitas com sacos, emendavam dois, três e se faziam os lençóis. As camas, muitas vezes, eram feitas de varas e se cobria com panos bem ruins e se cobria também com capim, por cima das camas de vara. As crianças, às vezes, dormiam no chão. Nessa época, o milho, o feijão tudo era vendido naquelas estopas grandes. As mulheres lavavam no rio e colocavam para quarar e depois usava. (Dona Pequena, São Lourenço, julho de 2016, informação verbal).

O espaço do mangue era a fonte de trabalho e de sobrevivência dos homens e das mulheres. Como na povoação de São Lourenço, a tradição não é pescar em alto mar. Aquela clássica divisão sexual do trabalho em que os homens pescam no mar de fora e as mulheres no mar de dentro (mangues), encontrada nos estudos de Maldonado (1994), Motta Maués (1980) e Woortman (1992), não se aplica à comunidade de São Lourenço.

Em primeiro lugar, o mar de fora não é acessado pelos homens da povoação de São Lourenço. Esse espaço é atribuído, pelos estudos acima citados, como de maior valor social que o mar de dentro, porque o sexo masculino constrói sua identidade pelo fato

de requisitar maior coragem. A pesca no mar de fora requer uma maior estrutura com as embarcações melhores e os homens de São Lourenço, em face de sua pobreza, não acessam esse espaço, tipicamente masculino. O espaço do mar de dentro é ocupado por mulheres e homens, ocorrendo somente uma divisão nas espécies capturadas, mas não de maneira rígida, uma vez que há mulheres que capturam caranguejo e homens que se dedicam à pesca de mariscos. A terra, com seus pequenos roçados, era ocupada por homens e mulheres. Desse modo, o trabalho de exclusividade feminina era somente o doméstico.

Nas outras atividades, há uma complementaridade do trabalho masculino e feminino. A desigualdade se dá mais claramente no trabalho reprodutivo, do cuidado com os filhos, o que torna uma complementaridade subordinada, uma vez que os homens não acumulam o trabalho na maré com as tarefas de casa. Dona Pequena relata que ela e seu marido trabalhavam na pesca para manter os sete filhos; a pesca e a roça eram espaços em que o casal trabalhava em regime de complementaridade, mas o trabalho doméstico com os sete filhos recaía sobre os ombros de Dona Pequena, também com ajuda de sua filha mais velha.

Vejamos a construção do espaço entre os gêneros na povoação de São Lourenço:

Quadro 1 – Divisão do espaço na povoação de São Lourenço sob a ótica de gênero

TERRA Mulheres		MAR Homens		
<i>Terra de Roça</i> Mulheres e homens	<i>Trabalho doméstico</i> Somente as Mulheres	<i>Mar de dentro</i> Homens e mulheres	<i>Mar de fora</i> Não é muito acessado nem por homens nem por mulheres	<i>Espaço da praia</i> Acessado por homens e mulheres

Fonte: Valéria Costa Aldeci de Oliveira (agosto de 2016).

Os homens eram responsáveis pelo cultivo da mandioca, do milho e outras culturas. Segundo as idosas entrevistadas, era um tempo de “fartura”. Com a expansão das terras das usinas, nos anos 1970, e a expulsão da população dos terrenos soltos, restou somente a pesca artesanal para a sobrevivência, o que empobreceu ainda mais a população do povoado.

O desenvolvimento capitalista na região tem início a partir dos anos 1950, intensificando-se nos anos 1970 e 1980, com o avanço do turismo na região. O isolamento vai dando lugar a relações entrecruzadas numa amálgama entre tradição e modernidade também no campo das relações sociais de gênero, que se modificam ainda mais no tempo presente, com a chegada de uma rede de empresas multinacionais do Polo Automotivo no território.

O tempo presente nas povoações pesqueiras: entre resistências e a inserção das mulheres no trabalho da fábrica

O desenvolvimento de Goiana tem sido marcado por choques territoriais entre os povos tradicionais (agricultores, ribeirinhos, pescadores e marisqueiras) e os grandes empresários e latifundiários. Para as marisqueiras, o mangue é um santuário a ser respeitado. Um forte sentimento de pertencimento ao lugar tem relação com o convívio nas atividades pesqueiras, em que cotidiano, trabalho, vida e relações se imiscuem sem fronteiras definidas. Para os grandes empreendimentos da região de Goiana, para as fábricas, as usinas, os latifundiários, o rio é um mictório, recinto destinado ao despejo dos dejetos fabris. Desse modo, decorrem os conflitos, os choques territoriais, as resistências, das quais um exemplo vivo é a vida de Dona Ângela, líder das mulheres pescadoras e líder quilombola.

Para conhecermos a perspectiva do desenvolvimento sob o prisma das marisqueiras, realizamos a entrevista com Ângela, liderança comunitária de Baldo do Rio, um bairro periférico da cidade de Goiana, que se localiza às margens do rio Goiana. No intuito

de encontrá-la, descemos, a partir da rua central de Goiana, uma ladeira que demarca uma segregação socioespacial na cidade de Goiana. Constata-se, ao analisar o espaço da cidade mais detidamente, que, na rua central de Goiana, as residenciais dão as costas para o rio, num evidente desprezo pelo rico manancial natural ali disponível. Na parte de baixo, há um bairro chamado de Baldo do Rio. Lugar destinado aos pescadores e marisqueiras, reservado para aqueles que estão na “pindaíba”³. As casas simples de alvenaria já foram construídas e reconstruídas diversas vezes em decorrência das cheias ocorridas de tempos em tempos na região. Nesse espaço, que foi um porto importante nos idos do período colonial, como evidencia o guindaste antigo encontrado no caminho, agora revela um cenário de decadência socioambiental em face da degradação do rio.

No tocante à inserção das marisqueiras na fábrica da Jeep, Dona Ângela relata o dilema das marisqueiras, antes sócias da colônia e que entraram na fábrica da Jeep, perdendo os direitos obtidos de anos a fio na pesca:

As pescadoras chegaram para mim: ‘olha Ângela, está tendo um curso para costurar os bancos de couro da Fiat. Dizem que depois do curso eles estão empregando todo mundo. Aí eu disse: ótimo, vão fazer. Mas depois que entraram na fábrica, com três meses foram demitidas, umas cinco mulheres daqui, e o pior é que perderam todos os direitos adquiridos na colônia de pescadores e agora elas só poderão voltar para a colônia depois de dois anos e todas elas foram buscar trabalho em outros estados. Então acho que único lugar que não há aquela placa “não há vagas” é a maré mesmo (Informação verbal).

3 Segundo Luiz da Câmara Cascudo, o Termo pindaíba (aqueles que pescam) é usado para referir-se à pobreza dos pescadores.

Para Ângela, os empregos na Jeep são instáveis e estão promovendo uma verdadeira descaracterização cultural da atividade pesqueira, na medida em que as marisqueiras, que ingressaram na fábrica (Lear Corporation) para costurar os bancos dos carros, não obtiveram um crescimento profissional expressivo, muito pelo contrário, ocasionaram uma migração forçada dessas mulheres pela perda dos direitos conquistados arduamente relativos à colônia de pescadores, decorrentes da atividade da pesca.

Nos territórios pesqueiros de Goiana, há uma crescente inserção de mulheres marisqueiras nos movimentos de pescadoras e quilombolas. A participação das mulheres na luta por melhores condições de vida tem modificado o pensamento no que se refere ao seu papel político no âmbito rural. Como expôs Ângela, de Baldo do Rio:

Eu só fiz até a quarta série, mas através do Chapéu de Palha, as primeiras aulas que eu tive foram de políticas públicas para as mulheres e todo ano que passa eles me dão aula, diferente, diferente. Então eu só me modificando, me transformando, eu e outras da colônia e através do curso do Chapéu de Palha foi que eu descobri que eu sou mulher, que eu sou importante, que eu sou fonte de vida, que eu tenho vez, eu tenho voz, e essas pessoas foram me levando pro Recife, para o CPP para o (centro de formação do pescador), me levava para as universidades, para Fundarj, aí foram me preparando, preparando e foi chegando a minha vez e falaram 'vocês aceitam que dona Ângela represente os pescadores de Goiana?' Eu fui aceitando, aceitando e eu estou em Brasília. E hoje em dia eu represento todas as pescadoras de Goiana em Brasília. Todo o litoral norte de Pernambuco, de Igarassu para cá sou eu que represento a articulação das mulheres pela CONFREM. Já tivemos várias conquistas, vários direitos (Informação verbal).

Um acesso maior à educação e a inserção nos movimentos no campo são domínios institucionais que, associados ao crescimento econômico da região de Goiana, favorecem avanços no tocante a uma maior equidade de gênero. Dadá, líder quilombola de São Lourenço, também relata como sua inserção política no movimento quilombola promoveu mudanças no seu modo de pensar, dando-lhes voz e vez, associada a um forte desejo de melhorar de vida, por meio da luta do movimento quilombola:

Antes eu era tímida, quase nem falava. Vou dar um exemplo: Eu estava representando a comunidade, as mulheres pescadoras e quilombolas. Foi no Fórum Regional da Mata Norte, onde estava o saudoso Eduardo Campos. A menina da Fetape disse: ‘você vai concorrer para falar com o governador’. Eu estava assim de frente para falar com o homem hem. Eu sei que nessa votação eu tive quarenta votos, aí eu fui eleita, aí falei para o governador. Primeiro eu me apresentei. Eu estava muita indignada com o nosso posto de saúde que estava em decadência, mas tinha colocado numa casa que não era do poder público. Aí depois, aí veio uma luz, agora eu vou pedir pelo pescador. Outra coisa, eu falei, ‘nós somos uma comunidade quilombola e de pescadores, aí contei: imagine uma mulher saindo de casa às quatro horas da manhã e entrando às cinco na maré. Agora, veja só, essa mulher tem crianças. As crianças são pequenininhas, tá entendendo?... deixa a mais velha para cuidar vai pra maré pegar seu sustento e quando chega em casa é que elas vão vender o seu crustáceo para alimentar, comprar um pão. Então eu queria pedir o senhor um defeso. O defeso é um salário mínimo. Eu pedi não para as mulheres daqui, mas para toda Pernambuco, né. Sabe o porquê? Quando o marisco está escasso, essas mulheres sofrem. Elas passam na mão do atravessador e é só Jesus na causa dessas mulheres. Para o senhor comprar um quilo de marisco ela vende, naquela época, por dez reais. Mas o

atravessador chega para comprar cinco quilos de marisco ela vende por dois, três. Aí não dava para dar um defeso para esse pessoal. E visualize mais a minha comunidade quilombola: na educação, saúde, anemia foliciforme, que é uma doença hereditária típica dos negros, tá entendendo? Quando eu terminei tudinho, passou aquela mulher alta, galega, que era da secretaria da mulher. Ela disse: o governador mandou dizer a você que vai implantar o chapéu de Palha para pesca. O Chapéu de Palha era somente para os canavieiros. Não tinha o Chapéu de Palha pesca para as mulheres (Informação verbal).

A atividade da pesca, além de não possuir nenhum incentivo governamental, ainda é desconsiderada no tocante a políticas públicas específicas para uma atividade considerada desgastante, insalubre. As políticas públicas de saúde não contemplam as especificidades dessa categoria de profissionais: as marisqueiras.

Quanto à Dona Edjane, líder das marisqueiras de São Lourenço, que possui certa resistência ao ingresso das marisqueiras ao trabalho na fábrica, apresenta um posicionamento acerca do desenvolvimento da região, enquanto uma liderança política:

Pra mim é um falso desenvolvimento. Para o pessoal daqui é como se fosse seu habitat natural, tira da pesca, aí jogam na empresa, aí depois joga de novo para fora. Porque quando a FIAT começou na terraplanagem, pegou muitas pessoas. Aí o pessoal sai da pesca passa mais de ano na empresa e aí volta a trabalhar na pesca, agora como um novo pescador para o governo. Se uma pessoa de 40 anos vai trabalhar e passa mais de um ano fora da pesca, ele vai perder todo direito de pescador. Quando ele voltar para a pesca ele vai se inserir como novo. É um falso desenvolvimento porque o pescador vai em busca de melhoria e chega lá é falso, por que acontece? Tiram ele da pesca, passa um ano, dois, às vezes, por que às vezes, nem passa isso, aí vai ter que lutar para ser de novo pescador. O Tempo que passou

fichado não serve não porque a gente é rural. Tem que trocar o NID no INSS para pesca de novo, se não dá problema (Dona Edjane, informação verbal).

A crítica feita pela líder das marisqueiras é reveladora de uma contradição que sempre pairou os projetos de desenvolvimento econômico, baseados no industrialismo, como único meio de progresso: o preço ambiental e social de uma economia amparada no crescimento econômico somente para os mais ricos e os efeitos desarticuladores desse tipo de crescimento. Do ponto de vista social, por exemplo, percebe-se o parco incentivo à pesca e à agricultura de subsistência, que são sempre preteridas e pouco incentivadas enquanto meios alternativos de desenvolvimento.

A CHEGADA DA FIAT-CHRYSLER EM GOIANA/PE: Investigação junto às mulheres pescadoras que se tornaram operárias

Os processos de trabalho na fábrica da Jeep e na Lear

Segundo Enrietti e Lanzetti (2003), desde os anos 1990, a Fiat, na matriz italiana, vinha passando por problemas decorrentes de fatores diversos; desde a obsolescência tecnológica frente à concorrência; déficit nas contas, autoendividamento, até o risco de perder controle acionário para os bancos. A ajuda do governo italiano exigiu como contrapartida reformas neoliberais e o deslocamento estratégico para regiões em que a empresa pudesse tirar vantagem de países em processo de crescimento.

Para Ladosky (2015, p.17):

A escolha de Goiana (PE) para abrigar a fábrica da Jeep se deve aos incentivos fiscais, à localização próxima do porto de Suape, a abundância de água na região e de ser um território *greenfield* para que possa pagar

salários ainda mais baixos que na fábrica de Betim. Na visita mais recente do trabalho de campo na fábrica de Goiana, nos foi informado por um dos gerentes de RH que na linha de montagem cada líder recebe cerca de R\$ 1.800,00 e comandam seis trabalhadores de produção, cada um com salário de cerca de R\$ 1.100,00. De acordo com estudos do DIEESE, o salário pago em Betim, em 2012, era de R\$ 2.670,88 (LADOSKY, 2015, p.17).

Com a chegada da Jeep em Goiana, várias outras multinacionais também aportaram na região, compondo o Polo Automotivo. As empresas da cadeia produtiva são alojadas no mesmo espaço da FCA e, segundo um dos entrevistados (o relações pública da empresa), por ocasião de visita realizada à fábrica, toda a política de Recursos Humanos das empresas da cadeia é estabelecida consoante um padrão forjado pela empresa matriz.

Ressalta-se que uma das principais empresas que proporcionaram vagas para as mulheres das comunidades pesqueiras de Goiana, especialmente São Lourenço e Tejucupapo, foi a Lear Corporation, uma empresa mundial com sede em Southfield, Michigan. Ela está presente em 37 países, com 243 unidades, e emprega 150.000 funcionários, sendo líder no segmento de fornecimento de assentos e material elétrico. Foi fundada no ano de 1917, em Detroit-Michigan, como American Metal Products, por um fabricante de tubulações para automóveis e aviões. Hoje a empresa é líder no fornecimento de assentos completos e sistemas elétricos em todo o mundo (RIVERO et al., 2005, p.2).

A exigência dos consumidores em relação à parte interna dos automóveis e, especialmente, no que tange aos assentos dos carros, levou ao crescimento e à ampliação dos negócios da Lear Corporation.

A empresa tem sido a provedora mundial da indústria de automóvel e líder do mercado global de assentos, movimentando, anualmente, mais de 27 milhões de dólares.

A Lear, enquanto fornecedora da indústria automobilística (FCA, VW, GM e Ford), organiza-se a partir do abastecimento *just-in-time*, cumprindo requisitos de qualidade demandados pelos clientes, exigindo dos seus trabalhadores uma maior qualificação, que tem como principal premissa a capacidade rápida de resoluções de problemas para atender aos imperativos da flexibilidade.

A Lear, no Brasil, segue a mesma estratégia de ampliação geográfica a partir do fornecimento aos seus principais clientes, quais sejam: as fábricas automotivas. Possui como estratégia a busca de menores salários e a redução com custo do transporte, tanto dos assentos fornecidos quanto em relação à mão de obra, que comumente é recrutada nas proximidades da sua fábrica. Como ocorre com a fábrica de Betim, em Minas Gerais; a de Caçapava, em São Paulo e em Camaçari, na Bahia; a Lear, em Goiana, estabeleceu sua planta no parque industrial de um dos seus clientes: a Fiat-Chrysler.

O discurso da empresa expressa, pelo menos enquanto justificção, uma preocupação com as comunidades locais, nas quais instala suas empresas. No *website*, essa perspectiva fica patente:

Valorizamos a diversidade e inclusão porque nos faz uma empresa melhor e melhores indivíduos se unindo para formar uma equipe mais forte [...]. Diversidade da força de trabalho implica a valorização de dimensões de gênero, raça. Etnia, orientação sexual, origem nacional, cultural, habilidades, idade, educação, serviço militar e experiências de vida geral [...] Um dos nossos valores é ser um empregador de escolha. Consistente com este, procuramos recrutar, contratar e reter os melhores de cada fundo e comunidade ao redor do mundo. Sabemos que a diversidade faz sentido para os negócios, garantindo que temos os melhores talentos disponíveis [...]. Em todos os esforços que se esforçam por excelência, de nossa força de trabalho, parceiros de negócios e apoiar as comunidades em que fazemos negócios. (<http://www.Lear.com/>).

Cabe ressaltar que, inicialmente, a Lear Corporation capacitou trinta e nove mulheres e somente um homem para fábrica de Goiana. O processo de qualificação foi uma parceria com o Governo do Estado, através da Secretaria de Trabalho, Qualificação e Empreendedorismo (STQE) e Secretaria da Mulher; e o município de Goiana, através da Agência de Desenvolvimento de Goiana (AD Goiana) e o SENAI. (GOVERNO DE PERNAMBUCO, 2013).

A Lear, como já destacado, possui uma mão de obra acentuadamente feminina atuando na costura dos bancos, visto que a atividade de costura foi tradicionalmente destinada às mulheres como extensão do trabalho doméstico. A máquina de costura foi durante algum tempo símbolo da inserção feminina na modernidade.

No caso brasileiro, as células de produção não se assemelham aos grupos semiautônomos da experiência sueca, estando mais próximos da realidade do *toyotismo* japonês de linearização da produção, que se caracterizam pela utilização de mecanismos peculiares, tais como o *kanban* e o *just-in-time*, em que são exigidas a eliminação do desperdício, a qualidade, a possibilidade de produção de mais de um produto, a polivalência dos trabalhadores e trabalhadoras, e reuniões periódicas para discutir os problemas que entravam a produção.

De acordo com Mello e Silva (2005), como os fabricantes das capas automotivas estabelecem uma estreita relação com a fábrica líder em função de ajustes, *designers* e tipo de tecidos, é comum que os procedimentos sejam estabelecidos em conjunto, razão pela qual se veem os representantes comerciais das montadoras circulando frequentemente na Lear para discutir desenhos e pedidos dos produtos, pressionando as células de produção por qualidade e quantidade, dois elementos de difícil conciliação para as costureiras.

Portanto, o trabalho nas células de produção na fábrica da Lear em Goiana tem exigido das costureiras especialização e a rapidez da fábrica em moldes fordistas associadas à flexibilidade de atender múltiplas demandas para produzir produtos diferenciados, com

uma qualidade superior, a partir das exigências requeridas pela fábrica líder. Em face dessas exigências, as mulheres das comunidades pesqueiras de Goiana, ao se inserirem nas indústrias do grupo FCA em Goiana, experimentaram mudanças nas relações de trabalho e na vida familiar, com modificações significativas nas temporalidades tradicionais.

Quadro 2 – Temporalidades distintas

TEMPO NOS TERRITÓRIOS PESQUEIROS	TEMPO NA FÁBRICA
O tempo é ditado pelas necessidades de sobrevivência.	O tempo das mulheres é apropriado pela empresa para a extração da máxima produtividade.
O ritmo de trabalho é imposto pelas estações do ano, pelas marés e pelas tradições seculares (feriados, procissões).	O ritmo de trabalho é imposto pelas máquinas, pela necessidade da produção, pelos líderes e próprias colegas de trabalho nas células.
Tempo de vida de trabalho se confundem.	Separação rígida entre tempo de vida e de trabalho.
Tempos excepcionais não subsumem o tempos na família e com amigos.	Tempos excepcionais de trabalho tornam-se regra prejudicando o tempo social.
Possibilidade de tempo livre.	Redução significativa do tempo livre.

Fonte: (OLIVEIRA, 2017).

*Mudanças nas relações de Trabalho na fábrica:
resultados da pesquisa com as costureiras da fábrica*

Thompson (1998, p.300), analisando a disciplina na sociedade capitalista ainda nos seus primórdios, evidencia que sociedades industriais maduras de todos os tipos são marcadas pela administração do tempo e por uma clara demarcação entre o “trabalho” e a “vida”. A fábrica não é um lugar propício para os afetos. A racionalidade instrumental se impõe aos que nela ingressam. Uma líder

de produção, ao ser questionada se possuía o perfil exigido pela empresa, nos fez o seguinte relato:

Então, no início, para ser sincera, logo naquela entrevista coletiva eu não tinha esse perfil. Hoje eu já tenho esse perfil, porque aprendi muita coisa depois que eu entrei sabe. Até com o nosso grupo pequeno de sete, que foram para o México, eu aprendi muita coisa depois que entrei, sabe? Hoje eu tenho esse perfil, no início eu não tinha, mas eu não queria demonstrar fraqueza. Eu era uma pessoa assim, frágil, se a pessoa brigasse comigo, daqui a pouco estava chorando. E hoje não, eu amadureci, e depois quem me ajudou muito foi a analista de RH que dizia assim: ‘vocês são muito inocentes, vocês precisam ter não a malícia do mal, mas um jogo de cintura. No mundo empresarial, tem que lidar com muitas pessoas de diferentes índoles, não é para agir como criança’. O mundo empresarial é diferente, eu queria agir como faço em casa, só que é diferente, né? Meu chefe, por exemplo, ele cobra bastante, eu ficava muito nervosa, quando ele falava que eu estava fazendo errado, minha vontade era de chorar e, muitas vezes, quando ele saía, eu chorava. Eu não tinha base para suportar aquilo. Hoje, normal, quando ele vem cobrar, eu digo: certo, ok, tudo bem (Élida, São Lourenço, outubro de 2015, informação verbal).

Porém, Élida, ao mesmo tempo em que revela como foi o seu processo de ajustamento a um perfil emocional exigido pelo “mundo empresarial”, conta-nos como uma colega não suportou a pressão dos gerentes:

Tem pessoas que dizem assim: ‘é muito difícil, eu não vou ficar aqui por muito tempo’ e teve uma pessoa que foi demitida porque teve problemas de depressão. Ela era ótima costureira, foi indicada para líder e depois não suportou. Chegava

em casa chorando, muito preocupada em bater a meta e tal. Chegava em casa e começava a chorar [...] Quando ela ficava muito preocupada seu couro cabeludo começava a descamar e ela não aguentou a responsabilidade na mão dela. Porque a produção, para quem nunca trabalhou, é difícil porque você tem que lidar com pessoas para fazer entregar aquilo que estão pedindo. Mas não é impossível. Mas tem que ser essa pessoa com garra e não se entristecer com qualquer coisa. Eles queriam esse perfil e depois eu vim entender o que eles buscam, o que eles querem (Élida, São Lourenço, outubro de 2015, informação verbal).

O ritmo intenso na fábrica suga a força de trabalho das costureiras em um curto espaço de tempo e logo começa a aparecer uma questão combatida na fábrica: o absenteísmo. Os gerentes lutam diuturnamente contra esse inimigo inevitável: a exaustão das costureiras. Segundo as líderes de produção entrevistadas, uma grande quantidade de costureiras colocam atestados médicos decorrentes das dores na cabeça. E todo o trabalho acumulado, para o cumprimento das metas de produção, deve ser realizado, forçosamente, pelas líderes de produção.

Tem muita gente que sabia que ía trabalhar o tempo todo em pé e fica reclamando e colocam muito atestado de dor de cabeça e aí a supervisora vem reclamar. Foram mais de cem atestados de dor de cabeça. Teve umas marisqueiras que não aguentaram trabalhar o tempo todo em pé (Mariak, São Lourenço, outubro de 2016, informação verbal).

A fábrica de capas automotivas possui quatro células de trabalho. Cada setor é responsável por uma parte do banco. O FOM é o setor responsável pela espuma; o JIT pela montagem do banco e a colocação das ferragens; o CORTE é responsável pelo corte e pela modelagem; por fim, o TRIM, pela costura do banco.

Quadro 3 - Processo de Trabalho da LEAR

CORTE	FOM	TRIM	JIT
Corte da capa e modelagem	Espuma do banco	Costura do Banco	Montagem do banco e ferragens

Fonte: (OLIVEIRA, 2017).

Quando chamam uma costureira para líder de célula, de imediato lhe assalta a sensação de “poder”. É o canto da sereia da fábrica a lhe seduzir. A noção de reconhecimento profissional e a ascensão funcional levaram as entrevistadas a se sentirem mais valorizadas no contexto institucional da fábrica.

As experiências das líderes de produção são reveladoras das formas de exploração inconscientemente levadas a efeito por elas. Trabalham por duas, às vezes, por três pessoas, sempre com a responsabilidade de entregarem os produtos de acordo com as metas estabelecidas.

Os estudos de Mello Silva (2006) ponderam que o taylorismo e o toyotismo pareciam ser modelos mutuamente excludentes: produção rígida versus produção flexível. A observação dos casos concretos mostrou antes a complementaridade desses princípios dicotômicos.

Nas células de trabalho da fábrica pesquisada, segundo as entrevistas com operárias, não há indícios de uma maior democratização das relações de trabalho. As costureiras são “motivadas” pela líder de produção a alcançar as metas determinadas pela gerência. Percebe-se que o objetivo coletivo do grupo acarreta uma cobrança mútua entre as colegas de trabalho, gerando, em muitas ocasiões, conflitos nas relações de trabalho. Como exemplifica uma das informantes:

Porque a gente trabalha com pessoas e nem todo mundo é igual. Às vezes uma colega está demorando a passar peças para outra. A outra fica com raiva porque ela fala ríspida e aí ficam sem se falar.

Aí eu tento explicar que não pode ficar sem se falar, porque o trabalho exige que se falem. Tem células que está com treze pessoas e o número mínimo de uma célula é de vinte pessoas. Aí eu estou sempre incentivando elas (Cinthia, São Lourenço, outubro de 2015, informação verbal).

Quando a célula está sem a capacidade mínima de funcionamento, a líder de produção se desdobra para atingir a meta, enfrentando os conflitos entre as operárias e tentando mostrar, segundo Cinthia, que elas são como “uma pedra preciosa para a gente, porque se não fosse elas, como era que a gente ia dar produção?”.

As características da organização produtiva, associadas às células de produção, fazem parte da “produção enxuta”, que se baseia na preocupação em evitar os desperdícios, na ênfase nas sugestões de melhoria e nas reuniões periódicas das células (MELLO, 2006).

Entre as líderes investigadas, todas se referem às reuniões diárias com os gerentes para a melhoria dos processos. Nessas reuniões, algumas pautas eram recorrentes: por que não foi alcançada a meta, quais os “gargalos” e pessoas que estão travancando a produção. E como se não bastasse, há uma insistente pressão dos gerentes para as líderes de produção resolverem os problemas evidenciados.

Lá é muita pressão, tem que bater a meta. Teve gente que não aguentou a pressão. Quando a gente não bate a meta aí tem reunião e pressão. A meta foi aumentando de 70 capas e agora temos que fazer 170 capas ao dia com a mesma quantidade de pessoas e se eu faço 130, o supervisor vem logo saber o que aconteceu, se eu estou precisando de ajuda. Aí quando falta uma pessoa, eu tenho que fazer por ela, mas quando faltam três pessoas, eu tenho que dar conta da meta e, às vezes, eu chego com a cabeça cheia (Mariak, São Lourenço, outubro de 2016, informação verbal).

Todo o esforço da Lear no território de Goiana é formar uma mão de obra adaptada ao ritmo fabril. É preciso despojar-se da cadência da pesca e penetrar no ritmo da máquina. Não é mero aprendizado técnico, é uma transformação no corpo e na alma. A lógica do processo de trabalho na indústria segue o rumo das transformações culturais, nos modos de agir, sentir e pensar das mulheres de uma comunidade pesqueira. É imperioso que elas se adaptem ao ritmo e às ordens constantes. Como enfatizou Weil (1979, p.65):

Dois fatores condicionam esta escravidão: a rapidez e as ordens. A rapidez: para alcançá-la, é preciso repetir movimento atrás de movimento, numa cadência que, por ser mais rápida que o pensamento, impede o livre curso da reflexão e até o devaneio. Chegando-se em frente da máquina, é preciso matar a alma, oito horas por dia, pensamentos, sentimentos, tudo.

Pela liderança das próprias companheiras de comunidade, líderes de produção, veem-se as mudanças desejadas acontecerem. Elas são tragadas por esse modo de pensar diferente: “no mundo empresarial não pode haver choro e nem ranger dos dentes. Afinal, todas as costureiras têm uma meta a cumprir”.

Persistentes desigualdades nas relações sociais de gênero na atividade da pesca e no trabalho da fábrica

A fábrica é um espaço distante do local de moradia, longe dos filhos e dos parentes. Segundo Franz, “um local difícil de fazer amizades”.

Para parte das mulheres que entraram na fábrica e que trabalhavam na pesca, percebeu-se que há um sofrimento em decorrência da perda dos antigos hábitos. O trabalho na fábrica invariavelmente afastava as mulheres da vida comunitária. Agora, era uma vida de ausências: de debulhar mariscos nas calçadas, de conversas com

parentes e comadres; de colher as mangas e outras frutas com as amigas; de participar de festas religiosas e de danças folclóricas tais como o coco de roda, a ciranda e o samba; de pescar com os filhos e as comadres. Uma das entrevistadas exemplifica:

Eu trabalhei fichada por dez meses e lá eu não tinha mais as conversas com meus colegas na pesca, com os nossos familiares, as pessoas que a gente conhece de outro lugar, como Acaú. Quando a gente não pode pegar o peso eles vêm e ajudam. Tudo isso é um meio de ter amizade com alguém. Às vezes eu vinha remando, cansada e com fome e vem uma pessoa que a gente nem conhece, com barco a motor e reboca a gente. Na indústria a comida é ruim e dá um cansaço físico que dá vontade de quebrar a máquina e sair correndo. Lá na Fiat ainda é pior por tudo, pelas pessoas que são as líderes que não têm amor pelas pessoas, só se importam com as capas (Elisa, São Lourenço, setembro de 2015, informação verbal).

A resistência ao trabalho na fábrica se dá mais entre aquelas mulheres que possuem uma família tradicionalmente ligada à atividade na pesca. Percebe-se que para outras mulheres como Milena, Cinthia e Elida, que possuem um histórico de outras experiências profissionais, apesar de terem tradição familiar na atividade pesqueira, o trabalho na fábrica é visto como uma oportunidade rara em uma localidade pobre e, por sua vez, é entendido como um meio de obter independência financeira do marido e uma profissão definida, com possibilidades de emprego no futuro, caso saiam da empresa na qual estão empregadas; no caso, a fábrica de fabricação de capas automotivas. O trabalho de costureira possibilita o sonho do trabalho por conta própria ou em outras fábricas têxteis. Milena expõe na sua entrevista a questão:

Todo mundo da minha família gosta. Porque assim eu não tinha essa profissão. Hoje em dia estou com duas profissões: tenho costureira e tenho

líder na carteira. Aí eu saindo dali vai ficar mais fácil de eu conseguir trabalho em outro lugar. Eu não vou ficar como antes que eu não tinha certificação nenhuma na carteira. Eu só trabalhava na Atlantis, na carnicultura, ninguém sabe nem que profissão é essa. E acabou. E hoje em dia se eu sair dali, que eu não pretendo, eu não vou parar mais na costura. Se eu não consegui trabalho de encarregada, eu parto para costura de novo. Que não falta é isso e pronto. (Milena, São Lourenço, outubro de 2016, informação verbal).

Quando questionada sobre o apoio do seu marido para trabalhar na fábrica, Milena fala da dificuldade de seu marido, que é pescador, em aceitar o seu crescimento e autonomia profissional. Segundo Milena, seu companheiro tem dificuldades de aceitar a sua independência financeira e se sente inferiorizado já que ela alcançou um dos postos mais altos na fábrica relativos à carreira de encarregada de produção. O trabalho de Milena e a insegurança do marido têm azedado a relação que encontra dificuldades para manter o diálogo.

Eu escuto falar aqui em casa: ‘depois que começou a trabalhar está toda cheia de direito, não sei o que’. Aí eu digo: ‘é que antes eu não tinha o meu dinheiro; quando eu pedia, ninguém me dava, né? Tem que trabalhar’. E aqui em casa era assim. Quando eu não trabalhava e pedia dez reais a você, você perguntava para que? Agora eu não preciso mais, graças a Deus. Não preciso que ninguém me dê dez, nem vinte. Assim, tem homem que vê que a mulher está ganhando mais do que ele também fica com esse pé atrás. Só ilusão (Milena, São Lourenço, outubro de 2016, informação verbal).

Entre as mulheres que passaram a ocupar a função de líder de produção, percebe-se que os trabalhos domésticos somados ao

cuidado com as crianças e o trabalho na fábrica (por vezes noturno) tornam suas rotinas diárias exaustivas. Em uma das entrevistas, a de Milena, só foi possível a entrevista acompanhando suas tarefas diárias, cozinhando, cuidando da sua filha. Toda a sua história, seu crescimento pessoal era narrado ao mesmo tempo em que cortava macaxeira, preparava o frango, fazia o arroz, numa agilidade típica de quem tem “prática”. O seu marido é pescador, ao questionar se essa atividade era uma atribuição exclusiva sua, Milena expressa um ar de naturalidade, sua crença em tarefas exclusivamente femininas é algo “natural” que lida sem conflitos aparentes. Ao mesmo tempo expressava um imenso orgulho em ocupar a função de encarregada, o nível mais alto que na fábrica se pode alcançar antes de se tornar gerente. Seus olhos brilhavam de satisfação e de autorreconhecimento.

Os seus projetos falavam do desejo de ter autonomia, segurança, independente de vontade ou dos anseios de seu companheiro, uma vez que o seu casamento havia “azedado”, muito em função do fato que agora, na opinião dele, ela estava “cheia de direitos” e, portanto, seus projetos de futuro não incluíam necessariamente o marido.

Almejava é poder dar uma boa escola para sua filha e a construção de uma casa, sem ajuda do marido, que também está construindo uma casa em outro terreno. Cada um está construindo sua casa em distintos lugares e ainda nenhum dos dois falaram sobre a questão, que se tornou delicada no relacionamento conjugal.

A questão da construção da casa expressa uma separação de objetivos e uma desconfiança de quem não aposta, necessariamente, num único modelo de família. Paira no ar que, a qualquer momento, os sonhos individuais da entrevistada são mais relevantes de que um projeto de família baseado em assimetrias nas relações de gênero.

A mudança de espaços para uma marisqueira, por exemplo, como Elisa revela uma mudança brusca de cenários. Para ela, o cenário da pesca, não obstante expô-la a sol escaldante, chuva e

rudeza, é envolto de um sentimento de liberdade. A ida à maré proporciona o contato com a natureza. A maré, os mangues, a beleza do lugar evocam a sensação de autonomia, mesmo com a incerteza sempre presente no trabalho na pesca. Como Elisa expõe:

Tem dias que eu fico só olhando dentro do barco, estou indisposta e vou apanhar manga com minhas colegas. Na fábrica, não. Eu fico o dia todo em pé, a máquina não deixa nem eu pensar, nem conversar e nem respirar. Meu Deus, apesar de ser na sombra, o lugar é sufocante, é cobra engolindo cobra. Eu vi pessoas que cresceram juntas aqui na comunidade se transformarem em “carrascas”. O lugar é horrível (Elisa, São Lourenço, setembro de 2015, informação verbal).

Já para outras entrevistadas, principalmente aquelas que nunca trabalharam na pesca, tais como Milena e Cinthia, o espaço da fábrica não tem o significado de confinamento, muito pelo contrário, revelou possibilidades de conhecer novas pessoas, de superar a timidez, bem como de sair do espaço estritamente doméstico. O espaço da fábrica, na função de liderança, proporciona orgulho de trabalhar com pessoas diferentes do convívio na comunidade pesqueira; pessoas de fora, de outros Estados e cidades. Além disso, propicia sair do espaço restrito e tradicional da comunidade pesqueira.

O sentimento de orgulho, de satisfação mesmo, foi evidenciado em quase todas as entrevistas com as líderes de produção. Somente duas das líderes, Élide e Jaisa apresentaram uma insatisfação com a pressão para a obtenção de metas crescentes e com o aumento do ritmo de trabalho. Nas demais entrevistas, a possibilidade de crescimento profissional, por meio da qualificação profissional no México, no SENAI e na faculdade de gestão a distância, financiada parcialmente pela empresa, deixou as líderes de produção sintonizadas com os objetivos da empresa.

Contudo, de um modo mais geral, percebe-se que no território de Goiana, a grande cadeia produtiva do Polo Automotivo se estrutura do seguinte modo: na fábrica central, no setor de montagem dos automóveis e nos postos mais qualificados, persiste uma oferta maior aos postos de trabalhos masculinos; enquanto que na fábrica de capas automotivas e nas atividades de menor prestígio social, tais como o restaurante, as terceirizadas de serviços gerais, há uma recorrente demanda por mulheres com baixa qualificação, pertencentes aos territórios periféricos e pesqueiros de Goiana.

Considerações Finais

Os territórios pesqueiros de Goiana possuem uma tradição secular em extrair seus meios de subsistência por meio da natureza: mar, mangues, matas e também da terra, quando as “terras soltas” ainda não haviam sido invadidas pelas usinas de cana-de-açúcar.

Até final dos anos 1990, as comunidades pesqueiras ainda mantinham muito de seus costumes e tradições. A intensificação do turismo e o aumento de empreendimentos industriais na região foram paulatinamente transformando os territórios pesqueiros. A inserção das mulheres nas fábricas se deu ainda no início do século com uma fábrica de camarão que empregou maciçamente as mulheres da região. Mas o emprego ainda mantinha uma relação com o trabalho na pesca, ainda que sob a condição de exploração extrema e sob uma lógica capitalista.

A chegada da montadora multinacional (FCA), em Goiana, foi um marco na inserção feminina nas empresas da cadeia produtiva, para as mulheres pescadoras mais jovens e com maior escolaridade.

A fábrica priorizou as mulheres mais jovens para os cargos de liderança, mas também contratou marisqueiras de meia idade, com um perfil de maior escolaridade, com o segundo grau completo ou incompleto. As marisqueiras analfabetas e mais desqualificadas

não conseguiram a inserção tão desejada. Quando pernoitamos na casa de uma liderança comunitária na povoação de São Lourenço, conversamos com uma pescadora que fez o treinamento e não conseguiu ser aprovada, continuando a trabalhar na pesca ou como empregada doméstica no Recife.

Evidencia-se que os múltiplos sentidos dados à mesma experiência afasta qualquer possibilidade de modelos unívocos de reações culturais. Nesse sentido, diante de pesadas estruturas sociais, e em face de uma modernização capitalista, as mulheres aqui investigadas apresentam uma pluralidade intensa de reações culturais e, desse modo, não foi possível encontrar tendências homogêneas nas transformações nas relações de gênero.

Constata-se que mesmo para as mulheres que consideram o trabalho fabril como uma oportunidade de emancipação da dominação do marido e uma etapa superior na vida em sociedade, não desconsideram que a intensificação de trabalho não proporciona dias de lazer com família ou com os filhos, e reconhecem a perda de “qualidade de vida” do ponto de vista simbólico, visto que do ponto de vista material os ganhos e vantagens são percebidos por todas as entrevistadas.

Somente as mulheres mais ligadas à atividade tradicional da pesca contabilizam mais perdas do que ganhos, como nos casos de Elisa e Janaína. Para elas, o fenômeno desagregador e incômodo tem como pano de fundo a sensação e a experiência de descaracterização cultural, além de uma perda da identidade de marisqueiras.

No caso das mulheres que eram pescadoras, o sentido dado ao trabalho fabril é o de perda de direitos trabalhistas (uma vez saindo da colônia de pescadores, perdem os direitos previdenciários), do convívio, do sentido de pertença, do contato com a natureza.

No tocante às relações de gênero, a pesca também é percebida como uma atividade que proporciona o sustento, a autonomia feminina em relação ao marido e à família. Portanto, as mulheres entrevistadas não consideram que o trabalho na fábrica proporcionou

conquistas nas relações de gênero diferenciadas do campo da pesca. Na atividade da pesca, as mulheres também vêm ganhando espaços de participação e de protagonismo em relação aos homens, portanto o trabalho fabril não foi considerado para a maioria das entrevistadas um patamar superior na conquista da autonomia das mulheres.

REFERÊNCIAS

BLAY, E. **Trabalho domesticado: a mulher na indústria paulista.** São Paulo, Ática, 1978.

ENRIETTI, A; LANZETTI, R. **Fiat Auto: le ragioni della crisi e gli effetti a livello locale.** Quaderni di ricerca del Dipartimento di Scienze Economiche “Hyman P. Minsky”, Università Degli Studi di Bergamo, no 7, 2012.

HIRATA, H; TRYLINSKI, M. H. Divisão - Relações Sociais de Sexo e do Trabalho: contribuição à discussão sobre o conceito de trabalho. **Revista Em Aberto**, Brasília, ano 15, n 65, jan/mar.1995.

KERGOAT, D. **Divisão Sexual do Trabalho e Relações Sociais de Sexo.** In: Trabalho e cidadania ativa para as mulheres: Desafios para as Políticas Públicas. São Paulo, Prefeitura Municipal Coordenadoria Especial da Mulher, 2003.

LADOSKY, M. H. G. **Tradição e modernidade das relações de classe em Goiana/PE.** 39º Encontro Anual da Anpocs. GT 41. Trabalho e ação sindical na era contemporânea: Trabalho e ação sindical na era contemporânea.

LITTLER, P. E. **Territórios sociais e povos tradicionais no Brasil: por uma antropologia da territorialidade.** Universidade de Brasília: Brasília, 2002.

LOBO, E. **A classe operária tem dois sexos: trabalho, dominação e resistência**. 2. ed. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2011.

MELLO E SILVA et al. O trabalho visto de baixo. *Tempo social: Revista de sociologia da USP*, v.17, n2, nov/2005.

MOORE, H. **Compreendendo sexo e gênero**. (mimeo) Do original em inglês: "Understanding sex and gender", In: Tim Ingold (ed.), *Companion Encyclopedia of Anthropology*. Londres, Routledge, 1997, p.813-830. Tradução de Júlio de Assis Simões exclusivamente para uso didático.

MOORE, B. **Injustiça: as bases sociais da obediência e da revolta**. Brasília: editora brasiliense, 1987.

OLIVEIRA, V. C. A. **DE MARISQUEIRAS A OPERÁRIAS: experiências de trabalho e gênero nos territórios pesqueiros de Goiana/PE**. Tese [doutorado]. Programa de Pós-Graduação em Sociologia da Universidade Federal da Paraíba, 2017.

SANTIAGO, M. **Analecto Goianense**. Geografia, história, estatística, literatura. Tomo I, III, IV, V. Tip. Violeta: outubro, 1946.

THOMPSON, E. P. **A miséria da teoria ou um planetário de erros**. Rio de Janeiro, Zahar, 1981.

_____. **Costumes em Comum**. Estudos sobre a cultura popular tradicional. São Paulo: companhia das Letras, 1998.

WOORTMANN, E. **Da complementaridade à dependência: a mulher e o ambiente em comunidades "pesqueiras" do Nordeste**. Brasília, 1991. (Série Antropologia).

VULNERABILIZAÇÃO EM SAÚDE AMBIENTAL: PERCEPÇÃO DE TRABALHADORAS EXTRATIVISTAS TRADICIONAIS SOBRE A INSTALAÇÃO DO COMPLEXO AUTOMOTIVO NO TERRITÓRIO DE GOIANA/PERNAMBUCO

Isabelle Maria Mendes de Araújo
Elamara Marama de Araújo Vieira

Introdução

Nas últimas décadas, as estratégias da reprodução do capital passaram por diferentes transformações. Essas, por sua vez, impulsionaram a organização espacial de grandes empreendimentos industriais no cenário global e local. Aponta-se que há uma relação histórica entre o espaço e o capital, este, com sua crescente mobilidade, busca condições favoráveis ofertadas pelo poder público a fim de aumentar taxas de lucro, além de explorar, nos diversos lugares, os diferenciais existentes como os custos de mão de obra, recursos naturais e energéticos; geralmente com reflexos sobre a vida de grande parte da população, principalmente a parcela que vive do trabalho (BOTELHO, 2002).

As práticas técnico-espaciais do capitalismo com vistas a ajustar o ritmo e as fronteiras da acumulação implicaram em uma divisão socioespacial da degradação ambiental, sendo os danos ambientais da acumulação, de forma sistemática, destinados aos grupos sociais e étnicos dominados – seja pela expropriação das bases territoriais de formas socioprodutivas não hegemônicas, seja pela deterioração das bases reprodutivas de grupos sociais que não se integram ao circuito do capital a não ser como consumidores forçados de produtos invendáveis. Com isso, um dos padrões utilitários para

a imposição desigual de riscos é acionado, no plano nacional e internacional, a saber, a chantagem locacional dos investimentos (ACSELRAD, 2013).

Oliveira (2013) discute a questão do fundo público como um componente estrutural para a reprodução do capital, a necessidade do fundo público por parte dos grandes empreendimentos para se desenvolverem tende a crescer, ao contar com as desonerações fiscais, isenções de impostos e investimentos públicos dos entes federados, tais empreendimentos mantêm-se competitivos no mercado.

Dentro do esquema centrado nos ganhos econômicos, não há lugar para se pensar nos ritmos da natureza, nos seus tempos de regeneração e na complexidade dos ecossistemas. Na questão ambiental, a biodiversidade é apropriada, tomada como um reservatório de recursos naturais a serem explorados, sem considerar seu real valor de uso, o seu significado para as culturas, as necessidades das comunidades, os direitos da natureza.

Nesse sentido, há uma histórica dívida ecológica ligada a desequilíbrios comerciais e ao uso desproporcional dos recursos naturais com consequências graves aos sistemas socioecológicos. Geralmente, quando empresas multinacionais cessam as suas atividades nos países periféricos, e se retiram, deixam grandes danos humanos e ambientais, como o desemprego, aldeias sem vida, esgotamento de reservas naturais, desflorestamento, empobrecimento da agricultura e pecuária local, rios poluídos, etc. (FRANCISCO, 2015).

O campo da saúde coletiva, sob o enfoque socioambiental crítico, tem articulado a ecologia política na análise das externalidades negativas advindas da globalização e do crescimento do neoextrativismo no chamado Sul Global, incluindo países da América Latina, Ásia e África. No caso brasileiro, a intensificação da busca por novos territórios e recursos naturais dos setores como o agro-negócio, mineração, produção de energia, novas infraestruturas e complexos industriais, resulta em significativos impactos sobre os

ecossistemas e a vida das populações vulnerabilizadas nos campos, florestas e cidades (PORTO, 2015).

Os complexos industriais do setor automotivo é um exemplo dessa expansão. Segundo Guedes (2013), esse setor contribuiu para a concentração de capital industrial e a multinacionalização, chegada de empreendimentos estrangeiros, no Brasil. Afirma-se que 90% de todos os automóveis produzidos no mundo, cerca de 50 milhões de novos veículos ao ano, saem de fábricas pertencentes a dez gigantescas multinacionais espalhadas pelos cinco continentes.

Paralelo a esse movimento, emergem situações de injustiças socioambientais e processos de vulnerabilização (PORTO, 2011), promovidos pelo capital e tutelados por atores do Estado, havendo uma sobreposição espacial de processos que atingem grupos populacionais pobres, discriminados e com alta privação de acesso a direitos (vulnerabilidade social), e que vivem ou circulam em áreas de risco ou de degradação ambiental (vulnerabilidade ambiental). Acrescenta-se a essas vulnerabilidades socioambientais uma série de externalidades negativas relacionadas à saúde de grupos populacionais sob influência da instalação dos grandes empreendimentos (FERREIRA et al., 2011), a exemplo de doenças relacionadas ao saneamento inadequado, doenças ocupacionais, vítimas de violência, assédio, alcoolismo, etc.

Discute-se, nos estudos em saúde ambiental, que há uma exposição diferenciada frente aos riscos ambientais, de modo que certos grupos sociais possuem maior suscetibilidade de sofrerem os impactos decorrentes de megaprojetos do chamado desenvolvimento econômico (ALVES et al., 2016). Assim, tais grupos socialmente vulnerabilizados (ACSELRAD, 2015), populações de baixa renda do campo e da cidade, como grupos étnicos indígenas e quilombolas, estão sujeitos à complacência do Estado e às práticas empresariais irresponsáveis.

Desse modo, busca-se compreender o processo de vulnerabilização em saúde ambiental, desencadeado pelo empreendimento global *Fiat Chrysler Automobiles* (FCA), alinhado à reestruturação

produtiva do capital, na instalação do complexo automotivo no território local, no caso, no entorno de comunidades extrativistas da Reserva Acaú-Goiana, no município de Goiana, Pernambuco.

Cenário do estudo

O município de Goiana, região da Zona da Mata Norte de Pernambuco, possui território de 501 Km² de extensão, e uma população total de 79.249 habitantes (IBGE, 2017). Nesse território, acompanhamos as repercussões locais da chegada do empreendimento industrial, em especial, a percepção de trabalhadoras extrativistas beneficiárias da Reserva Extrativista Acaú-Goiana, Resex, protegida pelo Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio) desde 2007.

As trabalhadoras extrativistas ou mulheres das águas são as pescadoras e marisqueiras que realizam a atividade de captura de peixe, siri, marisco, ostra, sururu, lagosta, camarão, caranguejo e outros¹.

Utilizou-se a abordagem qualitativa nesse estudo de caso, do tipo exploratório e descritivo com observador participante *in loco* (MINAYO, 2004). Buscou-se a sistematização de processos de vulnerabilização decorrentes da recente instalação do complexo automotivo da Fiat Chrysler Automobiles/FCA/Jeep no município de Goiana, Pernambuco, com construção iniciada, em 2012, e inauguração/operação, em 2015, por meio da técnica de condensação de significados proposta por Kvale (1996) para a sistematização das

1 O estudo levantou dados primários a partir das anotações no diário de campo das visitas *in loco*, no período 2015-2017, visitas às lideranças comunitárias, participação em reuniões da Resex, acompanhamento de celebrações/festividades na cidade, visita ao Polo Automotivo; e das entrevistas semiestruturadas direcionadas a informantes-chave, como pescadoras, marisqueiras, operárias, escolhidas por conveniência ao estudo (SANTOS, 2016), das comunidades da Resex Goiana: 2 Baldo do Rio, 2 Carne de Vaca, 2 Tejucupapo e 2 São Lourenço (território quilombola).

narrativas das participantes da pesquisa. A compreensão dos processos de vulnerabilização em saúde ambiental emergiu das dimensões da reprodução social e da saúde propostas por Samaja (2000), no Quadro 1.

Quadro 1. Categorias de análise – Reprodução social e saúde

Dimensões descritoras	
Biocomunal	Refere-se a perdas materiais, agravos à saúde; Agravos decorrentes do esgotamento sanitário e efluentes industriais.
Ecológica	Recursos ambientais disponíveis; transformações ambientais com as obras; situações de risco da intensa urbanização e industrialização.
Comunal-cultural	Simbolismo da paisagem/cultura e memória coletiva.
Política	Relações mediadas pelo Estado por meio de políticas públicas; as situações relacionadas às políticas públicas, como vulnerabilidades institucionais e sociais, como conflitos sociais e exclusão social.
Societal-econômica	Processos pelos quais pescadores e marisqueiras produzem seus meios de vida material; Mercado de trabalho e da família.

Fonte: Samaja, 2000. Adaptado, 2018.

A adaptação à proposta teórico-metodológica de Samaja (2000), sobre as dimensões da reprodução social, permite-nos localizar as vulnerabilizações geradas em decorrência da construção de grandes empreendimentos no contexto local, como o caso da instalação do complexo automotivo da FCA/Jeep no entorno da reserva extrativista Acaú-Goiana, Pernambuco.

De acordo com Samaja (2000), a sociedade reproduz-se biocomunalmente quando seus membros reproduzem suas condições como organismos vivos sociais. Implica não somente sua reprodução corporal, mas também a rede de inter-relações que constitui uma comunidade. A reprodução ecológica refere-se ao processo por meio dos quais indivíduos e grupos humanos estabelecem relações

de interdependência com as condições ambientais. A reprodução comunal-cultural, por outro lado, trata da reprodução da autoconsciência e da conduta humana. Enfatiza o ser humano como produtor de cultura, isto é, de redes simbólicas de elaboração e transmissão de experiências e aprendizagem (família, escola, demais instituições da sociedade civil e aparelhos ideológicos). A reprodução societal-econômica afirma-se a partir de mediações econômicas, designadas como trabalho humano – incluindo a esfera da produção, distribuição e intercâmbio de bens. Já a reprodução política, produto das demais reproduções, emerge das relações mediadas pelo Estado por meio de suas ações/omissões e políticas públicas (obras, segurança pública, etc).

Mulheres das águas e o capital industrial

Para as mulheres das águas da Resex Goiana, o mangue, as marés e os rios são *loci* da ambiência natural da reprodução comunitária e familiar. Percebem o ecossistema local como o seu meio ambiente de trabalho, um ambiente sob ameaça de poluentes e danos causados pelas indústrias, como a indústria automotiva da FCA.

Para Carvalho et al. (2014), a contaminação das águas, dos mangues e animais marinhos repercute diretamente sobre o trabalho da pesca artesanal e mariscagem, e conseqüentemente afeta a saúde e o sustento de famílias. No contexto reprodução biocomunal das trabalhadoras extrativista da Resex Goiana, elas relatam:

Nosso alimento sempre veio das marés e da terra, antes as mulheres trabalhavam nas casas de farinha, tinha muita mandioca... A maré ultimamente está ruim, há pouco peixe, marisco, camarão. O rio Goiana está muito poluído, por causa das indústrias da cidade, os venenos da usina de cana, também o esgoto da cidade que vai direto pro rio.

(Pescadora e conselheira Resex – Carne de Vaca, informação verbal).

Quem trabalha na maré sente na pele... coceira na pele e na vagina, ardência, a gente usa as pomadas que o doutor passa, mas quando volta pra maré volta a coceira (Pescadora - Baldo do Rio, informação verbal).

No extrativismo artesanal, as pescadoras e marisqueiras organizam seu trabalho baseado no tempo natural, regido pelas mudanças da maré, da lua, e na captura de espécies a partir das sazonalidades da natureza. Suas atividades geram uma pequena produção mercantil de troca e subsistência alimentar:

Sou marisqueira desde pequena, é um trabalho muito difícil, sinto dor nas costas, cansaço nas pernas, a visão dói por causa do sol, mas criei meus filhos e uma neta na maré... Sentamos com as outras e conversamos enquanto catamos os mariscos... esperamos sempre o tempo da maré, gosto porque trabalho pra mim, não tem quem me mande (Marisqueira e conselheira da Resex – Quilombo São Lourenço, informação verbal).

Em estudo de Pena e Gomez (2014), são evidenciadas uma série de patologias associadas à análise dos riscos e das condições de trabalho na pesca artesanal, como exposição a radiações solares e riscos de neoplasias, cataratas; riscos químicos decorrentes dos fumos pelo cozimento dos mariscos; riscos ergonômicos para a coluna vertebral, para as LER/DORT - enfermidades reconhecidas pelo Ministério da Saúde e da Previdência Social. Todavia, a garantia de benefícios sociais e acesso à atenção à saúde do trabalhador ainda é fragilizada, mesmo sendo constitucionais, por exemplo, os direitos previdenciários para pescadores e marisqueiras como segurados especiais, em função da vulnerabilidade de vida em contextos sociais e culturais.

O deslocamento histórico da base alimentar da pesca, da agricultura familiar e da troca mercantil comunitária para a lógica da extração de mariscos e pescados explorada por atravessadores e do consumo para o turismo tensiona o processo de trabalho das pescadoras e marisqueiras, agudizando a produção de tais enfermidades.

Por outro lado, a chegada do grande empreendimento automotivo, novo cenário produtivo, vem acentuando a geração dessas doenças ocupacionais e de outros agravos:

No Polo Automotivo tem muito emprego gerando doença, têm atividades que atingem os trabalhadores e eles não conseguem mais trabalhar em nada! (Pescadora – Tejucupapo, informação verbal).

Minha jornada de trabalho são 9 horas e 40 min, com duas pausas de 15 minutos e uma hora para almoço. Na costura tem mais mulheres, porque somos mais cuidadosas com as peças, trabalhamos em pé num ritmo rápido e ágil, 200 peças por dia, tem um ergonomista na empresa que orienta nossas posturas e funções... As principais doenças são dor no punho, no cotovelo e na coluna, já vi algumas pessoas serem afastadas por acidente de trabalho e retornarem em outra função... começo a sentir uns choques nos punhos (Operária da complexo automotivo, filha de pescador – São Lourenço, informação verbal).

Em nome do Desenvolvimento nossa vida tá ameaçada (Pescadora e conselheira da Resex – Baldo do Rio, informação verbal).

A cidade (população) vem sofrendo por ter mais gente, mais lixo, mais violência e prostituição (Pescadora e conselheira da Resex – Carne de Vaca, informação verbal).

Em relação à reprodução ecológica, apreendemos da fala das trabalhadoras extrativistas que:

Quando o pessoal de Goiana terminar de construir essas indústrias do polo vai tá tudo desempregado... a gente tem que ‘preservar nossa maré’, nosso rio, nosso mangue, porque ela é a única indústria que a gente nunca vai ver de portas fechadas pra nossos pescadores, nosso povo! (Líder comunitária e pescadora – Baldo do Rio, informação verbal).

A pequena produção artesanal das mulheres das águas se diferencia da grande produção industrial, tanto pela produtividade e uso tecnológico como pelo caráter das relações de produção, a segunda alinhada à reprodução do capital leva ao extremo o lucro, espoliação da natureza, a especulação e desapropriação.

Para Milton Santos (1999), território deve ser visto como o conjunto de sistemas naturais mais os acréscimos históricos materiais impostos pelo homem. Formado pelo conjunto indissociável do substrato físico, natural ou artificial, e mais o seu uso, ou seja, a base técnica e as práticas sociais. Os acréscimos são destinados a permitir, em cada época, uma nova modernização, que é sempre seletiva. Atividades econômicas, de grande ou pequeno porte, podem ocasionar uma série de alterações ambientais, nem sempre reversíveis, bem como gerar prejuízos para a sociedade. Nesse sentido, foi identificado:

Em 2016, discutimos em reunião do Conselho Municipal de Saúde que a Fiat iria jogar seus dejetos em um córrego que desemboca no rio que passa pela nossa comunidade... temos que investigar isso (Líder comunitária e marisqueira – Tejucupapo, informação verbal).

Tiveram danos no ambiente como a retirada das matas, despejo na natureza de produtos das

indústrias, ferindo as nascentes, além da perfuração dos poços profundos para abastecer o polo automotivo, a água que vem pra Goiana (população) num mês, vai por dia pra Fiat (Pescadora e conselheira da Resex – Quilombo São Lourenço, informação verbal).

A comunidade esperava mais, não se sabe de nenhum projeto ambiental da Fiat (Marisqueira e conselheira da Resex – Carne de Vaca, informação verbal).

Tal fato, como o estudo de Lopes et al. (2004) aponta, pode resultar em prejuízos ao sistema hídrico local e à fração da biota que dele depende, atingindo reservas ecológicas protegidas por lei. O escoamento superficial das águas de chuva e ou de irrigação pode causar transporte horizontal não só de matérias orgânicas em solução, mas também de finas partículas em suspensão, ocasionando grandes deslocamentos de solo das regiões mais altas para os vales, rios, lagos e oceanos.

O ICMBio, em 2015, autuou a FCA por causar dano indireto à Resex Acaú-Goiana devido à erosão causada no córrego Japumim, com multa diária e obrigação da empresa formalizar um Termo de Compromisso e Plano de Recuperação de Área Degradada. A fiscalização ambiental constatou que a estrutura dissipadora de águas pluviais da fábrica encontrava-se comprometida de modo que o fluxo de água da chuva passou a ser contínuo e, por força da ausência de controle da vazão, teria desencadeado um processo erosivo (voçoroca) e contribuído para a ocorrência de ‘impactos negativos invisíveis’ ao estuário da Resex Acaú-Goiana, podendo causar a mortandade de peixes e crustáceos; comprometer a economia dos pescadores da região; alterar a qualidade hídrica; causar dano à Unidade de Conservação; ou alterar o ciclo de vida dos animais (TRF5, 2015). Todavia, nos autos jurídicos, a empresa foi beneficiada, o juiz alegou a incerteza sobre sua responsabilidade

em relação aos supostos danos ambientais, isentando-a de pagar multas ou realizar reparações.

Historicamente, a atração das montadoras, com intuito de promover o crescimento econômico, traz junto injustiças socio-ambientais, uma vez que as empresas do setor automotivo são potencialmente poluidoras, afetando grupos socialmente vulnerabilizados. Sabe-se que a gestão produtiva desenvolvida por esses empreendimentos multinacionais é questionada em alguns países desenvolvidos por força das leis ambientais (SATORI; GEWEHR, 2013), contudo elas mantêm suas ações em países periféricos. Foi argumentado:

Falam que a indústria automotiva não polui, mas desconfio será que não polui mesmo? E, toda essa produção, a pintura, os pedaços de alumínio... vão pra onde? (Líder comunitária – Quilombo São Lourenço, informação verbal).

Essa empresa nunca me enganou, participei das audiências públicas e a empresa dizendo que não ia haver impactos ambientais, mas a CPRH (Agência Estadual de Meio Ambiente de Pernambuco) falava sempre em compensação ambiental... então, claro que ia ter impactos, é um ‘falso desenvolvimento’ que o governo e a empresa tiram os deles, o que é rentável e nada pra população! (Marisqueira e conselheira Resex – São Lourenço, informação verbal).

A Resex foi fundada em 2007 para preservar e proteger os rios e a pesca artesanal, beneficia mais de 350 famílias com o bolsa verde, além disso é uma pedra no sapato das indústrias, pois elas pensam duas vezes antes de construir algo no entorno da reserva (Marisqueira – Tejucupapo, informação verbal).

Nesse sentido, em qualquer discussão sobre a instalação de um megaempreendimento, deve-se questionar se há um

desenvolvimento verdadeiramente integral: Para que fim? Por qual motivo? De que maneira? A quem ajuda? Quais são os riscos? A que preço? Quem paga as despesas e como as fará? Nesta problematização, há questões que devem ter prioridade. Por exemplo, a água é um recurso escasso e indispensável, sendo um direito fundamental que condiciona o exercício de outros direitos humanos; a racionalidade do seu uso deve ser, pois, uma prioridade em todo estudo de impacto ambiental em um território.

Nesse sentido, o debate sobre a crise ecológica de caráter sistêmico e civilizatório sugere reflexão sobre o sentido de bem-viver, o qual relaciona a qualidade de vida a questões como espiritualidade, convívio com a natureza, modos de vida e consumo, política, ética (FRANCISCO, 2015). Assim, na dimensão da reprodução comunal-cultural, são percebidas as interferências do empreendimento global no contexto local:

A Fiat impôs que fossem tirados os feriados da cidade², um momento de celebração das nossas comunidades, como o dia 29 de junho, padroeiro São Pedro e dia 07 de outubro, dia de Nossa Senhora do Rosário (Pescadora e conselheira da Resex – Baldo do Rio, informação verbal).

Houve grande choque cultural, um estufamento de gente, aumento de violência, jovens grávidas e drogas (Marisqueira e conselheira Resex – Quilombo São Lourenço, informação verbal).

2 As referidas datas deixaram de ser feriados, em 2014, através de um projeto de lei que estava em conformidade com a Carta de Intenções à FCA – um documento assinado pelas autoridades municipais e estaduais – que garantia uma série de ações para atrair a Fiat para Goiana e criar o Centro de Pesquisa, Desenvolvimento, Inovação e Engenharia Automotiva em Pernambuco. Mesmo com o novo projeto de lei 55/2015 da câmara municipal de Goiana que visava reinstaurar os feriados dos dois padroeiros, a maioria do plenário manteve pela retirada dos feriados.

A Fiat se apropria de algo que não é dela, conta a história que o quilombo Malunguinho vem desde Recife até o povoado São Lourenço e que tudo é território remanescente de Quilombo, até o território onde a Fiat se encontra! (Líder quilombola – São Lourenço, informação verbal).

A Povoação de São Lourenço foi certificada, em 2005, como comunidade quilombola, integrando também o território da Reserva Extrativista Goiana. As expressões marcantes dessa comunidade são o artesanato da casca dos mariscos coletados, adereços e objetos decorativos, além da histórica procissão do Carrego da Lenha, uma tradição que relembra o martírio do padroeiro São Lourenço (FIGUEIREDO, 2015).

Quilombolas são comunidades autoidentificadas como remanescentes de quilombos, segundo Rangel (2016), são um movimento permanente e a memória dos povos africanos que se recusavam à exploração e à violência do sistema colonial e do escravismo; com suas formas associativas; além de serem a sustentação da continuidade africana através de grupos de resistência política e cultural. No cenário atual de desigualdade racial, há estreita vinculação com a problemática de justiça ambiental, caracterizando-se exemplos de racismo ambiental: o acesso desigual à água potável e ao saneamento básico, a localização de instalações poluidoras e de alto risco em áreas habitadas por negros.

Outro traço histórico-cultural importante para o território de Goiana fora o enfrentamento aos colonizadores holandeses pelas mulheres de Tejucupapo no século XVII, significativa memória coletiva invocada até hoje como símbolo da resistência das mulheres do povoado, conhecido como: as Heroínas de Tejucupapo. Segundo Silva (2013), a identidade de gênero é associada à luta dessas mulheres que no passado contribuíram na batalha contra os holandeses. Atualmente, essa identidade marca a organização

comunitária em torno do trabalho da pesca e, sobretudo, no trabalho das marisqueiras.

Na pesca não tem padrão, é um ‘modelo tradicional’, extrativista artesanal e dever ser protegido e incentivado pelos governos! (Marisqueira e conselheira Resex – Tejucupapo, informação verbal).

O processo de criação da reserva Acaú-Goiana inicia-se com a luta das marisqueiras de Acaú, Paraíba, pela proteção dos bancos de mariscos do lado paraibano no Rio Goiana. No outro lado do rio, em Pernambuco, já existia uma discussão pela criação de uma unidade de conservação estadual mobilizada pela Comissão Pastoral de Pescadores (CPP), desde meados de 1990, com importante papel das pescadoras e marisqueiras das comunidades que hoje compõem as beneficiárias da Resex. De fato, as mulheres das águas nesse cenário protagonizaram a luta em defesa da biodiversidade marinha local e pela proteção do território pesqueiro artesanal.

Para Cavalcanti (2010), compreender a relação das pescadoras e marisqueiras com o mangue e marés é fundamental para apreensão da reprodução social comunitária e familiar em suas memórias e simbolismo da natureza.

Na dimensão da reprodução societal-econômica, encontramos:

Estamos voltando à escravidão, trabalhamos de domingo a domingo, porque a empresa (FCA) só pensa no lucro! Mesmo os sábados sendo ‘hora-extra’, somos obrigadas a ir trabalhar pela rotina de cumprir as metas da empresa. Ganho salário quinzenal por hora de trabalho, tenho carteira assinada, plano de saúde para mim e meus 2 filhos e cesta básica. As mulheres têm 6 meses de licença maternidade e ganham 10 latas de leite por mês quando o bebê nasce. (Operária da FCA e filha de pescador – Quilombo São Lourenço, informação verbal).

No período entre 2013 a 2015, a indústria de transformação, na qual a indústria automotiva se insere, gerou mais de 17 mil empregos formais na cidade de Goiana (CONDEPE/FIDEM, 2017). Todavia, no mesmo setor, ocorreram mais de 13 mil desligamentos de emprego formal, evidenciando forte rotatividade do emprego e a não ampliação efetiva de postos de trabalho. Mesmo o complexo automotivo da FCA/Jeep apresentando-se como o maior empregador da indústria de transformação local, tal expansão se dá por vínculos de trabalhos temporários, demonstrando a falácia de que a chegada da Fiat iria desenvolver a cidade gerando emprego e renda.

Em 2011, participei de um curso de costura pelo SENAI aqui na comunidade com mais 40 mulheres, nos falaram que iriam contratar 20 para trabalharem no polo automotivo. Eu e mais 7 mulheres fomos escolhidas para ir ao México fazer capacitação no polo automotivo da Fiat, pra gente ser multiplicadoras. Hoje sou líder de um núcleo produtivo na Lear (Fornecedora da Jeep – trabalhadores distribuídos na montagem, costura e espuma), subi todos os níveis das funções no meu setor, tenho um salário bom e justo de acordo com o acordo salarial do Polo, antes de ser contratada estava desempregada, sem perspectiva... (Operária da Lear e comunitária – Quilombo São Lourenço, informação verbal).

De acordo com Bühring (2017), a grande contradição em torno da função socioambiental da terra é que, por exemplo, a terra da reserva extrativista é produtiva, com biodiversidade e bens naturais, mas o acesso a recursos que satisfaçam as carências vitais dos comunitários é vedado por um sistema de relações comerciais e de propriedade estruturalmente perverso. Observa-se:

Alguns pescadores trabalharam na terraplanagem do Polo, mas logo voltaram pra pesca... a renda da nossa comunidade vem da pesca, uns

complementam com roça e venda na feira, trabalho doméstico, muitos recebem de programas sociais como o bolsa verde, bolsa família, chapéu de palha (programa estadual de Pernambuco). Teve grande aumento de aluguel em Goiana, casa que era R\$ 100,00 passou para R\$ 500,00 e subiu preço dos alimentos (Pescadora, conselheira da Resex – Baldo do Rio, informação verbal).

Muitos restaurantes abriram no centro da cidade por causa da vinda da Fiat, mas pouco tempo depois fecharam, decretaram falência, porque não receberam o pagamento do serviço pelas empresas contratadas da Fiat (Marisqueira – Carne de Vaca, informação verbal).

Por fim, na dimensão da reprodução política, as comunitárias da Resex apontam que:

A chegada da Fiat foi boa porque empregou muitas mulheres, mas também trouxe muitos prejuízos... a empresa não paga impostos (Pescadora e conselheira da Resex – Carne de Vaca, informação verbal).

Em 2010, a FCA e a gestão municipal de Goiana assinaram uma carta de intenção prevendo a isenção do IPTU para a montadora por um período de 20 anos. Todavia, a gestão municipal posterior passou a cobrar o IPTU da empresa para conceder a certidão de débito positiva com efeito de negativo (documento necessário para a empresa receber as parcelas dos investimentos públicos), entretanto a FCA se negou a pagar e judicializou a cobrança. A Justiça concedeu liminar favorável à empresa com nulidade da cobrança do débito tributário (GUARDA, 2015).

Apesar das mudanças na infraestrutura de Goiana nos últimos anos, a realidade revela uma fragilidade na garantia do direito ao acesso à água potável e ao saneamento ambiental adequado:

A vinda da Fiat trouxe muitas coisas boas como as ações sociais com doações financeiras, ela ajudou dando recurso para construir uma UPA. Dos pontos negativos temos a falta de infraestrutura da cidade para receber uma empresa de grande porte, não temos saneamento, abastecimento e tratamento da água são ruins. Gostaria que Goiana se desenvolvesse, e o polo poderia ajudar a cidade a crescer... (Operária da Lear – Baldo do Rio, informação verbal).

Em 2013, eu me retirei da audiência pública da Fiat com o Governo, porque em nenhum momento foi colocado os impactos negativos que a Fiat causaria, nem sobre o saneamento, o meio ambiente, o turismo... só falavam da grandiosidade da fábrica, ensinando os meninos a apertar parafuso (Líder comunitária e pescadora – Baldo do Rio, informação verbal).

Em 2015, 67% da população do município ainda não estava em domicílios ligados à rede geral de esgoto (DATASUS, 2017), vulnerabilizando o contexto sanitário familiar e comunitário com efeito sobre as *doenças* relacionadas ao *saneamento ambiental inadequado*. No mesmo ano, 42% da população também não havia sido atendida pela rede geral de abastecimento de água. Mesmo com o aumento do índice de consumo de energia elétrica no sistema de abastecimento de água, que passou de 0,9 kWh/m³, 2011, para 2,7 kWh/m³, 2015 (SNIS, 2017), não significou aumento da eficiência e distribuição da rede para a população, sugerindo que tal desempenho hidroenergético pode estar relacionado a ações específicas, como a utilização de fontes de água mais distantes ou mais profundas, para garantir, por exemplo, a demanda crescente de água do complexo automotivo.

A prioridade das pautas do Estado é percebida:

A pesca não tem incentivos do Governo comparados aos incentivos que esse empreendimento automotivo recebeu e recebe³... espero que a Fiat gere mais emprego para a população e que a atividade de pesca não seja esquecida ou enfraquecida (Marisqueira e conselheira da Resex – Quilombo São Lourenço, informação verbal).

Nesse sentido, a atividade da mariscagem e a pesca artesanal têm uma importância política e simbólica para as trabalhadoras extrativistas da Resex Goiana, uma vez que depois de 10 anos de luta e reivindicação, as mulheres das águas conseguiram a criação da reserva para o manejo adequado e sustentado da natureza.

Desse modo, ao discutirmos as categorias da reprodução social (SAMAJA, 2000) através das narrativas das mulheres das águas, observa-se a reprodução do **Capital** representada pelo empreendimento global da FCA/Jeep na instalação do complexo automotivo no território de Goiana; o qual interpõe demandas ao **Estado** brasileiro, que legitima sua expansão ao garantir isenções fiscais, concessões e investimentos do fundo público (União, estado de Pernambuco, município de Goiana) no âmbito da reprodução política; e, é viabilizada pelo **Trabalho**, reprodução societal-econômica, com empregos precários e flexíveis, em lugar sem histórico de luta sindical; formando um tripé que afeta o bem-viver local.

Desencadeia-se, então, uma matriz de vulnerabilizações: na reprodução biocomunal, com agravos e doenças ocupacionais no novo cenário produtivo, vítimas de violência, doenças relacionadas

3 Investimento de 7 bilhões de reais de fundos públicos para a construção do Polo Automotivo em Goiana, mais de 3 bilhões do Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social (BNDS) e 2 bilhões do Fundo de Desenvolvimento do Nordeste, além do financiamento do Banco do Nordeste e da Sudene (Automotivebusiness, 2013).

ao saneamento inadequado; na reprodução ecológica, expropriação da natureza/água, erosão, poluição, consumo energético, ambas as dimensões compreendidas como expressões da vulnerabilização em saúde ambiental; na reprodução comunal-cultural, com a retirada de feriados, fetiche do progresso, perda de identidade; e na reprodução societal-econômica, especulação imobiliária, gentrificação, migração populacional, exploração do trabalho.

Portanto, a vulnerabilização em saúde ambiental pode ser compreendida como os agravamentos ao bem-viver nos contextos locais, da natureza, das relações sociais e da vida humana singular e comunitária, resultantes das iniquidades e injustiças deflagradas pelo poder do Capital e do Estado em detrimento dos grupos sociais historicamente destituídos e dos sistemas socioecológicos.

Nesse sentido, propomos um esquema explicativo dos processos de vulnerabilização (Figura 1).

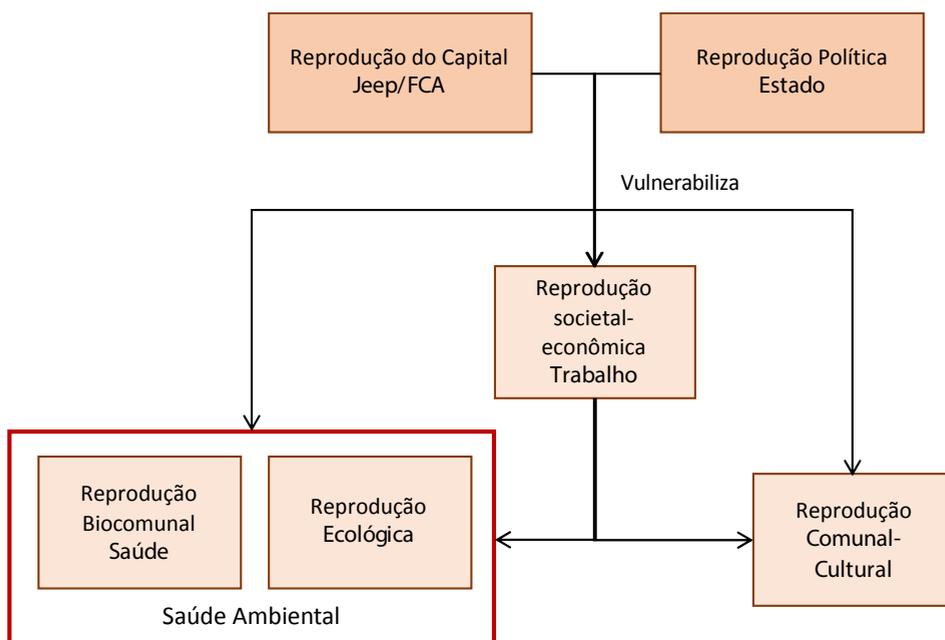


Figura 1- Esquema explicativo dos processos de vulnerabilização

Fonte: Elaboração da autora.

Tal esquema foi esboçado para compreendermos as relações entre um empreendimento global, alinhado à reestruturação produtiva do capital, e os processos de vulnerabilização no contexto local, no caso, a instalação do complexo automotivo da FCA no entorno da Reserva Extrativista na cidade de Goiana, Pernambuco. Destaca-se que a abordagem teórico-metodológica proposta por Samaja contribui para o aprofundamento de estudos em saúde ambiental e na análise ecossistêmica de problemas complexos e de saúde.

Considerações Finais

Ao apresentarmos os processos de vulnerabilização decorrentes da instalação de empreendimento industrial global, apontamos as percepções e olhares locais daquelas que são afetadas por esse cenário de disputa territorial.

Sugere-se o diálogo com o bem-viver, no plano teórico e concreto da realidade, o qual oportuniza pensarmos outra realidade e uma reorganização social em integração com a natureza. Enquanto horizonte na reorientação de políticas e ações do Estado no sentido de regular as relações sociais com a finalidade de diminuir as injustiças socioambientais e melhorar as condições de vida dos historicamente vulnerabilizados. Nesses termos, o diálogo com o bem-viver implica em repensarmos a própria definição de desenvolvimento.

É preciso, pois, investir em pesquisas que compreendam o comportamento dos ecossistemas e analisar adequadamente as diferentes variáveis de impactos a qualquer modificação importante do meio ambiente, nossa casa comum. Sem deixarmos de reconhecer que uma verdadeira abordagem ecológica sempre se torna uma abordagem social ao integrar a justiça nos debates da questão ambiental, ouvindo, como alerta Francisco (2015), tanto o clamor da terra como o clamor dos pobres.

REFERÊNCIAS

ACSELRAD, H. Desigualdade Ambiental e Acumulação por Espoliação: o que está em jogo na questão ambiental? *e-cadernos CES 17*, 2012 Coletivo Brasileiro de *Pesquisadores da Desigualdade Ambiental Rio de Janeiro*. 2012.

ACSELRAD, H. “Desigualdade ambiental, economia e política”. **Revista Astrolabio** Nº 11. IPPUR, Universidade Federal do Rio de Janeiro. Brasil, 2013, p.105-123.

ACSELRAD, H. Vulnerabilidade social, conflitos ambientais e regulação urbana. *O Social em Questão*, ano XVIII, 33, 2015.

ALVES, S. G. et al. Vulnerabilização socioambiental de comunidades tradicionais no Complexo Industrial Portuário de Suape. *Desenvolv. Meio Ambiente*, v. 38, p.403-418, agosto 2016.

AUTOMOTIVEBUSINESS. Fiat: investimento em Pernambuco soma R\$ 7 bilhões. Seção negócios, 23 de maio de 2013. Disponível em: <http://www.automotivebusiness.com.br/noticia/17096/fiat-investimento-em-pernambuco-soma-r-7-bilhoes>. Acesso em: jul. de 2016.

BOTELHO, J. Reestruturação produtiva e produção do espaço: o caso da indústria automobilística instalada no Brasil. **Revista do Departamento de Geografia**, 15, 2002, p.55-64.

BÜHRING, M. (Org.). *Função socioambiental da propriedade*. vol. II. Caxias do Sul: Educs, 2017.

CARVALHO, I. et al. Por um diálogo de saberes entre pescadores artesanais, marisqueiras e o direito ambiental do trabalho. **Ciênc. saúde coletiva**, Rio de Janeiro, v. 19, n. 10, p.4011-4022, Oct. 2014.

CAVALCANTI, D. *Mulheres nas águas: um estudo sobre relações de gênero na pesca*. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal da Paraíba. João Pessoa, 2010.

CONDEPE/FIDEM. Agência Estadual de Planejamento e Pesquisas de Pernambuco. Indicadores de trabalho. Disponível em: http://www.bde.pe.gov.br/visualizacao/Visualizacao_formato2.aspx?CodigoInformacao=1234&Cod=3. Acesso em: 27 ago. 2017.

DATASUS. Ministério da Saúde. *Banco de dados do Sistema Único de Saúde-DATASUS*. Disponível em: <http://www.datasus.gov.br>. Acesso em: set. 2017.

FERREIRA, V. et al. Estudos de externalidades na área de saúde humana decorrentes de reservatórios hidrelétricos. *Eng Sanit Ambient*, v.16, n.2, abr/jun 2011, 149-156.

FIGUEIREDO, L. *Reserva extrativista Acaú-Goiana: tragédia comum ou decisão coletiva*. DISSERTAÇÃO (Mestrado) – Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Natal, 2015.

FRANCISCO. *Carta Encíclica ‘Laudato Si’ sobre o cuidado da casa comum*. Brasília: CNBB, 2015.

GUARDA, A. Jeep leva para a Justiça discussão com a Prefeitura de Goiana sobre o IPTU. *Jornal do Commercio*. Seção economia, Recife, 28 de nov. de 2015. Disponível em: <http://jconline.ne10.uol.com.br/canal/economia/pernambuco/noticia/2015/11/28/jeep-leva-para-a-justica-discussao-com-a-prefeitura-de-goiana-sobre-o-iptu-210080.php>. Acesso em: jan. de 2017.

GUEDES, A. L. A Instalação da Renault, Chrysler e Audi em Curitiba. *Revista Interdisciplinar de Gestão Social*, v.2 n.1, jan. / abr. 2013.

IBGE. População estimada. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pe/goiana/panorama>. Acesso: em agosto de 2017.

LOPES, J. C. et al. Repercussões socioambientais decorrentes da implantação do distrito industrial em São José dos Pinhais-PR. In: *Anis – II Encontro Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Ambiente e Sociedade*, Indaiatuba, 2004.

MINAYO, M. (Org.). *Pesquisa Social: Teoria, Método e Criatividade*. Petrópolis: Vozes, 2004.

OLIVEIRA, F. *Crítica à razão dualista: o ornitorrinco*. São Paulo, Boitempo, 2013.

PENA, P.; GOMEZ, C. Saúde dos pescadores artesanais e desafios para a Vigilância em Saúde do Trabalhador. **Ciênc. saúde coletiva**, Rio de Janeiro, v. 19, n. 12, 2014.

PORTO, M. et al. Saúde e ambiente na favela: reflexões para uma promoção emancipatória da saúde. *Serv. Soc. Soc.*, São Paulo, n. 123, p.523-543, Sept. 2015.

PORTO, M. F. Complexidade, processos de vulnerabilização e justiça ambiental: um ensaio de epistemologia política. *Revista Crítica de Ciências Sociais*, Coimbra, n. 93, 2011.

RANGEL, T. Racismo ambiental às comunidades quilombolas. *RIDH*, Bauru, v. 4, n. 2, p.129-141, jul./dez., 2016.

SAMAJA, J. *A reprodução social e a saúde: elementos metodológicos sobre a questão das relações entre saúde e condições de vida*. Salvador: Casa da Qualidade, 2000.

SANTOS, M. Guerra dos lugares: Áreas inteiras do Brasil têm sido retiradas do controle do país. Especial para a Folha. *Caderno Mais! Folha* de São Paulo. São Paulo, 1999.

SANTOS, G. Capacidade de execução das atividades instrumentais de vida diária em idosos: Etnoenfermagem. *Esc. Anna Nery*, Rio de Janeiro, v. 20, n. 3, 2016.

SILVA, C. R. “*Marisqueira e quilombola é tudo a mesma coisa*”: um estudo sobre as formas de mobilização política – o caso da povoação de São Lourenço-Goiana, Pernambuco. Dissertação em Antropologia - Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 2013.

SNIS. Sistema Nacional de Informações sobre Saneamento. Diagnóstico dos Serviços de Diagnóstico dos Serviços de Água e Esgotos – Água e Esgotos, Ministério das cidades, Brasília, 2015.

TRF5. Agravo de Instrumento – PE: Processo nº 0804995-22.2015.4.05.0000. Relator: Desembargador Federal Paulo Roberto de Oliveira Lima. 2015. Disponível em: http://www.trf5.jus.br/data/2015/10/PJE/08049952220154050000_20151021_64051_40500003219135.pdf. Acesso em: abril, 2017.

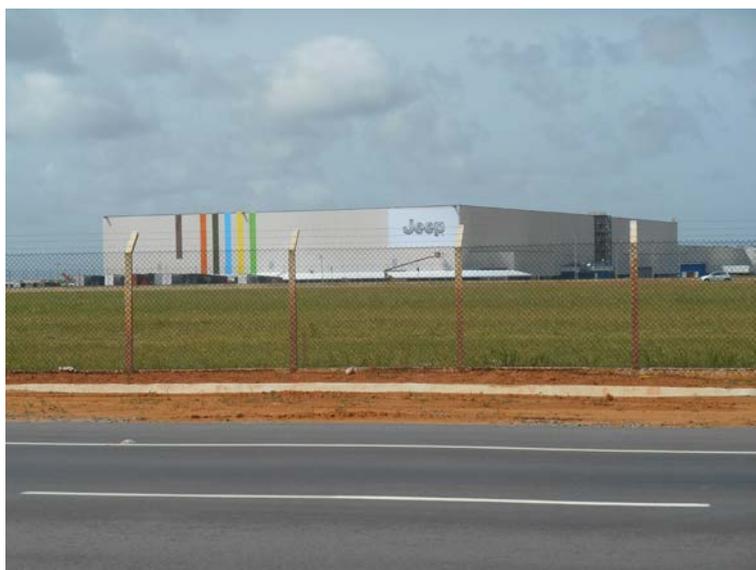


Foto 1 - Fábrica da Jeep na época da inauguração, em abril de 2015
Foto: Mario Henrique Ladosky



Foto 2 – Linha de montagem da Jeep em Goiana
Fonte: <https://www.terra.com.br/parceiros/guia-do-carro/coronavirus-e-hora-de-a-industria-automobilistica-ajudar,024a6fff6f5565d6ce945618a64163cbiaiew63z.html>
Foto: FCA / Divulgação



Foto 3 - Protesto do Sindicato de Cegonheiros de Pernambuco contra a entrega do serviço a empresas de transporte de Minas Gerais.

Foto: Mario Henrique Ladosky



SINDMETAL-PE

ZÉ FERRUGEM

SINDICATO DOS TRABALHADORES NAS INDÚSTRIAS METALÚRGICAS,
MECÂNICAS E DE MATERIAL ELÉTRICO DO ESTADO DE PERNAMBUCO

008/10.2017



Campanha Salarial 2017 Polo Automotivo Goiana

**Polo automotivo FIAT:
um SONHO para entrar e um
PESADELO depois que está dentro.**



**PLR Betim
MG
R\$ 4.926,00**



**PLR Campo
Largo - PR
R\$ 4.711,05**



**PLR
Pernambuco
???**

Na quarta-feira (25), acontece a primeira reunião da Campanha Salarial dos trabalhadores e trabalhadoras do polo automotivo de Goiana. **Veja abaixo as principais reivindicações:**

- Reajuste de 10%
- Piso salarial inicial de R\$ 1.450,00
- Participação nos Lucros e Resultados (PLR)
- Melhoria da cesta básica
- Empilhador (a) e soldador (a) receber os pisos profissionais
- Área de lazer e descanso
- Plano odontológico
- Hora extra no sábado 100%

www.sindmetalpe.org.br

[facebook.com/MetalurgicosPE](https://www.facebook.com/MetalurgicosPE)

Rua Almeida Cunha, 364 - Santo Amaro - Recife /PE
sindmetalurgicos.pe@gmail.com - Fone: 3423.4660



SUBSEDE BELO JARDIM
Rua Eurico Rodrigues, 138
Edson Mororo Moura
Belo Jardim-PE, CEP 55.150-540
☎ 81 3726.1447

SUBSEDE GOIANA
Rua do Rosário, 46
Centro - Goiana-PE
CEP 55.900-000
☎ 81 99277.2287

SUBSEDE CARUARU
Avenida da Republica, 279
Divinópolis, Caruaru-PE
CEP 55.014-090
☎ 81 99207.4245

Foto 4 - Cartaz da Campanha Salarial - 2017 do Sindicato dos Metalúrgicos de Pernambuco (Sindmetal-PE)



Foto 5 – Assembleia de trabalhadores do Polo Automotivo aprova acordo na Campanha Salarial de 2017

Foto: Mario Henrique Ladosky



Foto 6 - Interrupção pelo Sindicato dos Metalúrgicos de Pernambuco da via de acesso à Jeep pela morte de trabalhador na linha de produção, em 17/04/2018.

Fonte: <http://sindmetalpe.org.br/2018/04/27/ato-no-polo-automotivo-jeep-27-04/>

Foto: Leandro Lima



Foto 7 - Piquete do Sindicato dos Metalúrgicos de Pernambuco pela morte de trabalhador na linha de produção da Jeep, em 17/04/2018

Fonte: <http://sindmetalpe.org.br/2018/04/27/ato-no-polo-automotivo-jeep-27-04/>

Foto: Leandro Lima



Foto 8 - A implantação do Polo Automotivo motivou a oferta de qualificação profissional em Goiana

Foto: Mario Henrique Ladosky



Foto 9 - Qualificação das mulheres no quilombo de São Lourenço, em Janeiro de 2015
Foto: Valéria Costa Aldeci de Oliveira



Foto 10 - Prédio do CVT (Centro Vocacional Tecnológico), construído pelas mulheres da Associação de Marisqueiras da comunidade de São Lourenço, que foi usado como espaço de formação do SENAI para a costura de bancos de couro, de onde foram contratadas operárias para a Lear, sistemista do Polo Automotivo da FCA. Atualmente o prédio abriga o grupo de artesãs “Quilombolas de São Lourenço”, formado por exclusivamente por mulheres.
Foto: Mario Henrique Ladosky



Foto 11 - O passado se faz presente em Goiana: monumento a Maria Camarão, heroína de Tejucupapo na expulsão dos holandeses, no século XVII

Foto: Mario Henrique Ladosky



Foto 12 - Tradição de luta em Goiana se mantém no Clube Trincheira Futebol Clube, em Tejucupapo

Foto: Mario Henrique Ladosky



Foto 13 - Apresentação teatral da luta das Heroínas de Tejucupapo conta os holandeses, no século XVII

Fonte: https://www.google.com.br/search?hl=p-t-BR&authuser=0&tbm=isch&source=hp&biw=1366&bih=625&ei=6eXcXbnnFc-G45OUPnaGUsA8&q=apresenta%C3%A7%C3%A3o+teatral+das+Hero%C3%AD-nas+de+Tejucupapo&gs_l=img.3...1695.24564..25809...0.0..0.214.8189.0j44j3.....0....1..gws-wiz-img.....0j0i3j0i5i30j0i8i30j0i24j0i30.EZaKzWSS2r4&ved=0ahUKEwj5_6-Zvo-fmAhVBHLkGHZ0QBfYQ4dUDCAY&uact=5#imgrc=PVU1phoHxgrV_M:

Foto: Não identificado



Foto 14: Plateia do teatro da batalha das Heroínas de Tejucupapo

Fonte: <https://blogtejucupaponoticias.blogspot.com/2018/05/festa-das-heroínas-de-tejucupapo.html>

Foto: Não identificado



Foto 15 - 1ª Caminhada dos Terreiros em Goiana, em defesa do respeito e igualdade, realizado em 30/04/2019 tendo ao fundo a Igreja de Nossa Senhora do Rosário dos Brancos.

Foto: Mario Henrique Ladosky



Foto 16 – Antiga vila operária da Fábrica de Tecidos da cidade de Goiana.
Foto: Valéria Costa Aldeci de Oliveira (agosto de 2016).



Foto 17 - Reserva Acaú-Goiana, vista da comunidade quilombola de São Lourenço
Foto: Mario Henrique Ladosky



Foto 18 – Atividade de pesca artesanal em Tejucupapo
Foto: Mario Henrique Ladosky



Foto 19 – Moradia de pescador em Tejucupapo
Foto: Mario Henrique Ladosky



Foto 20 – Acampamento do MST na antiga Usina Maravilha
Foto: Mario Henrique Ladosky



Foto 21 - O conjunto da Fiação de Tecidos Goiana – FITEG

Fonte: http://adgoiana.pe.gov.br/?page_id=73



Foto 22 - Casarão colonial que abriga atualmente a sede da prefeitura de Goiana

Fonte: http://adgoiana.pe.gov.br/?page_id=73



Foto 23 - Igreja Nossa Senhora do Rosário dos Homens Pretos
Fonte: <https://sanctuarial.art/2015/07/23/igreja-de-nossa-senhora-do-rosario-dos-pretos-goiana-pe/>



Foto 24 - Goiana se caracteriza também por ser um centro do artesanato em cerâmica. Obra “Anjo cangaceiro”, do artesão goianense Zé do Carmo, uma das referências culturais de Pernambuco, seria presenteada ao papa João Paulo II. Foto: Alexandre Veloso.
Fonte: <http://artepopularbrasil.blogspot.com/2011/02/ze-do-carmo.html>

Parte 2

**OUTRAS
EXPERIÊNCIAS
DO SETOR
AUTOMOTIVO
EM NOVOS
TERRITÓRIOS
PRODUTIVOS**

OS REGIMES AUTOMOTIVOS E A AÇÃO SINDICAL DOS METALÚRGICOS DO ABC NA CONFIGURAÇÃO DA POLÍTICA INDUSTRIAL

Jonas Tomazi Bicev

Introdução: a trajetória da política industrial no setor automotivo

A região do Grande ABC é composta por sete municípios do Estado de São Paulo (Santo André, São Bernardo do Campo, São Caetano do Sul, Diadema, Mauá, Ribeirão Pires e Rio Grande da Serra), onde residem atualmente 2,7 milhões de pessoas. Dotada de uma rede densa de rodovias e ferrovias – uma herança da economia do café – que interligam a capital paulista (20 km) ao Porto de Santos (50 km), durante as décadas de 1960 e 1990, a região expandiu a sua infraestrutura urbana industrial ao receber os principais investimentos das montadoras estrangeiras, que iniciaram a produção brasileira de veículos e autopeças: General Motors (unidade em atividade desde 1927); Mercedes-Benz (1956); Volkswagen Anchieta (1957); Scania (1962); Toyota (1962); Ford (1967, quando adquiriu as operações da Willys Overland).

Nesse período inicial, a partir de políticas protecionistas e dos incentivos às exportações, a produção brasileira de veículos leves e pesados cresceu, com pequenas oscilações, até 1978, quando, já favorecida pela chegada da Fiat (Betim/MG) e da Volvo (Curitiba/PR) – ambas as fábricas, inauguradas em 1976 – superou pela primeira vez a marca de 1 milhão de unidades (SHAPIRO, 1997;

ADDIS, 1997). As ações políticas, porém, que sustentavam o desenvolvimento econômico durante o período da ditadura militar (1964-1985) e o crescimento da participação dos veículos brasileiros no mercado mundial (financiamento externo, autoritarismo das chefias, repressão e arrocho salarial dos trabalhadores) demonstravam limites e provocavam crescente insatisfação entre os empregados das montadoras. Conforme destacou Rodrigues (1990), o movimento operário, no seu cotidiano, em todos esses anos de regime autoritário [1969-1977], foi elaborando a resistência nos pequenos embates: “luta para conseguir a parada de 15 minutos para o café; contra as chefias mais autoritárias; contra atraso de pagamento; pela diminuição do ritmo de trabalho; por aumentos salariais, etc. Foram estas pequenas lutas no dia-a-dia fabril que, de certo modo, possibilitaram o surgimento do movimento grevista de 1978” (RODRIGUES, 1990, p.49).

Esse trabalho diário e “miúdo”, desenvolvido, na época, pelas lideranças do sindicato dos metalúrgicos de São Bernardo do Campo e Diadema e pelas oposições sindicais¹, foi decisivo para que a partir da greve da Scania, deflagrada em 12 de maio de 1978, uma onda de greves e paralisações se difundisse das indústrias do Grande ABC para todo o Estado de São Paulo, propagando-se, em seguida, para outros polos de concentração industrial do Brasil. Entre os fatores que explicam a capilaridade do movimento e o reconhecimento social alcançado, Rodrigues (1997) destaca a capacidade das ações sindicais expressarem uma luta mais geral por direitos de cidadania

1 Marco Aurélio Santana (2018) ressalta que “ao longo de todo o período ditatorial a classe trabalhadora não deixou de atuar, de uma forma ou de outra, como sempre, por dentro ou por fora de suas entidades representativas” (SANTANA, 2018, p.23). Apesar dos metalúrgicos do ABC terem adquirido maior visibilidade pública durante o ciclo de greves de 1978-1980, o autor destaca outros exemplos em que a agência dos trabalhadores se manifestou, como as greves dos metalúrgicos de Osasco e Contagem, ocorridas em 1968 (ou seja, dez anos antes das greves do ABC), e a atuação dos bancários de Porto Alegre e petroleiros de Paulínia, que também se destacaram a partir de 1978.

no interior da sociedade, pois além da questão da “superexploração do trabalho” (ANTUNES, 1988) e da “resistência operária contra o processo de trabalho capitalista” (MARONI, 1982), havia uma ideia de “dignidade violentada” – entendida “como um profundo sentimento de injustiça, exclusão e humilhação cotidiana” (ABRAMO, 1999, p.30) – que perpassava o cotidiano fabril, o bairro, a questão da moradia, bem como representava a afirmação de uma classe trabalhadora que desejava participar e interferir ativamente no processo de transição política por que passava o país (RODRIGUES, 1997)².

Dentre as consequências duradouras dos experimentos organizativos e mobilizatórios gestados no ciclo de greves de 1978-1980, destacam-se um partido de marcada extração operária e sindical (o Partido dos Trabalhadores, fundado em 1980) e uma central sindical de abrangência nacional (a CUT, fundada em 1983). Inicialmente ancorado na ascensão do movimento sindical e popular, em menos de uma década de existência, o PT alcançou resultados eleitorais significativos, credenciando-se para, na eleição presidencial de 1989, já se colocar como uma possível alternativa de poder (RODRIGUES e SANTANA, 2018, p.9). Em relação à CUT, sua atuação privilegiou inicialmente o conflito, capaz de ampliar solidariedades, fortalecer

2 Para Armando Boito Jr. (1994), a participação direta da direção do Sindicato dos Metalúrgicos do ABC no movimento grevista só ocorreu, contudo, à medida que as greves ganhavam amplitude e a repressão do regime aumentava. Conforme as palavras do autor: “Em 1978, o movimento surgira fora do sindicato oficial, na forma de greves por empresa, e a diretoria do sindicato funcionou como mera intermediária entre as empresas e os grevistas [...]. Em 1979, a diretoria do sindicato oficial, talvez compelida pelo fato de representar legalmente todos os metalúrgicos de São Bernardo do Campo e Diadema, ampliou a base do movimento, organizando uma greve geral de toda a categoria metalúrgica. O regime militar reagiu de forma dura [...]. Num quadro de dificuldades inesperadas, os dirigentes sindicais foram lançados para o centro da luta política e, talvez até para a sua surpresa, puderam contar com o apoio ativo do que havia de organizado no campo popular e com uma certa cobertura da oposição burguesa” (BOITO JR, 1994, p.24).

sindicatos e expandir a organização, a partir de um discurso crítico à política econômica do governo e às intervenções feitas pelo Estado nas negociações coletivas (isto é, em defesa do direito de greve, da organização dos trabalhadores nos locais de trabalho e da negociação direta com o patronato) (ALMEIDA, 1982). No momento pós-redemocratização, entretanto, razões de ordem prática e o contexto de recessão econômica geraram uma crescente “acomodação” ao arcabouço legal que regulava as relações de trabalho no Brasil (a estrutura sindical) e o fortalecimento de uma postura mais propositiva, de negociação e diálogo com representantes do Estado e do capital (RODRIGUES, 1997).

No caso do setor automotivo, a partir de 1983, o sucesso dos automóveis japoneses no mercado norte-americano e europeu reduziu o prestígio das unidades industriais brasileiras na estratégia global de suas matrizes. As empresas transnacionais voltaram a investir em seus territórios de origem – os quais concentravam os laboratórios de ciência e tecnologia – ao mesmo tempo em que inauguraram fábricas em regiões de fraca tradição sindical, com a intenção de recuperar o espaço perdido nos mercados centrais (ARBIX, 1996, p.39).

A indústria brasileira, dependente de financiamento externo para se desenvolver, encontrou dificuldades para acompanhar as inovações e o incremento tecnológico que caracterizavam os motores, os acessórios, o design e o processo produtivo dos veículos importados. Após anos de protecionismo e de exportações que se mantinham competitivas pelo baixo custo do trabalho e pelos incentivos governamentais, no início dos anos 1990, o mercado brasileiro de automóveis era dominado por veículos tecnologicamente defasados e preços elevados, com valores que, para o mercado interno, superavam a média verificada em outros países produtores. A partir da eleição de Fernando Collor de Mello para a presidência da República (cargo que exerceu entre março de 1990 e outubro de 1992) e o início das políticas de abertura comercial e econômica, os trabalhadores e os sindicalistas do

setor automotivo do ABC passaram a conviver com o desemprego e a recorrente ameaça de fechamento de fábricas e grandes unidades industriais.

A experiência das Câmaras Setoriais na primeira metade dos anos 1990

Para superar as dificuldades do período de recessão econômica, inflação e atrair novos investimentos das matrizes – capazes de reestruturar a cadeia de produção doméstica e aproximar os veículos nacionais da tecnologia dos importados – a solução encontrada pelas lideranças políticas do governo federal, técnicos, empresários e trabalhadores do setor automotivo foi o reforço do diálogo e da negociação estabelecida nas Câmaras Setoriais. A partir do primeiro acordo (de 26 de março de 1992), que estabeleceu uma redução total de 22% nos preços dos automóveis, válida por 90 dias – isto é, redução de 6% do imposto federal (IPI); 6% do imposto estadual (ICMS); 4,5% da margem de lucros das montadoras, 3% das autopeças e 2,5% das concessionárias – as vendas no mercado interno cresceram 143% entre 1992 e 1993, o que representou para o setor automotivo a passagem de um faturamento de US\$ 18,8 bilhões para US\$ 21,3 bilhões (ANFAVEA, 2018; ARBIX, 1996).

A iniciativa interrompeu as demissões na indústria e indicou o potencial de crescimento do mercado brasileiro. Por essa razão, já sob a presidência de Itamar Franco (outubro/1992 – dezembro/1994), um segundo acordo foi assinado em 15 de fevereiro de 1993. Nele, estabeleceram-se metas mais audaciosas de investimentos (US\$ 20 bilhões em sete anos), de emprego (91 mil postos de trabalho) e a promessa de um aumento real aos trabalhadores de 20%, escalonados em três parcelas: 6,27% em abril de 1993, abril de 1994 e fevereiro de 1995. Apesar dos resultados positivos alcançados em relação à produtividade (quando o Brasil ultrapassou a

marca de 1,5 milhões de veículos produzidos), o investimento e o emprego ficaram bem abaixo do esperado³.

A literatura sociológica reconheceu a inovação das Câmaras Setoriais em relação ao processo de formulação e tomada de decisão política predominante na época. Ao contrário do corporativismo varguista, durante as câmaras: “O Estado não apareceu como agente neutro, chamado a mediar conflitos privados respaldado na isenção formal que a legislação trabalhista lhe confere. Aparece, isto sim, como parte que tinha a perder ou a ganhar com o acordo, como um terceiro interessado. Trata-se da negociação entre entidades representativas e autônomas da sociedade civil e um Estado que as reconhece como autônomas e representativas, e não mais como o seu apêndice” (CARDOSO e COMIN, 1995, p.412). Conforme destacou Mello e Silva (2000), as câmaras setoriais inovavam em relação ao sistema brasileiro de relações de trabalho, por experimentar uma negociação de velho estilo *neocorporativista* ou *fordista* – num ambiente, onde este último nunca havia se desenvolvido (SILVA, 2000, p.54).

Dilemas e limites das negociações, porém, também foram identificados. Apesar de romperem com o velho modelo autoritário e bipartite de política industrial do velho corporativismo de Estado, para um segmento da literatura (BOITO JR, 1994), os acordos do setor automotivo indicavam a consolidação de um novo corporativismo, o *corporativismo setorial*, no qual os sindicatos representam os interesses das *frações de classe* ou coletivos de trabalhadores mais organizados no interior da categoria ou setor econômico (como os operários das montadoras de automóveis, entre os metalúrgicos; ou os funcionários dos bancos públicos, entre os bancários). Nessas

3 No segundo acordo, com a coordenação dos trabalhos feita pelo então Ministro da Indústria e Comércio, José Eduardo Andrade Vieira, a câmara contou com uma participação mais ampla dos trabalhadores. Pela CUT, além dos metalúrgicos do ABC, participaram as lideranças da CNM; a Força Sindical foi representada pelo seu presidente Luiz Antônio Medeiros, assim como a CGT, que também enviou representantes.

frações, a identidade socioeconômica dos trabalhadores nem sempre coincide com o quadro legal da estrutura corporativa, sendo, em geral, mais restrita que a categoria e mais ampla que a base municipal do sindicato oficial (BOITO JR, 1994, p.27)⁴.

Além disso, problemas como as dificuldades das negociações (das 26 câmaras projetadas, apenas construção naval, máquinas/equipamentos agrícolas e setor automotivo lograram acordos); os conflitos internos à categoria; a moderação do discurso e das reivindicações trabalhistas justificavam uma leitura crítica dos resultados e do alcance dos acordos (BOITO JR, 1996, p.96-97). Assim, mesmo entre as correntes que enfatizam os aspectos positivos e democráticos, a experiência foi definida como um *corporatismo* de médio alcance (*mesocorporatismo*), institucionalizado (isto é, regulamentado por Lei), semipúblico e tripartite (pelo menos nos setores sindicalmente mais organizados, como no automotivo e nos químicos) (SILVA, 2000; ARBIX, 1996).

Entre as lideranças do sindicato dos metalúrgicos do ABC, as câmaras setoriais são descritas ainda hoje como uma experiência de negociação predominantemente positiva, decisiva para retomada da produção e para a continuidade da indústria automotiva na região. Para os sindicalistas, os limites encontrados, como no caso das importações de maquinários, por exemplo – que, segundo Boito Jr. (1996), opunha metalúrgicos do setor automotivo e metalúrgicos do setor nacional de bens de capital – surgiram da resistência das montadoras em adquirir mais de 60% de seus componentes (autopeças) e 40% dos bens de capital das indústrias instaladas no Brasil (GONÇALVES JR., 1993 *apud* CEBRAP, 1994, p.24).

4 Para o autor, à semelhança dos “contratos coletivos de trabalho”, os acordos setoriais permitiam que os grupos mais organizados e mobilizados dos sindicatos alcançassem melhores salários e condições de trabalho, sem generalizá-las por toda categoria legal, contribuindo, assim, para um aumento da desigualdade no mercado de trabalho. O autor chama esse fenômeno de *egoísmo de fração* (BOITO JR, 1996).

Ademais, o próprio sindicato dos metalúrgicos do ABC, auxiliado pelo DIEESE, demonstrou na época que a redução do IPI (Imposto sobre Produtos Industrializados) e do ICMS (Imposto sobre a Circulação de Mercadorias e Serviços) favoreceu o crescimento da arrecadação por parte do poder público, contrariando as projeções negativas feitas por Franco (1993). Nesse caso, após uma primeira redução na alíquota média do IPI dos automóveis de 25,8% para 19,8% (1º acordo), e, mais tarde, uma nova redução, mantendo-se em 10,5% (2º acordo), a arrecadação de impostos federais aumentou de US\$ 129 milhões em 1992 para US\$ 199 milhões em 1993 e US\$ 250 milhões em 1994 (DIEESE, 1999, p.4). O mesmo ocorreu com o ICMS do Estado de São Paulo (que, em meados dos anos 1990, concentrava 70% da produção nacional de veículos e 80% das vendas), o qual se elevou de US\$ 46,9 milhões em 1992 para US\$ 97 milhões no terceiro trimestre de 1994 (ARBIX, 1996, p.142).

Apesar dos resultados políticos e econômicos satisfatórios – resultantes do aumento das escalas das vendas e da produção dos automóveis – entre o final do governo Itamar Franco e o início do primeiro mandato presidencial de Fernando Henrique Cardoso (1995-1998), as câmaras setoriais foram praticamente esvaziadas em função do descompasso entre as ações políticas do governo e a gestão macroeconômica estabelecida pelo Ministério da Fazenda. Com o discurso de combate aos oligopólios e a necessidade de conter a inflação, ações como a proibição temporária dos aumentos de salários e a redução dos impostos sobre importações de veículos – de 85% para 35% (junho de 1993), sendo, em seguida (setembro de 1994), fixados em 20% *ad valorem* – prejudicaram à implementação e a continuidade dos acordos. Além disso, a ausência dos trabalhadores da negociação do carro popular – realizada diretamente pelo Presidente da República, Itamar Franco, e os diretores da Autolatina (*joint venture* entre a Ford e a Volkswagen) – abalou a confiança entre os atores (ANDERSON, 1999).

A Guerra Fiscal entre os Estados e as estratégias da indústria automotiva nos anos neoliberais

Uma nova política para o setor automotivo seria discutida e implementada somente, em dezembro de 1995, quando pressionado pelo crescimento do desemprego, pela ameaça de desindustrialização parcial do país e pelos sucessivos saldos negativos na balança comercial⁵ – decorrentes da apreciação cambial, em que se ancorava o Plano Real e da fuga de capitais ocorridas após a crise do México (março de 1995) – o governo Fernando Henrique Cardoso (1995-1998) anunciou uma política de reafirmação industrial, o Novo Regime Automotivo, que aumentou as alíquotas de importação dos veículos de 20% para 70% e concedeu por um período de quatro anos (dezembro/1995 a dezembro/1999) vantagens às montadoras já instaladas no país. Estas últimas – desde que alcançassem um índice de nacionalização dos veículos de 60% e exportassem uma nova unidade, para cada unidade importada – eram autorizadas a importar com tarifa especial de 35%. Meses depois, após os protestos de Japão, União Europeia e Argentina na OMC, o Brasil foi forçado a flexibilizar os critérios de elegibilidade ao programa: reduziram-se os índices de conteúdo nacional e a vinculação das importações às exportações (ou seja, podia se importar mais do que se vendia ao exterior); porém, somente as montadoras com produção industrial brasileira preservaram o direito de importar automóveis

5 Os déficits na balança comercial, iniciados em novembro de 1994, preocuparam o governo federal, pois desde 1987 os saldos eram positivos (reflexos da política econômica anterior, nacional desenvolvimentista, concentrada na criação de saldos crescentes e divisas necessárias ao pagamento do serviço da dívida externa). Entre os anos de 1994 e 1995 (jan. a dez.), a balança comercial brasileira passou de um superávit de US\$ 10,4 bilhões para um déficit de US\$ 3,2 bilhões. Entre os fatores responsáveis pela reversão dos saldos, a literatura apontou o efeito combinado da apreciação cambial com o aumento da demanda interna (em função do aumento do poder de compra e da renda disponível no início do Plano Real) e a redução das tarifas de importação (SALLUM JR., 2000; NOBRE e FREIRE, 1998; BEDÊ, 1997).

a uma taxa de 35% (mantendo, assim, as alíquotas de 70% para as demais empresas) (CARDOSO, 2006; SALLUM JR., 2000)⁶.

Além da proteção e dos estímulos federais, o setor automotivo também foi beneficiado pelos incentivos fiscais dos estados e municípios, os quais, auxiliados pela atuação de consultorias privadas e recursos obtidos com a privatização de empresas públicas locais, intensificaram uma “guerra fiscal” que, segundo Arbix (2006), partiu da oferta de incentivos locais já disseminados no país (como doação de terrenos, financiamentos a juros subsidiados, isenção de IPTU e outros tributos locais por períodos superiores a uma década) até a participação no investimento e recompensas em dinheiro, a título de capital de giro e infraestrutura – como ocorreu no Rio Grande do Sul, quando o governo do Estado pagou US\$ 252 milhões à GM, dois anos antes da produção do primeiro automóvel em Gravataí.

6 De acordo com Marco Aurélio Bedê (1997), apesar da complementaridade da produção automotiva dos dois principais países do Mercosul – Brasil, especializando-se em veículos mais compactos, de menor valor unitário, e a Argentina, especializando-se na produção de automóveis médios, de maior potência –, o regime automotivo brasileiro foi uma resposta ao crescimento das importações e ao regime automotivo argentino. Enquanto no Brasil, entre 1990 e 1994, predominou uma estratégia de liberalização da importação de veículos, com o estabelecimento de um cronograma de redução tarifária, na Argentina, desde o final de 1991, vigorou um sistema de cotas de importação para os veículos automotores (que variou de 8 a 13% do total de unidades produzidas anualmente naquele país) e uma alíquota de importação de autopeças e bens de capital de apenas 2%, desde que para cada dólar de importação, fosse exportado um dólar em produtos automotivos (BEDÊ, 1997, p.377). Ainda que os automóveis argentinos representassem menos de 4% das importações brasileiras de veículos, o Brasil utilizou na OMC o argumento de que seu regime automotivo apenas adaptava a sua produção às regras vigentes em outros países do Mercosul, conseguindo assim preservar os principais pontos de sua política. Do lado argentino, porém, o que mais incomodou não foram tanto as regras do regime automotivo brasileiro, já que os dois países planejavam unificar seus respectivos programas em janeiro de 2000, mas, sim, o pacote de incentivos fiscais anunciado pelo governo brasileiro em agosto de 1996, que objetivava atrair investimentos das montadoras para as regiões Centro-Oeste, Norte e Nordeste do Brasil (CARDOSO, 2006; SALLUM JR., 2000; BEDÊ, 1997).

De acordo com Nobre e Freire (1998), a crescente escala dos subsídios foi “tolerada” na época pelo governo federal por servir como uma “válvula de escape política (para os estados) e econômica (para as empresas, aliviadas por poderem baratear o custo do ajuste ou de sua implantação no país)” (NOBRE e FREIRE, 1998, p.137).

O momento de maior disputa política e econômica entre os Estados da Federação ocorreu após a desistência da Ford de se instalar no Rio Grande do Sul para, em seguida, anunciar a construção de uma nova unidade industrial no município de Camaçari, no Estado da Bahia, em que, além dos incentivos locais, a empresa beneficiou-se da prorrogação dos incentivos federais para o desenvolvimento do Nordeste. Além dos danos econômicos e políticos gerados ao governo do Estado e à população do Rio Grande do Sul, esse fato evidenciou os limites da competição por investimentos, em que o desenvolvimento de uma unidade da federação pode se dar à custa de outra, sendo, portanto, menos expressivo para o desenvolvimento da nação como um todo (ARBIX, 2006, p.47-48).

A partir de uma política, portanto, baseada em incentivos fiscais e na vinculação das importações de veículos aos novos investimentos ou à ampliação da produção nacional, durante os dois mandatos presidenciais de FHC (1995-1998; 1999-2002), quatorze fábricas de automóveis foram inauguradas no Brasil: Volkswagen (São Carlos/SP e Resende/RJ), Honda (Sumaré/SP), Mitsubishi (Catalão/GO), Chrysler (Campo Largo/PR), Toyota (Indaiatuba/SP), Troller (Horizonte/CE), Renault (motores e automóveis, São José dos Pinhais/PR), VW/Audi (São José dos Pinhais/PR), Mercedes-Benz (Juiz de Fora/MG), GM (Gravataí/RS), Peugeot/Citroën (Porto Real/RJ) e Ford (Camaçari/BA). De um total de US\$ 17,2 bilhões de investimentos previstos pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) – dos quais US\$ 11,7 bilhões correspondentes a projetos das montadoras já instaladas –, até o ano 2000, pouco mais de US\$ 12 bilhões tinham sido efetivamente investidos, configurando, assim, um padrão consistente de reespecialização e reestruturação produtiva (CARDOSO, 2006, p.82).

Um dos efeitos paradoxais da entrada em funcionamento das novas fábricas de automóveis foi a redução líquida do emprego no setor como um todo no país. Segundo Cardoso (2006), em geral as novas unidades eram organizadas em módulos produtivos, em redes de fornecedores e novas tecnologias (robôs e computadores) que, apesar de elevarem a produtividade, eram poupadores de mão de obra⁷. Essas alterações imediatamente impuseram pressões por redução de custos às fábricas antigas, localizadas no ABC, as quais “na impossibilidade de se darem via cortes nos salários nominais, operaram pela redução do emprego e aumento dos investimentos tecnológicos, [os quais] também são poupadores de força de trabalho” (CARDOSO, 2006, p.97).

Ao lado da indústria automobilística, o setor produtor de autopeças, fornecedor de acessórios e componentes, sentiu imediatamente os efeitos da abertura econômica e do regime automotivo (de 1996 a 1999) sobre o emprego e o controle do capital. Havia um entendimento entre os estudiosos das associações empresariais e técnicos do governo de que a hierarquia na cadeia era comandada pelas montadoras de veículos, pois, apesar da importância

⁷ Nessa época, o exemplo mais extremo de organização da produção em “módulos produtivos” se deu na fábrica de caminhões e ônibus da Volkswagen, Resende/RJ, inaugurada em 1996. Organizada a partir do conceito de “consórcio modular”, os fornecedores atuam na fábrica como parceiros no financiamento das instalações, na organização e na montagem das peças em unidades paralelas no próprio local; assim, das 1.500 pessoas empregadas, apenas 200 eram empregados diretos da VW e 1.300 estariam trabalhando para sete empresas subcontratadas: chassis, Iochpe-Maxion; eixos e rodas, Meritor; pneus, Remon; motores, Powertrain (MWM e Cummings); cabine, Siemens-VDO; estamparia, Delga; e pintura, Carese (ABREU, BEYNON, RAMALHO, 2000, p.73-74). Embora poucas fábricas no Brasil compartilhem tanto a responsabilidade e os riscos do empreendimento (como o faz a VW/Resende), outros exemplos de seleção, aproximação e transferência crescente de etapas produtivas aos fornecedores externos se deram na formação de “condomínios industriais” na FIAT Betim/MG; GM (São José dos Campos/SP; São Caetano do Sul/SP e Gravataí/RS); Ford (São Bernardo do Campo/SP e Camaçari/BA) e VW (São Bernardo do Campo/SP e São José dos Pinhais/PR).

das fábricas de autopeças para o emprego e para as exportações brasileiras, eram os grandes grupos transnacionais que comandavam os investimentos e, conseqüentemente, a expansão da produção. Desse modo, para viabilizar a estratégia de *global sourcing* das montadoras, concomitante ao aumento na tributação dos veículos importados (fixados em 70% para as empresas sem fábricas no Brasil), as alíquotas de importação de autopeças caíram de 17% para, em média, 2,5% (BEDÊ, 1997, p.383). Isso, em um primeiro momento, impactou negativamente o emprego no setor – entre 1997 e 1998, o setor de cabines, carrocerias e autopeças perdeu 23,4 mil postos de trabalho – porém, a partir do ano 2000, verifica-se uma retomada das contratações, estimuladas tanto pela recuperação gradual da produção, quanto pelo investimento das empresas de autopeças globais, que adquirem o controle das empresas nacionais e/ou inauguram unidades industriais próximas às novas fábricas de automóveis.

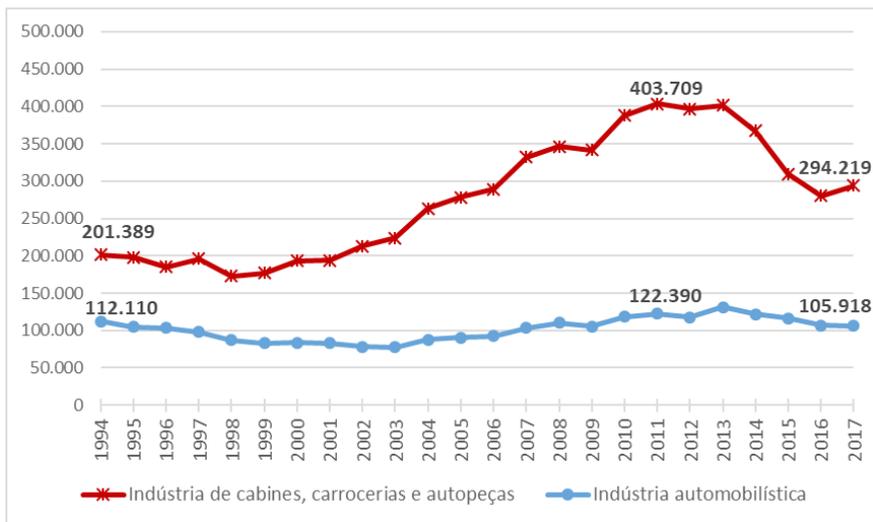


Figura 1 – Estoque de emprego formal na indústria de cabines, carrocerias, autopeças e na indústria automobilística. Brasil (vínculos ativos no dia 31/12)

Fonte: RAIS. MTb. Anos selecionados. Elaboração própria.

Diferentemente do que ocorreu nas câmaras setoriais, no caso do regime automotivo, a participação dos trabalhadores organizados (com a exceção dos sindicatos da Força Sindical, privilegiada na interlocução com o governo) foi reduzida, aproximando a política setorial do governo FHC de um modelo tecnocrata de construção e introdução de política pública. A participação dos sindicalistas de diversas centrais (inclusive da CUT) deu-se majoritariamente em políticas horizontais – cujo critério era a empregabilidade, como na gestão e implementação do Plano Nacional de Formação Profissional (o Planfor) (GUIMARÃES, COMIN E LEITE, 2001)⁸.

No caso dos metalúrgicos do ABC (protagonistas entre os trabalhadores nas discussões das câmaras setoriais), o diálogo com o governo federal foi prejudicado pela repressão governamental empregada na greve dos petroleiros e pelos efeitos da dispersão industrial, que reacendeu um momento de agitação trabalhista na região. Nesse período, em mais de uma oportunidade, as principais montadoras de automóveis demonstraram a intenção de se retirarem do ABC, sendo os casos de maior destaque os da Ford Taboão (dez/1998) e da Volkswagen Anchieta (nov/2001) – ambas localizadas em São Bernardo do Campo/SP –, com ampla repercussão no meio acadêmico e na imprensa.

Respeitadas as diferentes culturas organizacionais, nos exemplos da Ford e Volkswagen, os trabalhadores, a partir da negociação

8 Segundo Guimarães, Comin e Leite (2001), a partir do governo FHC, os representantes sindicais dos trabalhadores – ao lado dos representantes patronais e do governo – participaram ativamente da gestão e da construção de programas de geração de emprego, renda e de qualificação profissional, financiados pelo Fundo de Amparo ao Trabalhador. Os autores citam dois exemplos, o projeto Integrar, gerido pela Confederação Nacional de Metalúrgicos da CUT e o Plano Nacional de Formação Profissional (o Planfor). Entre 1996 até o final de 1998, o projeto Integrar havia atendido 205 mil pessoas, com unidades em nove estados da Federação. Já o Planfor, a partir de um investimento de R\$ 226 milhões, alcançou, no ano de 1996, a marca de mais de 1,3 milhão de pessoas, o equivalente a um gasto de R\$ 190,00 por aluno treinado (GUIMARÃES et al., 2001, p.442-445).

estabelecida pelo Sindicato dos Metalúrgicos do ABC com a direção local e mundial das empresas, conseguiram conter e gerenciar as demissões de acordo com as seguintes ações: flexibilização das jornadas (banco de horas, estabelecido com base na confiança na Ford e formalizado em acordo coletivo na VW); redução do tempo de trabalho (turno único na Ford e a semana de 4 dias na VW); incremento das formas de remuneração variável (PLR, bônus); novas técnicas de gestão da produção (baseadas no conceito de células de produção e equipes de trabalho)⁹; terceirizações dos serviços auxiliares; regulamentação dos *layoffs* e Programas de Demissão Voluntária.

A partir da experiência acumulada nas negociações tripartites, estabelecida no período das câmaras setoriais, e nos acordos com as matrizes das empresas para viabilizar a continuidade dos investimentos da indústria automotiva em São Bernardo do Campo, a vitória de Luiz Inácio Lula da Silva nas eleições presidenciais de outubro de 2002 ofereceu aos metalúrgicos do ABC, em sua maioria representados na CUT pela corrente Articulação Sindical, a possibilidade de voltarem a influenciar os objetivos da política pública e contornar os limites impostos à ação dos sindicatos e ao seu projeto de desenvolvimento (proteção da indústria instalada no país, valorização do salário mínimo, do emprego registrado e da negociação coletiva) por meio da participação orgânica dos trabalhadores na gestão dos negócios do Estado (CARDOSO e GINDIN, 2017, p.22). No caso dos setores organizados da CUT, essa participação

9 As células de produção consistem na organização do trabalho em equipes ou grupos semiautônomos, que visam promover maior integração e satisfação dos empregados no processo produtivo. Em geral, são compostas pela figura do *líder* (encarregado de administrar, otimizar e integrar o pessoal com a tecnologia e o processo); o *monitor* (encarregado de instruir os novos membros da equipe, estabelecer a comunicação, coordenar a evolução das metas, das atividades e suprir ausências); e, por fim, os *operadores* (encarregados de cumprir o volume de produção e retrabalho, assegurar a qualidade e quando possível propor alterações de melhoria).

se deu em grande medida pelo sucesso eleitoral dos quadros sindicais filiados principalmente ao PT e pela atuação dos sindicalistas nos fóruns de discussões sobre políticas públicas (COLOMBI, 2017), conselho de administração das estatais e fundos de pensão (JARDIM, 2007).

Governo Lula e a recuperação do setor automotivo do ABC

Após um momento inicial de dificuldades políticas e desemprego elevado, decorrentes de um ajuste fiscal promovido no primeiro ano e do compromisso assumido pelo PT em subordinar os investimentos públicos e sociais às exigências da estabilidade macroeconômica – isto é, às exigências do regime de metas de inflação, câmbio flutuante e superávit primário –, a partir de 2004, favorecido pelo contexto externo favorável às exportações brasileiras (“*boom das commodities*”), o Brasil retomou uma trajetória de crescimento econômico e o consumo de bens duráveis, entre eles os automóveis, reagiu positivamente às políticas governamentais de estímulo à demanda doméstica como as políticas de expansão de crédito, do emprego com carteira assinada, a valorização do salário mínimo e, mais tarde, a retomada dos investimentos públicos em infraestrutura física e social (CARVALHO, 2018; SINGER, 2012).

Durante uma cerimônia de inauguração das obras do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) no município de Araraquara/SP, ao discutir a recuperação do setor automotivo verificada em seu governo, o próprio presidente Lula afirmou:

Eu me lembro quando eu tomei posse a indústria automobilística me procurou dizendo: “nós estamos quebrados, temos muita empresa querendo ir embora”. E ontem eu recebi uma carta: eles saíram de 2 milhões e 200 mil carros, e estão prometendo produzir 4 milhões de carros em 2009. Qual foi o milagre? O milagre foi uma coisa que a gente vinha dizendo para eles há 20 anos: com 24 meses

de prestação, só pode comprar carro o setor da classe média. Se vocês quiserem que o pobre compre um carro, aumentem o número de prestações, porque o pobre não olha o custo final, ele olha se a prestação cabe no holerite dele, se cabe no bolso dele (Discurso do Presidente da República Luiz Inácio Lula da Silva. Cerimônia de início das obras do PAC. Araraquara, SP, 14/03/2008)¹⁰.

Inicialmente, o governo Lula adotou uma política “emergencial” para o setor automotivo, de redução do IPI dos automóveis médios e populares entre agosto de 2003 e fevereiro de 2004. Para o setor de caminhões e veículos pesados, o governo tentou estimular a demanda por meio de dois programas de financiamento de renovação da frota: o “Modercarga” e o “BNDES Caminhões”. O primeiro deles, o “Modercarga” (lançado em abril de 2004), constituiu na liberação de R\$ 2 bilhões (cujos recursos provinham do Fundo de Amparo ao Trabalhador e do BNDES), para que os caminhoneiros autônomos ou microempresários pudessem adquirir novos veículos com uma entrada de 30%, prazo de financiamento de 60 meses (36 meses, no caso dos seminovos), com parcelas a juros de 17% ao ano¹¹.

Apesar dos incentivos oferecidos, o Modercarga foi incapaz de estimular a renovação da frota nacional – estimada, na época, em 1,2 milhão de caminhões com idade média de 18 anos – e foi substituído, cerca de um ano depois, pelo BNDES Caminhões (lançado em 25/04/05) que financiava até 90% do valor dos veículos em um prazo total de 72 meses para os caminhões novos e 48 meses

10 Disponível em: <<http://www.biblioteca.presidencia.gov.br/presidencia/ex-presidentes/luiz-inacio-lula-da-silva/discursos/2o-mandato/2008/14-03-2008-discurso-do-presidente-da-republica-luiz-inacio-lula-da-silva-na-visita-ao-canteiro-de-obras-do-patio-ferroviario-de-tutoia/view>>. Acesso em: 02/10/2018.

11 Desse total de R\$ 2 bilhões, cerca de R\$ 600 milhões eram destinados à compra de caminhões seminovos, com até 7 anos de uso.

para os seminovos. O montante de recursos disponíveis subiu de R\$ 2 bilhões para mais de R\$ 3,4 bilhões e a nova taxa de juros era composta pela seguinte equação: Taxa de Juros de Longo Prazo (TJLP) mais a remuneração do BNDES – fixa de 2,5% a 4% ao ano para micro, pequenas e médias empresas, e de 1% ao ano para as grandes. Com isso, o governo conseguiu atender às críticas dos representantes sindicais do setor e criar condições mais atraentes aos caminhoneiros que, na época, demandavam subsídio e taxas de juros mais baixas¹².

O maior estímulo à produção industrial e ao emprego metalúrgico, entretanto, ocorreu entre o fim do primeiro mandato de Lula e o início do segundo, quando, após superar a crise política do chamado “mensalão” e garantir a sua reeleição, o governo federal anunciou o Programa de Aceleração do Crescimento, o PAC (janeiro de 2007). De acordo com Carvalho (2018), “entre 2006 e 2010, o investimento do governo central cresceu em média 27,6% ao ano, já descontada a inflação”. Nesse período, foram realizados cerca de R\$ 500 bilhões de investimentos, os quais priorizaram a área de energia (54,5% do total); infraestrutura social e urbana, que inclui a habitação e saneamento, com 33,9% do total; e infraestrutura logística (rodovias, aeroportos, ferrovias, hidrovias, portos), que representavam 11,6% do total (CARVALHO, 2018, p.29).

Além dos investimentos em grandes obras públicas, entre as ações adotadas em resposta aos efeitos da crise financeira e econômica internacional – que atingiram o país no final de 2008, quando o PIB recuou por dois trimestres seguidos – a isenção do IPI para

12 Para José Araújo da Silva, representante da União Nacional dos Caminhoneiros, o insucesso do programa anterior, o Modercarga, ocorreu porque os financiamentos do BNDES foram semelhantes aos encontrados no mercado. Segundo o sindicalista, na época os caminhoneiros reivindicavam o financiamento total do veículo, a uma taxa de juros inferior a 14% ao ano. Essas reivindicações foram em grande parte atendidas no BNDES-Caminhões. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/fsp/dinheiro/fi2007200420.htm>>. Acesso em: 26/01/2019.

os veículos até 1.000cc e um novo período de redução do imposto para os demais modelos (de dez/2008 a set/2009) beneficiaram diretamente o setor automotivo. Entre 2003 e 2012 (ano recorde do comércio de carros), as vendas de automóveis cresceram de 1,2 milhão para 3,1 milhões; as vendas de caminhões novos também subiram e saíram de 65,9 mil unidades, em 2003, para 172,8 mil, em 2011 (Tabela 1).

Tabela 1 – Licenciamento (vendas) de veículos novos (Brasil)

Ano	Automóveis	Comerciais leves	Caminhões	Ônibus	Total
2003	1.215.549	131.206	65.962	15.887	1.428.604
2004	1.315.358	164.301	81.484	17.632	1.578.775
2005	1.439.822	180.020	79.533	15.269	1.714.644
2006	1.632.947	199.338	75.971	19.482	1.927.738
2007	2.085.706	255.517	98.585	22.905	2.462.713
2008	2.341.304	329.889	122.287	26.874	2.820.354
2009	2.643.862	365.005	109.827	22.546	3.141.240
2010	2.856.540	472.489	157.707	28.328	3.515.064
2011	2.901.647	524.184	172.870	34.547	3.633.248
2012	3.115.223	518.960	139.174	28.714	3.802.071
2013	3.040.783	539.113	154.576	32.898	3.767.370
2014	2.794.687	538.796	137.055	27.474	3.498.012
2015	2.123.009	357.524	71.651	16.792	2.568.976
2016	1.688.289	300.308	50.559	11.161	2.050.317
2017	1.856.096	319.890	51.941	11.755	2.239.682

Fonte: ANFAVEA, 2018. Anos Selecionados. Elaboração própria.

Apesar de o Sindicato dos Metalúrgicos do ABC encontrar dificuldades em avançar no período em relação às demandas históricas da categoria – como a jornada de 40 horas semanais, piso nacional para o setor automotivo e a constituição de comissões de fábrica em todas as unidades – a recuperação das vendas e da produção de automóveis interrompeu por alguns anos as demissões em massa nas montadoras do ABC (a última a demitir nesse período foi a

VW, que dispensou 700 trabalhadores em set. de 2006), as quais voltaram a contratar a partir de 2007¹³.

Isso permitiu que os trabalhadores transitassem de uma postura defensiva, predominante no final dos 1990, para um tipo de ação setorial mais ativa com a conquista de reajustes salariais – entre 2003 e 2014, os metalúrgicos do ABC acumularam um aumento real de 38,8% nas montadoras e 34% nas autopeças (RAMALHO e ROGRIGUES, 2018, p.86-87) – melhorias nos acordos de PLR e a retomada das negociações tripartites para as políticas setoriais que serão implementadas a partir do governo de Dilma Roussef (2011-2014; 2014 - maio de 2016).

Governo Dilma Roussef e ação sindical do ABC no Inovar-Auto e no PPE

Durante o governo de Dilma Roussef (2011-2014; 2014 - maio de 2016), ocorreu um novo período de investimentos das montadoras e aberturas de fábricas no Brasil. Entre 2011 e 2016, oito novas fábricas de veículos foram inauguradas no país, seis delas durante a vigência de um novo regime automotivo, o Inovar-Auto: BMW, Araquari/SC (2014); Nissan, Resende/RJ (2014); Chery, Jacareí/SP (2014); Fiat-Chrysler, Goiana/PE (2015); Mercedes-Benz, Iracemápolis/SP (2016), Jaguar/Land Rover, Itatiaia/RJ (2016) (ANFAVEA, 2018)¹⁴.

13 Durante o Governo Lula (2003-2010), o estoque do emprego formal no setor automotivo (montadoras e autopeças) no Grande ABC sofreu variações, mas se recuperou. De um total de 55,3 mil trabalhadores empregados, em 2003; em 2010, o número de empregados aumentou para 77,4 mil (42,3 mil na indústria automotiva e 35,1 mil na indústria de autopeças) (RAIS, MTb, 2018).

14 Cabe destacar que, em 2012, ou seja, ainda antes do Inovar-Auto entrar na sua segunda fase, a Toyota havia inaugurado uma nova unidade em Sorocaba/SP (09/08/2012) e a Hyundai em Piracicaba/SP (09/11/2012). A Honda concluiu a construção de sua nova unidade de produção em Itirapina/SP em abril

Parte de um programa mais amplo (Plano Brasil Maior), o Inovar-Auto, consistiu numa estratégia de atrair ou acelerar novos investimentos do setor automotivo (montadoras e autopeças) para o Brasil e conter o consumo de produtos e insumos importados, resultante da valorização do real. Assim, o Inovar-Auto consistiu em duas etapas. Na primeira delas, vigente durante o ano de 2012, houve um aumento de 30 pontos percentuais na alíquota do IPI de todos os veículos comercializados no país, com exceção daqueles cujos produtores (isto é, as grandes empresas do setor automotivo) apresentassem um índice de conteúdo regional médio da produção de 65% e um investimento local em pesquisa e inovação superior ou igual a 0,5% do faturamento. Para essas empresas, com a produção predominantemente regional (ou seja, com automóveis ou componentes produzidos no Brasil, Argentina, Uruguai ou México), o aumento do IPI seria reduzido (isto é, descontado de acordo com a realização das metas) ou até eliminado. Para garantir seus efeitos positivos sobre a cadeia automotiva local, definiu-se que de onze etapas de produção que compunham a montagem de um veículo leve, seis delas deveriam ser realizadas no Brasil.

Na segunda etapa, vigentes durante os anos de 2013 a 2017, ao lado das exigências de conteúdo regional, foram estabelecidas as seguintes metas: 1) melhoria da eficiência energética e a segurança dos veículos (de um desempenho médio de 14 km/l dos veículos à gasolina e 9,71 km/l dos veículos a etanol, até 2017 eles deveriam alcançar no mínimo 15,93 km/l e 11,04 km/l); 2) A execução

de 2015, no entanto, devido ao agravamento da crise econômica e desempenho das vendas abaixo das expectativas – depois de alcançar um total de 139.261 unidades vendidas, em 2013, as vendas da montadora caíram para 122.541 unidades em 2016 – o início das operações da fábrica ocorreu apenas em fevereiro de 2019, quando iniciou a produção do novo FIT. Cf.: SODRÉ, E. Fechada há três anos, fábrica nacional da Honda começa a produzir em 2019. *Folha de São Paulo*. Rodas. 03 abr. 2018. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/sobretudo/rodas/2018/04/1963348-fechada-ha-tres-anos-fabrica-nacional-da-honda-comeca-a-produzir-em-2019.shtml>>. Acesso em: 25/11/2018.

no Brasil de 8 a 10 etapas necessárias à produção de um veículo leve (escolhida de um total de 12) e de 9 a 11 etapas de um veículo pesado (de um total de 14); 3) investimentos na ciência e na engenharia brasileira (investimento de 0,15% a 0,5% da receita em P&D; de 0,5% a 1,0% em engenharia e tecnologia industrial básica; adesão ao Programa Brasileiro de Etiquetagem Veicular).

Ao lado das ações no mercado doméstico, no mercado externo o Brasil estabeleceu a política de cotas comerciais de importações automotivas com o México (de US\$ 1,4 bilhão até US\$ 1,6 bilhão a partir de 2015) e o regime “flex” com a Argentina (a cada US\$ 1,00 importado da Argentina, as montadoras brasileiras podem exportar US\$ 1,50). Com isso, teve início uma tentativa de integração coordenada do país à produção e ao mercado automotivo global, em que as ações foram construídas de modo tripartite. Durante o Conselho de Competitividade do Setor Automotivo – que envolveu quatro reuniões, cada uma delas com a presença de 04 representantes dos trabalhadores (dois sindicalistas e dois técnicos do DIEESE), 09 do governo e 10 das montadoras e autopeças – as propostas sindicais foram em grande parte contempladas no acordo, como, por exemplo, a revisão das regras de conteúdo local, incentivos ao avanço tecnológico dos motores flex, atualização dos modelos e financiamentos especiais para aquisição de autopeças e veículos nacionais.

Com exceção da Chery Motors (que inicialmente tentou atuar no segmento popular), as demais montadoras que chegaram concentraram-se no atendimento das demandas do mercado de luxo e esportivo. Nesse caso, além de se instalarem no país sem grandes perturbações à concorrência estabelecida entre os veículos populares, as novas montadoras buscaram preencher uma lacuna que até então existia na produção automotiva nacional. Nos segmentos mais competitivos, também houve novidades, ampliaram-se os modelos e as montadoras de automóveis da base do Sindicato dos Metalúrgicos do ABC receberam investimentos como a plataforma do *New Fiesta* (antes, produzido no México), instalada na fábrica da Ford-Taboão; e a plataforma global, flexível, Matriz Modular

Transversal (MQB), na Volkswagen-Anchieta, que, a partir de 2017, produziu os modelos Novo Polo e Virtus¹⁵.

Dado que as novas linhas de montagem exigem menos empregados diretos na produção; em ambas as empresas, a chegada dos investimentos esteve atrelada à negociação de instrumentos de gestão do desligamento dos trabalhadores (programas de demissão voluntária) e de flexibilidade da jornada, contratação e salários. Na Ford, por exemplo, negociou-se um novo modelo de prestação de serviços conhecido como Ford Service (trabalhadores auxiliares da produção e das atividades de baixa complexidade, que mantêm os benefícios de um trabalhador Ford, mas estão numa outra tabela salarial e PLR). Já na VW, que negociou dois novos modelos num período de crise, houve uma negociação que definiu antecipadamente os valores da PLR e congelou os salários por um período de três anos (entre 2015 e 2017).

Além dos instrumentos legais de gestão flexível da mão de obra já existentes no Brasil, como os *layoffs* e as férias coletivas, durante a crise política e econômica, que reduziu drasticamente as vendas de automóveis no Brasil – entre 2012 e 2016, as vendas de automóveis caíram de 3,1 para 1,6 unidades – o ambiente de negociação setorial, tripartite, estabelecido durante o governo de Dilma Rousseff, favoreceu a regulamentação do Programa de Proteção ao Emprego (Programa Seguro Emprego)¹⁶, que consiste em acordos, nos quais, trabalhadores, sindicato e empresas negociam a redução da jornada em até 30%, com o custeio pelo governo federal (por meio dos recursos do FAT, Fundo de Amparo ao Trabalhador) da metade do percentual reduzido até o limite de 65% da maior parcela do seguro desemprego (que, em dezembro de 2018, chegava até a R\$ 1.090,55, ou seja, 65% de R\$ 1.677,74).

15 A plataforma MQB da Volkswagen é uma plataforma flexível, capaz de alterar a distância entre os eixos e, por isso, produzir veículos de famílias diferentes.

16 Nomenclatura alterada pelo governo Temer (ago/2016-dez/2018), via Medida Provisória 761 (dez/2016) e confirmada pela Lei 13.456 (jul/2017).

Com duração inicial de 6 meses (prorrogável por mais 3 meses), em dezembro de 2016, o programa sofreu uma alteração que autorizou a sua prorrogação contínua até o limite de 24 meses. Inicialmente, importante para o setor industrial, quando alcançou, no ano de 2016, um total de 127 acordos, isto é, 33% das negociações que envolviam redução de salários e jornadas, a partir de 2017, os acordos caíram para um total de 35 e foram gradativamente encerrados (Salariômetro, FIPE, 2018)¹⁷. Além das dificuldades das firmas em crise em adquirirem a certidão negativa de débitos de tributos federais (pré-condição para aderir ao PPE/PSE), a maior parte dos ajustes no quadro de funcionários foram realizados a partir de outros instrumentos como o *layoff*; a redução temporária da jornada e dos salários, sem a compensação salarial por parte do Estado¹⁸ e finalmente por meio da abertura de Plano de Demissão Voluntária (PDV).

Após o longo e turbulento processo de impeachment – que destituiu a presidente Dilma Rousseff (maio/2016) e viabilizou a chegada de seu vice, Michel Temer, à Presidência da República – houve mudanças na orientação econômica do governo; na legislação trabalhista e sindical; além da condenação das políticas setoriais brasileiras pela OMC (sendo a principal delas, o Inovar-Auto) que resultaram em um novo contexto de incertezas sociais para os trabalhadores e desafios à organização sindical do ABC¹⁹.

17 Salariômetro. Mercado de Trabalho e Negociações Coletivas. Boletim de Dezembro de 2016. Disponível em: <<http://salariometro.org.br/sobre/boletim>>. Acesso em: 11/12/2018.

18 No Brasil, a Lei de 1965 autoriza redução de 30% dos salários e da jornada por um período inicial de 3 meses (renovável por mais 3 meses), desde que um acordo coletivo seja celebrado com o sindicato da categoria e as dificuldades financeiras da firma sejam reconhecidas pelo Ministério do Trabalho.

19 Dentre as 201 alterações na CLT promovidas pela Lei 13.467/2017 (reforma trabalhista), pelo menos seis delas afetavam diretamente aos sindicatos, como: 1) o fim das contribuições sindicais e a exigência de autorização individual para cobrança da taxa assistencial; 2) possibilidade dos trabalhadores com ensino superior e salários acima de dois pisos previdenciários

Em meados de 2018, um novo regime automotivo, o Rota 2030, foi implementado pelo governo federal (Medida Provisória No. 843, de 05/07/2018, que resultou na Lei 13.755 de 10/12/2018). Este regime, elaborado com restrições à participação dos sindicalistas – apenas um representante metalúrgico da CUT e outro da Força Sindical participaram da etapa final das negociações – atendeu quase que exclusivamente às demandas políticas e econômicas das associações empresariais dos representantes das montadoras transnacionais, instaladas no Brasil. De acordo com as novas regras, que deverão ser revistas num período de cinco anos, os incentivos fiscais (créditos tributários) concedidos à indústria automotiva se mantiveram atrelados à comprovação de investimento local em P&D e à melhoria da eficiência energética dos veículos; porém, à diferença da política anterior, tanto as montadoras quanto as autopeças estão formalmente livres das exigências de conteúdo nacional ou metas de execução de atividades produtivas no país.

Uma vez que, no período do Inovar-Auto, reduziu-se a distância dos veículos brasileiros em relação aos padrões internacionais de eficiência energética, leveza dos materiais, eletrônica embarcada e atrito dos pneus, existe uma expectativa de que o Rota 2030, ao adequar a legislação brasileira às principais regras do comércio global, seja capaz de trazer ao país as últimas inovações promovidas pela indústria (como o desenvolvimento de veículos híbridos, elétricos, autômatos) e os investimentos nos serviços e nas novas plataformas associadas à produção e ao mercado automotivo (aplicativos de transporte, carona, compartilhamento e alugéis de carros). Os recentes acontecimentos que movimentaram

negociarem jornadas e salários de modo individual (Art. 444); 3) eliminação da necessidade de negociar com os sindicatos as dispensas individuais ou coletivas (Art. 477-A); 4) fim da obrigatoriedade de homologação da rescisão contratual nas entidades de classe (Art. 507-B e 477); 5) fim da ultratividade dos acordos e do princípio da cláusula mais favorável; e 6) representação no local de trabalho, independente dos sindicatos (Art. 510-B e 510-C). (KREIN, 2018; KREIN et al. 2017).

toda a indústria – como o encerramento das atividades da Ford na fábrica de São Bernardo do Campo (anunciado em 19/02/2019) e o fim do regime de cotas comerciais com o México (substituído, em 19/03/2019, pelo livre comércio automotivo) – apontam para uma tendência de aumento das importações, com restrição da produção brasileira à montagem e comercialização dos automóveis produzidos em excesso nos países centrais da indústria automotiva global.

Nesse momento, para conter os efeitos negativos da desindustrialização das áreas metropolitanas (como o desmonte das cadeias de produção, quedas na arrecadação, deterioração dos serviços públicos e o desemprego de mão de obra qualificada), os Estados ameaçados pelo fechamento das fábricas, como o Estado de São Paulo, negociam com as montadoras medidas capazes de desonerar a produção local de veículos (como, por exemplo, o fim da retenção dos créditos do ICMS). Tais medidas, entretanto, são apenas pontuais e paliativas; sendo assim, incapazes de reverterem o quadro de queda do poder aquisitivo da população e promoverem uma significativa retomada da produção, mais adequada aos novos hábitos de uso de transporte e padrões de exigência dos consumidores.

Aos sindicatos, e mais especificamente no caso do Sindicato dos Metalúrgicos do ABC, em que o encerramento da unidade da Ford indica a saída de uma grande montadora do mercado de caminhões e a revisão de suas operações globais – em grande parte, acelerada pela entrada no mercado das empresas de tecnologia, computação e seus respectivos serviços de mobilidade – resta o desafio de encontrar saídas coletivas para o desemprego industrial que se anuncia com as inovações tecnológicas do processo produtivo: robôs e máquinas inteligentes; e a integração digital entre os sistemas de vendas, produção e logística. Nesse contexto de intensas transformações, em paralelo aos esforços pela manutenção dos empregos e conquistas de acordos coletivos superiores aos acordos individuais; a parceria com movimentos sociais na defesa de direitos que transcendem a esfera do trabalho (como renda mínima, moradia, educação, saúde) e o apoio às atividades culturais e ações

de qualificação que estimulam a solidariedade entre os trabalhadores assumem crescente importância para a manutenção do poder sindical.

Considerações Finais

Após se fortalecer enquanto organização sindical e desenvolver uma atuação política de tipo contratualista – ou seja, que privilegia a negociação e a reivindicação por melhores salários e condições de trabalho ao conflito – a partir dos anos 1990, o Sindicato dos Metalúrgicos do ABC tentou conter o desemprego industrial na região, por meio de uma atuação sindical desenvolvida em três frentes: no âmbito local (negociação permanente com a direção local das empresas e representantes do poder público municipal); no âmbito federal (com políticos e técnicos ministeriais) e internacional (com a presença das lideranças do Sindicato dos Metalúrgicos do ABC nos conselhos mundiais de trabalhadores).

Durante o governo de Luiz Inácio Lula da Silva (2003-2006; 2007-2010) e o primeiro mandato presidencial de Dilma Rousseff (2011-2014), as lideranças do Sindicato dos Metalúrgicos do ABC intensificaram a sua atuação na esfera federal por meio da proximidade com os parlamentares, eleitos pelo Partido dos Trabalhadores, e ministros de Estados com trajetória no movimento sindical ou com experiência de gestão empresarial no setor automotivo. Fortalecidos politicamente pelas medidas de estímulo ao consumo doméstico (expansão do crédito e valorização do salário mínimo) e pela retomada dos investimentos públicos – que, durante o governo Lula, contribuíram para a recuperação e relativa estabilidade do setor automotivo – no governo Dilma, os representantes sindicais dos metalúrgicos do ABC se destacaram nas negociações e definição das regras do novo regime automotivo, conhecido como Inovar-Auto. Negociado de modo tripartite, o programa incorporou as sugestões dos metalúrgicos referentes à revisão das regras de conteúdo regional, do acordo comercial com o México e ao avanço

tecnológico dos veículos, principalmente, nos quesitos de segurança e na eficiência energética.

A partir dos primeiros sinais da crise econômica, agravada pela crise política, o ambiente de negociação tripartite ainda se mostrou decisivo para que os metalúrgicos do ABC, aliados a importantes frações do movimento sindical, conquistassem a regulamentação do Programa de Proteção ao Emprego: uma política de subsídio ao trabalho em que o governo federal tenta minimizar os efeitos sociais da redução das jornadas e dos salários sobre o consumo e a qualidade de vida dos trabalhadores. Essa política de redução de danos, de tentativa de conciliar a flexibilidade com a preservação dos direitos adquiridos – os quais são imediatamente reestabelecidos em caso de recuperação econômica – foi, nesse período, o último momento em que os sindicatos e as centrais sindicais mostraram-se capazes de negociar uma saída coletiva para a crise, em contato direto com deputados, senadores e à Presidência da República.

A partir do governo de Michel Temer (ago./2016 – dez./2018), os canais de negociação direta do movimento sindical com o Congresso Nacional e os técnicos do governo federal foram enfraquecidos e muitos fóruns de discussão foram esvaziados ou interrompidos. Atualmente, as mudanças introduzidas pela reforma trabalhista, pela condenação do Inovar-Auto na OMC e pelas transformações do produto, dos hábitos de consumo e do processo produtivo, no setor automotivo, inauguram período de novos desafios ao Sindicato dos Metalúrgicos do ABC.

REFERÊNCIAS:

ABRAMO, L. W. *O Resgate da Dignidade*. São Paulo: Imprensa Oficial. Ed. da Unicamp, 1999.

ABREU, A. R. P; BEYNON, H; RAMALHO, J.R. The Dream Factory: VW's Modular Production System in Resende, Brazil. In: *Work, Employment & Society*, v. 14, n. 2, 2000, p.265-282.

ADDIS, C. Cooperação e desenvolvimento no setor de autopeças. In: ARBIX, G.; ZILBOVICIUS, M. (Org.). *De JK a FHC. A Reinvenção dos Carros*. São Paulo: Scritta, 1997, p.133-158.

ALMEIDA, M. H. T. Novas tendências do movimento sindical. In: TRINDADE, H. (Org.) *O Brasil em perspectiva: dilemas da abertura política*. Porto Alegre, Sulina, 1982.

ANDERSON, Patrícia. Câmaras Setoriais: histórico e acordos firmados – 1991/95. In: *Texto para Discussão*, nº 667. Ipea. Rio de Janeiro, set. de 1999, p.1-40.

ANTUNES, R. *A Rebeldia do Trabalho*. São Paulo: Ed. Ensaio/Unicamp, 1988.

ARBIX, G. *Uma Aposta no Futuro. Os primeiros anos da Câmara Setorial da Indústria Automobilística*. São Paulo: Scritta, 1996.

_____. Guerra fiscal, espaço público e indústria automobilística. In: CARDOSO, A. M.; COVARRUBIAS, A. (Org.) *A Indústria Automobilística nas Américas. A reconfiguração estratégica e social dos atores produtivos*. Belo Horizonte: UFMG. Rio de Janeiro: IUPERJ, 2006, p.35-62.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES (ANFAVEA). *Anuário da indústria automobilística brasileira 2018*. São Paulo: Gráfica Mundo. 2018. Disponível em: <<http://www.anfavea.com.br/anuario.html>>. Acesso em: 19/12/2018.

BEDÊ, M. A. A política automotiva nos anos 90. In: ARBIX, G; ZILBOVICIUS, M. (Org.). *De JK a FHC. A Reinvenção dos Carros*. São Paulo: Scritta, 1997, p.357-388.

BOITO JR, A. *O Sindicalismo de Estado no Brasil*. São Paulo: Hucitec/Ed. da Unicamp. 1991.

_____. De Volta para o Novo Corporativismo. A trajetória política do sindicalismo brasileiro. In: *São Paulo em Perspectiva*, v. 8, n. 3. São Paulo: Fundação Seade, 1994, p. 23-28.

_____. Hegemonia Neoliberal e Sindicalismo no Brasil. In: *Crítica Marxista*, São Paulo: Brasiliense, v. 1, n. 3, 1996, p. 80-115.

CARDOSO, A. M. A nova face da indústria automobilística brasileira ou a tese da convergência revisitada. In: CARDOSO, A. M.; COVARRUBIAS, A. (Org.) *A Indústria Automobilística nas Américas. A reconfiguração estratégica e social dos atores produtivos*. Belo Horizonte: UFMG. Rio de Janeiro: IUPERJ, 2006a, p.79-111.

_____ e COMIN, A. Câmaras setoriais, modernização produtiva e democratização nas relações de trabalho no Brasil: a experiência do setor automobilístico. In: CASTRO, N. A. (Org.) *A Máquina e o Equilibrista. Inovações na indústria automobilística brasileira*. São Paulo: Paz e Terra, 1995, p.387-427.

CARVALHO, L. *Valsa Brasileira. Do boom ao caos econômico*. São Paulo: Todavia, 2018.

CENTRO BRASILEIRO DE ANÁLISE E PLANEJAMENTO (CEBRAP). Reestruturação Produtiva e Novos Padrões nas Negociações Capital-Trabalho. In: *Cadernos de Pesquisa*, Cebrap, n. 1, São Paulo, 1994.

COLOMBI, A. P. F. A Institucionalização do Consenso: a atuação da CUT e da FS nos governos do PT (2003-2014). 2018. 328 p. Tese (Doutorado). Instituto de Economia. Universidade Estadual de Campinas (Unicamp). Campinas.

GUIMARÃES, N. A.; COMIN, A.; LEITE, M. P. Por um jogo de soma positiva: conciliando competitividade e proteção ao emprego em experiências inovadoras de negociação no Brasil. In: GUIMARÃES, N. A.; MARTIN, S. (Org.) *Competitividade e Desenvolvimento: atores e instituições locais*. São Paulo: Editora Senac, 2001, p.417-447.

JARDIM, M. A. C. (2007). Entre a Solidariedade e o Risco: sindicatos e fundos de pensão em tempos de Governo Lula. 421 f. Tese (Doutorado) - Universidade Federal de São Carlos, UFScar, São Carlos.

KREIN, D. O desmonte dos direitos, as novas configurações do trabalho e o esvaziamento da ação coletiva. Consequências da reforma trabalhista. In: *Tempo Social. Revista de Sociologia da USP*, v. 30, n. 1, 2018, p. 77-104.

_____; GALVÃO, A; BIAVASCHI, M. B; TEIXEIRA, M. Dossiê Reforma Trabalhista. In: Centro de Estudos Sindicais e de Economia do Trabalho (CESIT). *Documento do GT-Reforma Trabalhista*. Unicamp: Campinas, 2017. Disponível em: <<https://www.cesit.net.br/dossie-reforma-trabalhista/>>. Acesso em: 28/11/2018.

NOBRE, M.; FREIRE, V. T. Política difícil, Estabilização Imperfeita: os anos FHC. In: *Novos Estudos, Cebrap*, n. 51, jul. de 1998, São Paulo, p.123-147.

MARONI, A. *A Estratégia da Recusa (análise das greves de maio/78)*. São Paulo: Brasiliense, 1982.

RAMALHO, J. R. Novas conjunturas industriais e participação local em estratégias de desenvolvimento. In: *Dados. Revista de Ciências Sociais*, v. 48, n. 3. Rio de Janeiro. 2005, p.491-524.

_____; RODRIGUES, I. J. Sindicalismo do ABC e a era Lula: contradições e resistências. In: *Lua Nova. Revista de cultura e política*. São Paulo, n. 104, 2018, p. 67-96.

RODRIGUES, I. J. *Comissão de Fábrica e Trabalhadores na Indústria*. São Paulo: Cortez; Rio de Janeiro: FASE, 1990.

_____. *Sindicalismo e Política. A Trajetória da CUT (1983 a 1993)*. 1ª ed. São Paulo: Scritta, 1997.

_____; SANTANA, M. A. Trabalhadores, Sindicalismo e Políticas: 1978, quarenta anos depois. In: *Lua Nova. Revista de cultura e política*. São Paulo, n. 104, 2018, p.7-14.

SALLUM JR, B. Globalização e Desenvolvimento. A estratégia brasileira nos anos 90. In: *Novos Estudos, Cebrap*, n. 58, nov. de 2000, São Paulo, p.131-156.

SANTANA, M. A. Classe Trabalhadora, Confronto Político e Democracia: o ciclo de greves no ABC paulista e os desafios do sindicalismo atual. In: *Lua Nova. Revista de cultura e política*. São Paulo, n. 104, 2018, p.19-65.

SHAPIRO, H. A primeira migração das montadoras: 1956-1968. In: ARBIX, G; ZILBOVICIUS, M. (Orgs.) *De JK a FHC. A Reinvenção dos Carros*. São Paulo: Scritta, 1997, p.23-88.

SILVA, L. G. M. *A Generalização Difícil. A vida breve da Câmara Setorial do Complexo Químico seguida do estudo de seus impactos em duas grandes empresas do ramo*. São Paulo: Annablume/São Paulo: Fapesp, 2000.

SINGER, A. *Os Sentidos do Lulismo. Reforma Gradual e Pacto Conservador*. São Paulo: Companhia das Letras, 2012.

_____. *O Lulismo em Crise. Um quebra-cabeças do período Dilma (2011-2016)*. 1ª ed. São Paulo: Companhia das Letras. 2018.

O SETOR AUTOMOTIVO NO RIO DE JANEIRO:

EMPRESAS, TRABALHO
E ESTRATÉGIAS REGIONAIS

José Ricardo Ramalho

Introdução

O setor automotivo brasileiro passou por mudanças substanciais a partir de meados dos anos 1990. Durante esse período, combinou transformações no processo produtivo e nas relações de trabalho com uma política de abertura comercial para o exterior, promovida pelo governo federal. Até então, este setor econômico se concentrava nas áreas industriais tradicionais ao redor da cidade de São Paulo, principalmente no ABC Paulista, coincidentemente a região que, por décadas, apresentou altos índices de sindicalização e se tornou referência de militância para a categoria metalúrgica no país.

As montadoras multinacionais se aproveitaram desta conjuntura, estimulada pelo “novo regime automotivo”¹ e investiram mais

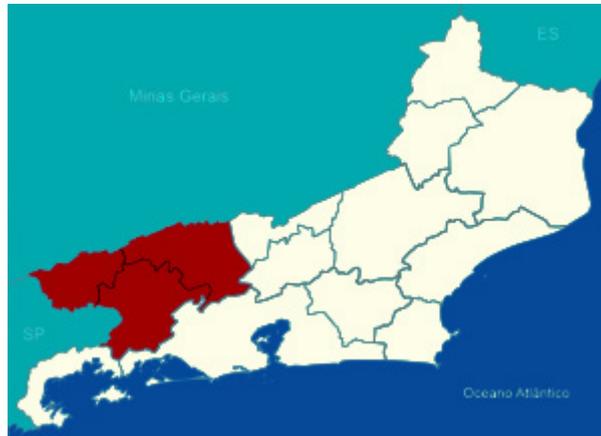
1 O Novo Regime Automotivo nasceu no interior do Plano Real, nos anos 1990, como um instrumento para consolidar e atrair investimentos no setor automotivo. Os principais objetivos fixados foram: (1) manter em funcionamento as grandes montadoras e as indústrias de autopeças já instaladas no país; (2) 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, a começar atraindo empresas que poderiam alocar seus investimentos em outras regiões.

de USD 20 bilhões na construção de novas fábricas, “enxutas” e desverticalizadas, em localidades, em geral, com pouca atividade industrial e sindical. Este processo ficou marcado também por uma verdadeira “guerra fiscal” entre municípios brasileiros, com renúncia expressiva de impostos com a perspectiva de que a atração de grandes empresas resolveria os problemas de desenvolvimento econômico regionais. (ARBIX et al.,1997; 1999; 2000; CARDOSO, 2001).

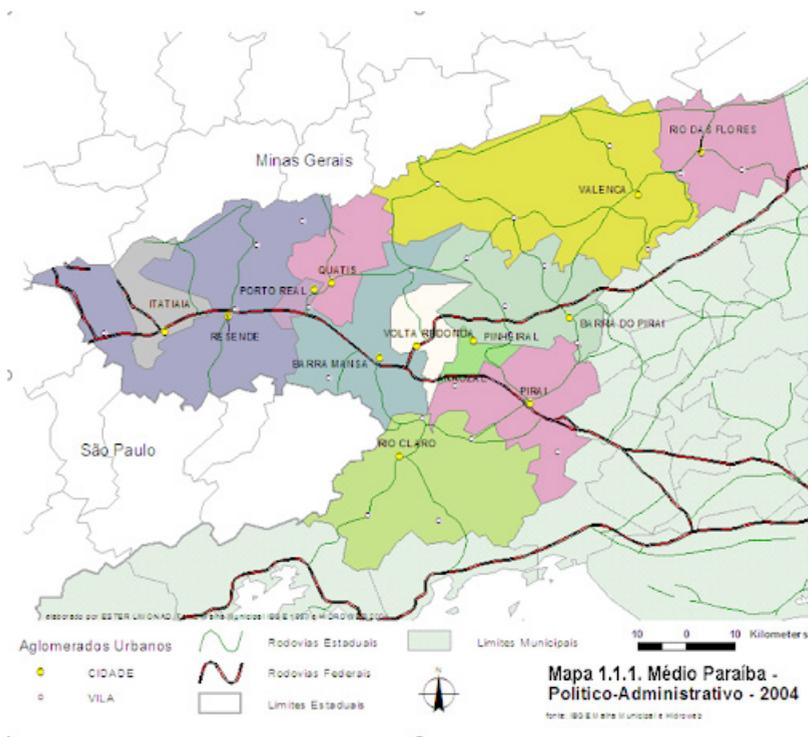
A proposta deste capítulo é discutir a presença do setor automotivo no Sul Fluminense, particularmente nos municípios de Resende (RJ) e Porto Real (RJ), onde a MAN Latin America (antiga Volkswagen-Caminhões e Ônibus) e a PSA Peugeot Citroen se instalaram, em 1996 e 2001, com grande impacto sobre a organização econômica, política e social daquela região. O texto será uma compilação de várias publicações (artigos, capítulos e coletâneas) realizadas pelo autor e por uma equipe de pesquisadores que, nos últimos vinte e três anos, se dedicaram a investigar os efeitos da presença de empresas multinacionais de grande porte, articuladas em Redes Globais de Produção (HENDERSON et al., 2011; SANTOS, 2011; RAMALHO & SANTOS, 2018), sobre este determinado território produtivo e suas consequências sobre os trabalhadores e suas organizações de classe².

2 Este processo continuado de pesquisa só foi possível graças ao apoio financeiro do CNPQ (Bolsa de Produtividade), da CAPES (Editais Procad) e da Faperj (Cientistas do Nosso Estado).

Breve histórico da implantação



Fonte: https://pt.wikipedia.org/wiki/Regi%C3%A3o_Geogr%C3%A1fica_Intermedi%C3%A1ria_de_Volta_Redonda-Barra_Mansa



Fonte: <http://direitovr.uff.br/apresentacao-do-curso/>

O estado do Rio de Janeiro liderou, nos anos 1990, a disputa por recursos estrangeiros, ofereceu condições especiais para as montadoras e suas fornecedoras e lançou mão de estratégias próprias para convencer os investidores. O principal mecanismo utilizado foi a reativação da carteira do Fundo de Desenvolvimento Econômico e Social (FUNDES), coordenado pela Companhia Estadual de Desenvolvimento Industrial (CODIN)³. (CODIN, 2001).

A infraestrutura básica dos municípios do Sul Fluminense funcionou como um fator complementar. Resende e Porto Real estão estrategicamente localizados no principal corredor industrial brasileiro, ao longo da rodovia Rio-São Paulo, próximos de Volta Redonda-RJ, berço de uma das principais empresas siderúrgicas do país, a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), inaugurada nos anos 1940.

A negociação para a vinda das fábricas, na verdade, ocorreu em concomitância com acordos em outros níveis de governo, estadual e federal (RAMALHO, 2005). No caso da Volkswagen (VW) especificamente, o governo do Estado do Rio de Janeiro contribuiu com boa parte dos custos de infraestrutura, algo em torno de US\$ 15 milhões. As negociações para a implantação da PSA Peugeot Citroen se deram da mesma forma: doação de terreno, e uma infraestrutura regional que atendia aos interesses de expansão da empresa. No que diz respeito à política de incentivos, o caso da montadora francesa inovou, ao contar com a participação do próprio Estado do Rio de Janeiro como sócio, cerca de 32% de participação no seu capital (acrescido de um empréstimo substancial por parte do BNDES) (RAMALHO & SANTANA, 2001).

3 O FUNDES é um incentivo que “prevê a transformação do ICMS gerado em financiamento (...). Regulamentado em 1997, o programa congrega hoje 49 companhias, que juntas desembolsam R\$ 5,3 bilhões. (...). Dividido em 12 módulos, o FUNDES prevê que até 75% do ICMS gerados retornem para a empresa como financiamento, por um prazo médio de 6 anos e taxa de juros de 6% ao ano” (GM-Rio, 18/04/2001).

Do ponto de vista local, esse processo promoveu um rearranjo das forças políticas e econômicas. O fato que mais chamou a atenção foi a disputa política e territorial entre distritos do município de Resende, desencadeada pelo anúncio da vinda da VW. A localização da fábrica foi moeda de troca no debate local, tendo sua permanência em Resende sido condicionada a um plebiscito pela emancipação do distrito de Porto Real, transformado em município, em 1995. Nos anos seguintes, Porto Real foi escolhido para sediar a PSA Peugeot Citroen e de seus fornecedores, e da Galvasud (empresa siderúrgica resultado de uma parceria entre a Thyssen Krupp e a CSN, voltada para a indústria automobilística) (RAMALHO, 2005).

A escolarização e a qualificação profissional, atributos decisivos no processo de escolha locacional por parte das montadoras, encontraram em Resende e Porto Real condições favoráveis para confirmar o investimento. Além de bons índices educacionais, a existência de uma sede do SENAI garantiu a formação de novos operários e o recrutamento de trabalhadores já qualificados. Isto garantiu à VW e à PSA Peugeot Citroen uma mão de obra preparada (e barata, se comparada com o mercado de trabalho paulista) e uma infraestrutura de formação profissional já funcionando.

A novidade do “Consórcio Modular”

A fábrica de ônibus e caminhões da VW (hoje, MAN Latin America) foi, à época, a única unidade da empresa dedicada à produção desse tipo de veículo no mundo. Tendo em vista que o relacionamento entre uma montadora e os seus fornecedores tem sido o embrião dos novos processos produtivos, o “consórcio modular” foi uma expressão avançada dessa experimentação.

No sistema de Resende, a rede de fornecedores, os produtores de componentes foram trazidos para dentro da fábrica como montadores. A confirmação disto foi a participação dessas empresas na construção da nova unidade fabril, contribuindo com US\$ 50 milhões dos iniciais US\$ 300 milhões investidos na fábrica. Em

cada módulo, a empresa (ou empresas) responsável pelo suprimento de peças, sub-montagens e sistemas participava da operação produtiva e, na prática, montava o veículo. A linha de montagem se tornou o domínio das subcontratadas. A cada passo do processo, estas empresas se posicionavam para organizar a entrega e o fornecimento de componentes e coordenar a montagem final das peças (ABREU, BEYNON & RAMALHO, 2000 e 2006; PEREIRA, 2002). De uma proposta de empregar 1.500 pessoas, na fábrica, 1.300 trabalhavam para sete subcontratadas encarregadas do: chassi; eixos e rodas; pneus; motores; cabine; estampa e pintura.

A VW ficou de fora da produção direta, direcionando suas atividades para funções estratégicas tais como o *design* e a arquitetura dos veículos, assim como a qualidade, as políticas de produto, o *marketing* e as vendas. No entanto, nesse sistema, a montadora não podia ignorar o processo produtivo e teve que desenvolver uma capacidade organizacional que lhe permitisse integrar o grupo de empresas fornecedoras – agora coprodutoras – dentro da unidade de produção.

Para tal, a montadora teve que se articular administrativamente, com a preocupação de monitorar o fluxo da produção. O sistema modular isenta a VW dos problemas do dia a dia no que diz respeito às relações de trabalho. Mas pode também criar novos problemas no que diz respeito à questão da qualidade e do controle de qualidade. Os caminhões levavam o escudo VW e a empresa precisava cuidar da imagem de sua marca (ABREU, BEYNON & RAMALHO, 2000 e 2006; ARBIX & ZILBOVICIUS, 1997, MAGGI, 2018).

As discussões públicas, no Brasil, com a implantação da fábrica, enfatizavam sua natureza moderna e a contribuição que traria para o desenvolvimento das técnicas de produção automotiva. Contudo, o desenvolvimento tecnológico e as mudanças nas práticas de trabalho foram considerados modestos. Todos os relatos publicados sobre o interior da fábrica enfocavam não a tecnologia (robôs,

computadores e assemelhados), mas o meio ambiente que circundava os espaços de trabalho.

As preocupações da VW eram bastante ortodoxas. Arbix e Zilbovicius (1997, p.469) notaram a falta de sinais de inovação na organização de grupos de trabalho ou na constituição das atividades de grupo. Na visão desses autores, todo o conceito da fábrica estava baseado em um sistema de fluxo da produção bastante convencional, que não dava espaço para o envolvimento do trabalhador ou do sindicato em sua configuração ou funcionamento.

Dentro da fábrica, a VW (enquanto operando no sistema modular) parece ter percebido que as disparidades entre os trabalhadores das diferentes firmas poderiam ser uma fonte de conflito. Preocupada com isso introduziu um uniforme comum a todos os trabalhadores. Todos os empregados da fábrica, incluindo os executivos, usam o mesmo uniforme. As calças são azul-escuras e as camisas azul-claras. A única diferença entre os uniformes é a logomarca da firma que fica acima do bolso direito da camisa; no bolso esquerdo, uma margarida, que é o símbolo do consórcio (ABREU, BEYNON & RAMALHO, 2000 e 2006).

Mercado de Trabalho

O preço do trabalho foi, desde o início, uma das principais razões para a procura de novas locações por parte da indústria automotiva. Uma breve pesquisa sobre os valores pagos inicialmente aos trabalhadores das novas fábricas do Sul Fluminense, comparados com aqueles do setor automotivo do ABC Paulista, demonstrava uma importante defasagem salarial. Os trabalhadores percebiam, à época, na média, um salário mensal que representava 43% daquele pago aos operários da região paulista (DIEESE et al., 2003, p.11).

As empresas nunca esconderam que buscavam regiões com relações de trabalho diferentes daquelas com mais tradição de luta sindical. Segundo o diretor industrial da VW, Luiz de Luca, no

período da implantação, “Nós não queríamos inflacionar o mercado” e a despeito da pouca experiência dos trabalhadores nesse tipo de produção, com essa estratégia, a empresa estaria evitando “os maus hábitos de São Bernardo”, em que “não é possível negociar (com o sindicato)”. (Veja, 23/10/1996; RAMALHO & SANTANA, 2001).

A estrutura do mercado de trabalho se complexificou com as exigências das montadoras. Embora os empregados requisitados tenham ido majoritariamente para a linha de produção e para os serviços acessórios ao funcionamento das fábricas (segurança, alimentação, limpeza, transporte etc.) e não para os cargos de gerência mais elevada, a demanda inicial foi por uma mão de obra escolarizada e com formação técnica básica. No entanto, pode-se constatar um crescimento também de outros tipos de emprego, tanto na construção civil como no setor de serviços (principalmente turismo). Aumentou a demanda por casas e apartamentos, novos hotéis para executivos, melhores restaurantes e serviços no comércio⁴.

A formação de uma nova classe operária industrial, ligada à indústria de veículos, alterou o perfil do operariado metalúrgico regional. A história dos metalúrgicos de Volta Redonda remonta aos anos 1940, com a criação da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), e reflete as várias fases do movimento sindical regional e nacional, assim como as diferentes fases pelas quais passou a empresa. A privatização da CSN, em 1993, e o enxugamento de sua operação industrial, resultando na redução de milhares de postos

4 Varejo esbanja confiança em Resende – “(...) O número de inscrições de novas empresas em Resende, incluindo lojas e registros de autônomos, chegou a 174 no primeiro semestre do ano (2004). O restaurante Fogão de Lenha, há 16 anos na cidade, sentiu o aumento da concorrência com a abertura de três competidores no mesmo bairro de Campos Elísios, mas mesmo assim beneficiou-se da melhora da economia local. (...) O segmento que mais sentiu os efeitos do crescimento na economia, de acordo com o secretário Eduardo Campos, foi o das grandes lojas de utilidades e eletroeletrônicos (...)” (*Valor Econômico*, 23/08/2004).

de trabalho, colocaram dilemas para o sindicato e também para a cidade, que começou a enfrentar não só as mazelas oriundas do desemprego, como também a necessidade de criar alternativas econômicas no sentido de habilitar o mercado de trabalho local para a nova realidade (RAMALHO, 2005; RAMALHO; SANTOS & LIMA, 2013).

Em Resende e Porto Real, as demandas sobre o mercado de trabalho foram crescentes. Nesse sentido, houve inicialmente um movimento duplo: por um lado, a VW trouxe gente do ABC para suprir determinadas necessidades que não estariam disponíveis localmente. Por outro, houve um intenso movimento do SENAI local no sentido de recrutar e formar o mais rápido possível trabalhadores para as novas práticas produtivas (ROCHA, 2002). No caso da PSA Peugeot Citroen, que foi inaugurada cinco anos depois da VW, em 2001, não só o mercado de trabalho específico já estava formado, como a empresa e suas fornecedoras, em convênio com o SENAI local, ocuparam-se previamente do treinamento de trabalhadores para a linha de montagem.

Um *survey* realizado pela minha equipe de pesquisa junto aos trabalhadores da VW, em 2001, (RAMALHO & SANTANA, 2002, 2006) constatou que este mercado de trabalho era formado majoritariamente por homens jovens, escolarizados (segundo grau completo), formados pelo SENAI, moradores de Resende, e sem experiência prévia de trabalho em atividades industriais. A formação de uma classe operária local trouxe desdobramentos positivos, tanto no que diz respeito ao crescimento das atividades sindicais, como no que diz respeito ao tipo de demanda econômica, política e social que essa “nova” população passou a ter e buscar na cidade e na região (educação superior, habitação, lazer, segurança, saúde e consumo).

Este perfil revela um paradoxo e confirma uma das características de experiências de tipo *greenfield*. Afinal de contas, Volta Redonda e Barra Mansa, municípios vizinhos e com mercados de trabalho formados para a indústria, tendo, inclusive, uma situação

de aumento da oferta de mão de obra devido à reestruturação da siderurgia regional, não foram, à época, praticamente acionados no processo de recrutamento (DULCI, 2018). Depoimentos de gerentes da VW confirmam a intenção de buscarem realmente operários com pouca experiência profissional anterior (inclusive sindical) e que pudessem ser moldados aos objetivos de terem um trabalhador flexível e adaptável aos processos produtivos das montadoras.

A indústria automobilística junto com o SENAI financiou a formação e a qualificação do profissional. (...) Hoje, você pega uma cidade como Resende, você consegue fazer uma fábrica como a Peugeot, ou Volkswagen (...). Aqui em Resende você (...) tem uma série de vantagens com essa característica de uma população com um nível de escolaridade adequado que permite a gente criar uma operação flexível com baixo custo, competitiva, sem estar muito preocupado se essa região tem uma tradição sindical ou não (B.C., gerente de RH-VW Resende, 2002, informação verbal).

A questão sindical

A vinda das montadoras interferiu na questão operária e sindical, trazendo desafios ao, na ocasião, Sindicato dos Metalúrgicos de Volta Redonda (hoje Sindicato dos Metalúrgicos do Sul Fluminense).

O sindicato encarou a vinda das empresas como uma oportunidade de mais empregos para a região e, no caso da VW, de ter, dentro de sua área de atuação, uma “empresa símbolo”, segundo palavras do presidente do sindicato, em 1997. Independente da filiação à Força Sindical, considerada pela própria VW como mais “afável” aos interesses da empresa, pode-se dizer que o sindicato compreendeu o significado de ter que lidar com um novo e diferente contingente de operários nos seus quadros (RAMALHO, 1999; RAMALHO & SANTANA, 2006).

No entanto, a satisfação com a possibilidade de novos empregos pode ter dado a falsa impressão de que o sindicato ficaria neutralizado, essencialmente porque lhe faltava experiência para atuar e negociar com empresas do setor automotivo. Ainda que os dirigentes sindicais tenham sempre se orientado pelo espírito da conciliação, rapidamente, no entanto, perceberam que as dificuldades do sindicato em lidar com o “consórcio modular” – empresas diferentes, com políticas gerenciais diferentes, embora em um projeto comum –, revelavam também que a estratégia do “consórcio”, de certa forma, fragilizava as empresas frente a uma possível radicalização (PEREIRA, 2003).

A atuação sindical pode ser comprovada por uma primeira paralisação na VW, ocorrida em novembro de 1997, e outras exigências que se seguiram, culminando com a greve de uma semana em agosto de 1999, a primeira na empresa, quando os trabalhadores conquistaram o direito de ter uma comissão de fábrica eleita periódica e presente cotidianamente no interior da fábrica (FRANCISCO, 2005). O sindicato participou também de um movimento nacional, em 1999, em que a CUT e a Força Sindical reivindicavam um contrato coletivo nacional para todos os trabalhadores das montadoras. O chamado “festival de greves”, fórmula articulada pelas centrais sindicais para forçar a negociação, iniciou-se na VW de Resende. Essas experiências, independentemente dos resultados salariais, conferiram ao sindicato, em pouco tempo, uma certa maturidade e uma compreensão das possibilidades de ação frente à VW e às empresas consorciadas e, posteriormente, frente à PSA Peugeot Citroen (RAMALHO & SANTANA, 2001).

Além disso, a rede mundial estabelecida pelos trabalhadores da VW conseguiu ter um efeito socializador importante em Resende, articulando e informando os operários locais das principais demandas e inibindo práticas autoritárias no chão de fábrica. No caso da PSA Peugeot Citroen, as relações com o sindicato foram, desde a inauguração, mais difíceis e marcadas por negociações mais restritivas sobre a ação sindical.

O sindicato também construiu sua prática e sua ação política tendo como fonte de inspiração uma “cultura metalúrgica” associada especialmente à CSN, em Volta Redonda-RJ. A instalação das fábricas em Resende e Porto Real representou uma mudança nas características dessa “cultura” (RAMALHO, 2005).

A gente tinha uma política sindical muito ligada à CSN, que é uma grande empresa. (...) A gente tinha essa cultura metalúrgica. (...) Com a vinda primeiro da Volks... foi uma coisa inovadora (...). Por quê? A gente não sabia disso... o sistema de funcionamento da Volks é único no mundo, é o sistema modular. (...) Houve esse impacto de serem módulos... então, a princípio, nós tivemos um choque de comportamento em relação à CSN. (Carlos Perrut, presidente do Sindicato dos Metalúrgicos de Volta Redonda, 2001, informação verbal).

Embora houvesse, inicialmente, falta de experiência de negociação salarial e outros itens relativos à pauta das montadoras, as características da cadeia automotiva permitiram um interessante processo de rápida socialização de práticas sindicais no Brasil e no exterior, de modo a integrar os operários metalúrgicos de Resende e Porto Real à problemática mais ampla desse ramo industrial.

Desdobramentos recentes

A presença e os investimentos da indústria automotiva no Sul Fluminense mudaram o perfil regional nos últimos vinte e três anos (1996-2018). Houve um crescimento do mercado de trabalho formal, do ritmo de obras da construção civil e dos recursos arrecadados pelos municípios, com um aumento dos PIBs municipais. Da mesma forma, criou-se uma classe operária jovem, escolarizada e majoritariamente residente nas localidades onde as novas fábricas foram instaladas (RAMALHO & FORTES, 2012, JÁCOME RODRIGUES & RAMALHO, 2007).

Ao longo dessas décadas, houve um adensamento das atividades ligadas à indústria de veículos. No período inicial, as empresas trouxeram para o seu entorno uma rede básica de fornecedores de autopeças e logística, e buscaram conferir credibilidade a um perfil regional que se consolidava como território produtivo voltado para novas experiências gerenciais.

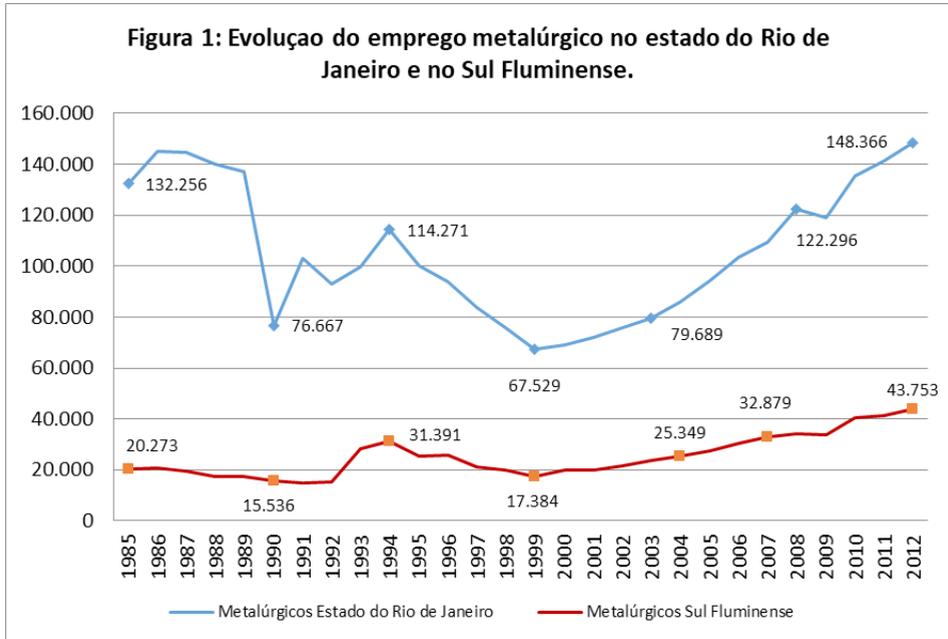
A partir de 2010, apesar de uma conjuntura recessiva para o mercado de veículos no Brasil, a região continuou a se beneficiar do que poderia ser chamado de uma “nova fase do regime automotivo”: com a inauguração da fábrica de automóveis da Nissan em 2014, em Resende, e da planta da Jaguar Land Rover, em 2016, em Itatiaia; além da vinda da Hyundai (2013), voltada para o setor de máquinas pesadas e da reforma e ampliação da Michelin, fabricante de pneus para veículos automotores.

O montante de recursos aplicados pelas empresas do setor automotivo trouxe, para os vários setores da sociedade regional e local, uma grande expectativa quanto aos efeitos positivos do crescimento da economia (RAMALHO, 2015). Indistintamente, pequenos e médios empresários, políticos e agentes públicos, por um lado; e sindicatos e trabalhadores, por outro, viram nesse contexto uma oportunidade não somente de vocacionar a região para a produção metalmecânica, considerando a já existente indústria siderúrgica e sua rede de fornecedores, mas também de criar mais empregos qualificados e formalizados.

Durante os últimos vinte e três anos, essa expectativa oscilou em conjunturas econômicas favoráveis e desfavoráveis. No entanto, dados estatísticos recentes mostraram alguns resultados positivos, como uma melhoria das condições de vida dos municípios envolvidos com a nova indústria e um crescimento dos empregos estáveis, embora os salários tenham permanecido mais baixos na comparação com o ABC Paulista⁵.

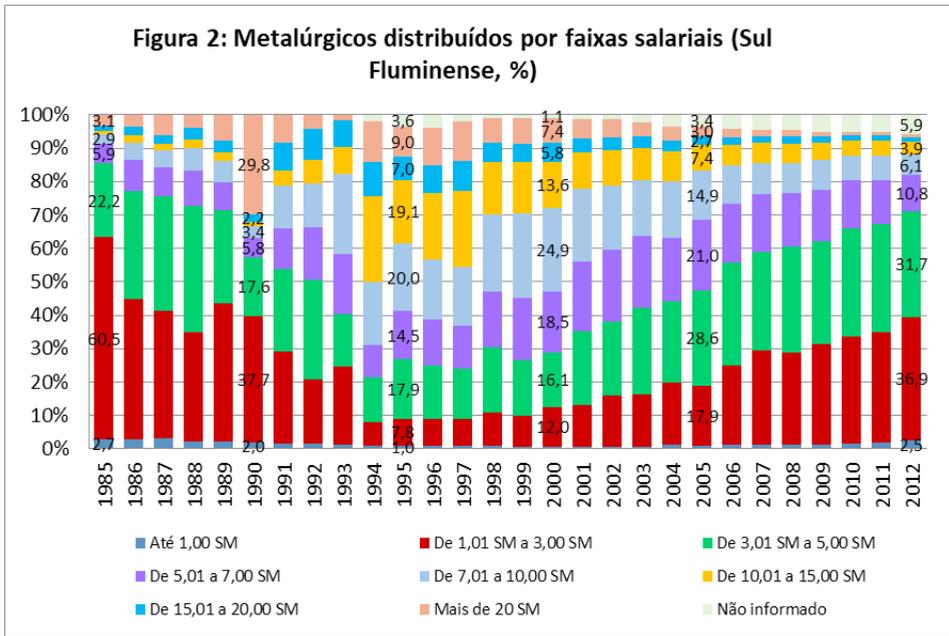
5 Segundo dados da RAIS, de 2005, enquanto o salário mensal de um metalúrgico do ABC era de R\$ 3.563,22, o de um metalúrgico de Resende era de R\$ 1.396,65.

A implantação da indústria automotiva elevou o emprego metalúrgico ao longo da década de 2000, dobrando o número de postos de trabalho nos municípios afetados pelo crescimento da atividade industrial (RAMALHO, 2015).



Fonte: Ministério do Trabalho e Emprego, RAIS Estabelecimento, anos selecionados.

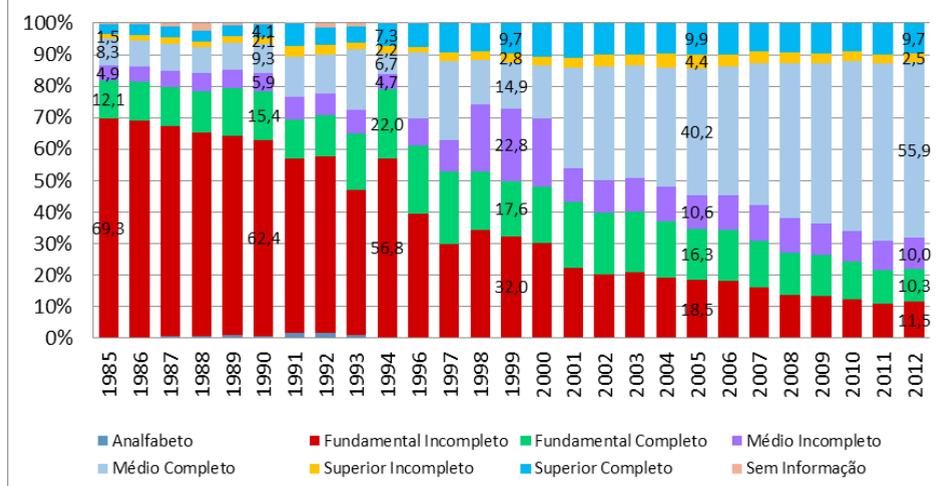
No que diz respeito às faixas salariais, os dados da Figura 2 mostram que houve um crescimento substancial das faixas correspondentes a 1 a 3 salários mínimos (SM) e 3 a 5 SM.



Fonte: Ministério do Trabalho e Emprego, RAIS-Vínculos, anos selecionados.

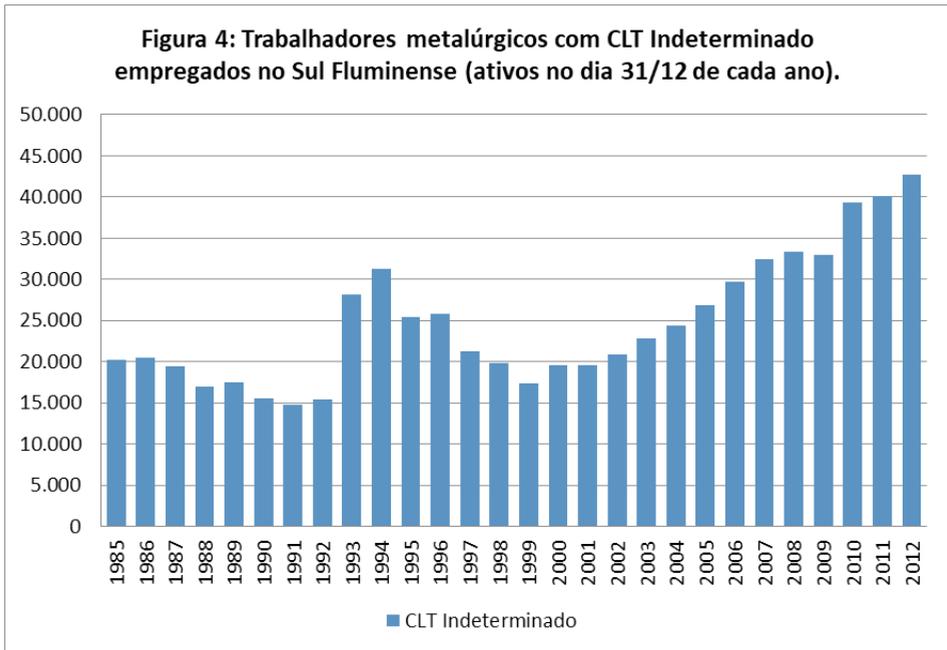
Outro efeito que pode ser considerado positivo, com relação direta ao tipo de exigência feita pelas empresas para o recrutamento de funcionários, se refere à escolaridade. A partir de 1996, quando a fábrica da VW começou a funcionar, os metalúrgicos apresentaram uma evolução positiva no nível de escolaridade, principalmente no que se refere ao ensino médio completo.

Figura 3: Escolaridade dos metalúrgicos empregados no Sul Fluminense



Fonte: Ministério do Trabalho e Emprego, RAIS-Vínculos, anos selecionados.

No que diz respeito ao tipo de vínculo empregatício, os dados mostram um perfil de estabilidade (Figura 4), o que pode significar novamente o paradoxo de salários menores, mas com vínculo de emprego mais estável. Ao mesmo tempo, revelam um determinado número de meses de permanência no emprego que pode ser indicativo de postos de trabalho mais qualificados e menos sujeitos a estratégias de rotatividade.



Fonte: Ministério do Trabalho e Emprego, RAIS-Vínculos, anos selecionados.

No entanto, o fato de os salários da região estarem acima da média do setor, no estado do Rio de Janeiro, esses valores não se mantêm positivos quando comparados aos empregos e ao valor dos salários da principal região produtora de veículos do país (ABC Paulista). Isto confirma que o fator trabalho permanece como uma das principais justificativas para o deslocamento geográfico de investimentos. No caso da indústria automotiva brasileira, a geografia dos empregos exerce um papel essencial na lógica de acumulação estabelecida em cada região (RAMALHO, 2015).

O estímulo à economia regional, ao longo da década de 2000, não poupou o Sul Fluminense dos prejuízos ocasionados pela **crise financeira de 2008**, quando a atividade industrial entrou em recessão e o **cutte de empregos se tornou uma realidade**. Destaca-se nesse contexto a **criação do Fórum Demissão Zero, ainda em 2008**, que reuniu atores políticos e econômicos com interesses diferenciados para discutir estratégias de ação coletiva com vistas a **minorar os efeitos do desemprego e estabelecer canais**

de diálogo com grandes empresas e instâncias da administração pública estadual e federal (RAMALHO, 2012).

O desempenho mais importante de contestação à demissão como estratégia das grandes empresas, diante da crise, coube ao Sindicato dos Metalúrgicos. Esta entidade, embora tendo que se defrontar, ao longo dos anos 1990 e 2000, com uma realidade fabril desfavorável aos trabalhadores, marcada pela implantação de relações de trabalho flexíveis e novos desafios de representação, tendo em vista o crescimento substancial do operariado industrial automotivo, preservou recursos políticos obtidos nas práticas de negociação com a CSN, em Volta Redonda⁶, e agregou novas práticas com sua militância na VW e na PSA Peugeot Citroën, o que lhe permitiu assegurar a legitimidade de seus pleitos.

O arrefecimento da economia brasileira nos últimos três anos tem trazido mudanças no quadro positivo de empregos que se consolidou ao longo da década de 2000 na região. O desemprego passou a fazer parte do cotidiano dos operários do setor automotivo e as empresas passaram a medir as suas estratégias de recrutamento a partir das oscilações do mercado. No Sul Fluminense, a produção das duas principais montadoras, PSA Peugeot Citroën e MAN-VW, sofreu com a queda de vendas e seus desdobramentos sobre o mercado de trabalho. Na atual conjuntura, a dispensa de trabalhadores atingiu a região, especialmente através do sistema de “*lay-off*”, no qual os operários esperam o retorno ao trabalho com recursos subsidiados pelo Fundo de Amparo ao Trabalhador (FAT).

A redução de vendas no mercado automotivo afetou também as negociações salariais e colocou o Sindicato dos Metalúrgicos na defensiva. A estratégia do Sindicato tem sido especialmente no sentido da manutenção dos empregos, ainda que com redução salarial. Até mesmo a Nissan, inaugurada em 2014, já iniciou a produção

6 Para uma descrição mais detalhada desse período da história do sindicato ver (PEREIRA, 2007; GRACIOLLI, 1997 e 2007; DIAS, 2010).

de veículos suspendendo contratos de trabalho e aumentando a perspectiva do desemprego na região. As crises econômicas anteriores atingiram principalmente o emprego no setor siderúrgico, pela presença da CSN em Volta Redonda. Na atual conjuntura, pela primeira vez, esta situação se coloca para o mercado de trabalho da indústria automotiva.

Uma avaliação da reconversão do Sul Fluminense em um território produtivo marcado por atividades econômicas promovidas pela indústria automotiva demonstra que a questão do trabalho e do emprego permanece essencial tanto para a estratégia das empresas em busca de localidades com vantagens comparativas, quanto para as expectativas de emprego formal alimentadas pelos operários e pela organização sindical.

O Dieese, com o apoio do Sindicato dos Metalúrgicos do ABC, realizou – pela primeira vez em 2003, e em uma nova rodada em 2007 – um levantamento de preços e salários nos municípios brasileiros com a presença de montadoras, coletando mais de cinco mil respostas, em 470 pontos comerciais. Os resultados mostraram que se por um lado, ao longo dos anos 2000, grandes diferenças de remuneração permaneceram entre os municípios; por outro, houve também, na maioria dos casos, uma convergência de valores de preços e serviços.

No último levantamento realizado pelo Dieese, em 2007, comparações entre o Sul Fluminense e o ABC Paulista (como exemplo da região mais tradicional e com melhores salários) demonstraram que, mesmo com o passar dos anos, a desvantagem salarial do Sul Fluminense não recuou.

Na Tabela 1, seja por hora ou pelo valor total, a remuneração dos trabalhadores horistas (isto é, do chão de fábrica) do Sul Fluminense não atingia nem a metade daquela de seus colegas de São Paulo.

Tabela 1 – Remuneração nas empresas montadoras de veículos, por município, Brasil, 2005 (Em reais) e (ABC=100)

Municípios	Horistas-Diretos (em reais/ mensal)	Salário Hora (em reais)
ABC – SP	3.563,22	20,49
Resende – RJ	1.396,65	7,30
Porto Real – RJ	1.096,56	6,0

Fonte: RAIS/2005 - Ministério do Trabalho e Emprego (MTE).
Tabela extraída de Dieese-ABC – Do Salário às Compras, 2007.

Em termos de tempo de trabalho utilizado para adquirir a cesta de produtos e serviços, os dados do Dieese (2007) demonstram que um operário no Sul Fluminense tinha que trabalhar por muito mais tempo para adquirir a mesmo conjunto de itens.

Tabela 2 – Gasto Médio para a aquisição de cesta de produtos e serviços, por municípios com montadoras e comparação com salário médio dos trabalhadores da produção, Brasil, 2007

Cidade	Remuneração (em reais/ mensal)	Despesa Total (em reais/ mensal)	Salário necessário para a aquisição da cesta (em salários médios)	Saldo Salário Mensal (%)
ABC – SP	3.563,22	2.554,28	0,72	28
Resende – RJ	1.396,65	2.367,61	1,70	- 70
Porto Real – RJ	1.096,56	2.266,04	2,07	- 107

Fonte: Dieese-ABC – Do Salário às Compras, 2007.

O fator trabalho permanece como essencial para a decisão de novos investimentos deste setor industrial mesmo em uma conjuntura de pouco crescimento econômico como aquela posterior a 2010. Nesse contexto, a estratégia de preservar os postos de trabalho, acima de tudo, também fragiliza a atuação do Sindicato dos Metalúrgicos. O sindicato se vê instado a apoiar novos investimentos e novas fábricas mesmo enfrentando estas desvantagens insuperáveis.

O presidente do Sindicato dos Metalúrgicos, Renato Soares, participou da inauguração da fábrica da Nissan. O evento, que aconteceu na terça-feira (15), em Resende, foi bastante aplaudido

pelos trabalhadores já que deverá gerar em torno de dois mil novos empregos na região, já que a empresa já atraiu dez fornecedores. A fábrica de Resende é a segunda da Nissan no Brasil. A primeira planta instalada é a do Paraná [...] e a de Resende, que teve um custo de R\$ 2,6 bilhões, deverá produzir 200 mil automóveis por ano (Sindicato prestigia inauguração da planta da Nissan em Resende. *Boletim 9 de Novembro*, Volta Redonda, 25/04/2014).

Considerações Finais

Uma discussão sobre a capacidade de interferência de empresas que fazem parte de “redes globais de produção” em processos de desenvolvimento regional e seus impactos sobre localidades pode revelar um complexo conjunto de motivações e interesses associados a esses territórios produtivos, problematizando qualquer análise unilateral sobre esses processos.

Tratar o caso Sul Fluminense apenas como alvo imóvel de estratégias globais de acumulação das empresas em busca de vantagens para os seus acionistas não é suficiente para explicar exemplos concretos de melhoria geral de vida, de criação e manutenção de um mercado de trabalho com profissionais mais escolarizados e qualificados e de aumento nas atividades econômicas e na arrecadação de impostos por parte dos órgãos públicos.

Os dados e as reflexões apresentados neste artigo podem ajudar a identificar e discutir os variados interesses de grupos sociais envolvidos nesse processo, que não é uma via de mão única, e que depende de conjunturas econômicas globais, nacionais e regionais e do desempenho político de diversos atores em uma arena de disputa de poder nos mais variados níveis.

Pode-se dizer que o preço baixo do trabalho, um dos principais fatores para justificar a fuga do ABC Paulista e o deslocamento, nos anos 1990, para outras regiões do Brasil como o Sul Fluminense,

mantém-se inalterado na equação que compõe o processo de acumulação dessas empresas ao longo das últimas duas décadas. Na primeira geração e agora na segunda geração de empresas do setor automotivo implantadas, a busca por pagar salários baixos permanece como ponto central de suas estratégias.

REFERÊNCIAS

ABREU, Alice; BEYNON, Huw; e RAMALHO, José R. (2000). “The Dream Factory: VW’s Modular System in Resende, Brazil”. *Work, Employment and Society*, Vol.14, Issue 2. UK, Cambridge University Press.

ABREU, Alice, BEYNON, Huw e RAMALHO, José Ricardo. “A fábrica dos sonhos” da Volkswagen. In *Trabalho e Desenvolvimento Regional - Efeitos sociais da indústria automobilística no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Mauad, 2006.

ARBIX, Glauco & ZILBOVICIUS, M. (1997). *De JK a FHC – a reinvenção dos carros*. São Paulo, Scritta.

_____ & RODRIGUEZ-POSE, Andrés. (1999). “Estratégias do Desperdício - A Guerra entre Estados e Municípios por Novos Investimentos e as Incertezas do Desenvolvimento”. *Novos Estudos CEBRAP*, nº 54, julho de 1999, São Paulo.

_____. (2000). “Guerra Fiscal e Competição Intermunicipal por Novos Investimentos no Setor Automotivo Brasileiro”. *Dados*, Vol.43, N.1, Rio de Janeiro.

CARDOSO, Adalberto M. (2001). “Reestruturação sistêmica, reespecialização e relações industriais na indústria automobilística brasileira”. Seminário “*A indústria automobilística nas Américas: os novos sistemas de produção e a reconfiguração dos atores produtivos*”. Rio de Janeiro, IUPERJ, 5-6 de março de 2001.

CODIN (2001) “Programa de Benefícios Financeiros e Fiscais”. Mimeo.

DIAS, S. “Dentro da usina, mas fora da ‘família’: trabalhadores e terceirização na Companhia Siderúrgica Nacional (CSN)”. Mestrado (dissertação em Ciências Sociais), PPGSA-IFCS-UFRJ, Rio de Janeiro, 2010.

DIEESE ABC (2007). *Do salário às compras*. São Paulo.

DIEESE et al., (2003). CNM – CUT e SMABC. *Do holerite às compras*. São Paulo.

DULCI, João A. Configurações do desenvolvimento em duas novas regiões automobilísticas: Sul Fluminense e Camaçari (BA). In *Política & Trabalho-Revista de Ciências Sociais*, n° 48, janeiro/junho de 2018, p.75-94.

FRANCISCO, Elaine. (2005). *A Comissão Enxuta: ação política na fábrica do consórcio modular em Resende*. São Paulo, EDUSC/ANPOCS.

GRACIOLLI, E. J. *Um caldeirão chamado CSN: resistência operária e violência militar na greve de 1988*. Uberlândia: Editora da Universidade Federal de Uberlândia. 1997.

_____. *Privatização da CSN: da luta de classes à parceria*. São Paulo: Expressão Popular, 2007.

HENDERSON, J. et al. (2011). “Redes de Produção Globais e a análise do desenvolvimento econômico”. *Revista Pós Ciências Sociais (UFMA)*, n° 15, p.143-170, 2011.

JÁCOME RODRIGUES, Iram e RAMALHO, José Ricardo. “Trabalhadores, indústria automotiva e região: por que comparar o ABC Paulista com o Sul Fluminense”. In *Trabalho e Sindicato em antigos e novos territórios produtivos*. São Paulo: Annablume, 2007.

MAGGI, Diego. *Criando valor para além da fábrica? Um estudo sobre a estratégia de marca do MAN Latin America*. Dissertação de Mestrado. Rio de Janeiro: PPGSA-UFRJ, 2018.

PEREIRA, Carla Regina Assunção. *Estratégias de Terceirização, Usos Singulares: empresas e trabalhadores no consórcio modular da Volkswagen de Resende (RJ)*. Dissertação de Mestrado, Rio de Janeiro: PPGSA-UFRJ, 2002.

PEREIRA, Sergio M. (2003). *Trajetórias individuais e ação sindical no polo industrial do Sul Fluminense*. Dissertação de Mestrado em Sociologia no Programa de Pós-Graduação em Sociologia e Antropologia, IFCS, UFRJ. Rio de Janeiro, fevereiro de 2003.

_____. *Sindicalismo e privatização: o caso da Companhia Siderúrgica Nacional*. Tese (Doutorado em Ciências Sociais). Rio de Janeiro: PPGS-IFCS-UFRJ, 2007.

RAMALHO, José Ricardo. “Fórum Demissão Zero: crise e ação coletiva no Sul Fluminense”. In: RAMALHO, J.R. e FORTES, A. (Orgs.) Desenvolvimento, trabalho e cidadania: Baixada e Sul Fluminense. Rio de Janeiro: 7 Letras, 2012.

_____. “Novas conjunturas industriais e participação local em estratégias de desenvolvimento”, *Dados*. Rio de Janeiro, v. 48, nº 3, 2005, p.147-178.

_____. (1999). “Organização sindical e a instalação de novas fábricas do setor automotivo: o caso do Sul Fluminense”. In Jácome Rodrigues, I. (ed.) (1999). *Novo sindicalismo vinte anos depois*. Rio de Janeiro-São Paulo: Vozes/EDUC/Unitrabalho.

_____. (2015). “Indústria e desenvolvimento: efeitos da reinvenção de um território produtivo no Rio de Janeiro”. In *Revista Pós Ciências Sociais – UFMA (Repocs)*, v.12, n.24, jul/dez. 2015).

_____ e SANTOS, Rodrigo Salles P. dos (2018). “Trabalho e ação sindical em Redes Globais de Produção”. In *Tempo Social.* , v.30, 9-29.

_____ ; SANTOS, Rodrigo Salles P. dos; LIMA, Raphael J.C. (2013). Estratégias de desenvolvimento industrial e dinâmicas territoriais de contestação social e confronto político. In *Revista Sociologia e Antropologia.* V.3, 175-200.

_____ ; FORTES, A. (Orgs.) Desenvolvimento, trabalho e cidadania: Baixada e Sul Fluminense. Rio de Janeiro: 7 Letras, **2012.**

_____ ; SANTANA, M.A. *Trabalho e Desenvolvimento Regional - Efeitos sociais da indústria automobilística no Rio de Janeiro.* Rio de Janeiro: Mauad, 2006.

_____ ; SANTANA, M. A. (2001) “Promessas e efeitos práticos da implantação da indústria automobilística no Sul Fluminense”, ST “Os novos espaços do mundo do trabalho: relações sociais, de trabalho, meio ambiente e política local no Brasil contemporâneo”, XXV Encontro Anual da ANPOCS. Caxambu, MG.

_____ ; SANTANA, M. A. (2002). “The VW’s modular system and workers’ organisation in Resende, Brazil”. *International Journal of Regional and Urban Research.* Oxford University Press.

ROCHA, Lia M. (2002). *O novo discurso da qualificação profissional e os trabalhadores do consórcio modular em Resende (RJ).* Dissertação de Mestrado em Sociologia no Programa de Pós-Graduação em Sociologia e Antropologia, IFCS, UFRJ. Rio de Janeiro, julho de 2002.

SANTOS, Rodrigo S. P. (2011). “Redes de produção globais (RPGs): contribuições conceituais para a pesquisa em ciências sociais”. *Revista Pós Ciências Sociais (UFMA)*, nº 15, p.127-141, 2011.

TRABALHADORES AUTOMOTIVOS EM TERRITÓRIOS GLOBALIZADOS

Lucas Spinosa
Silvana Pereyra
Juan Montes Cató

Introdução

O setor automotivo na Argentina iniciou um processo de transformação produtiva que se cristalizou na década de noventa e se estende até a atualidade. Semelhante a outras experiências latino-americanas, esse processo orientou-se à incorporação de mudanças no processo de trabalho, flexibilização da força de trabalho e terceirização da fabricação de autopeças, nas chamadas cadeias globais de valor. Importantes estudos setoriais realizados com foco no nível local contribuíram para a compreensão desse processo, inclusive associando os traços nele assumidos como parte de um processo global coordenado pelas empresas multinacionais (GUEVARA, 2012; DELFINI, 2010; DELFINI; ROITTER; ERBES & YOGUEI, 2008; PINAZO, 2013). Partindo de tais estudos, neste capítulo¹ interessa assinalar a relação entre a implantação das empresas automotivas e o território, analisando como estas instalações estão vinculadas com novas centralidades produtivas

1 Este capítulo foi desenvolvido no contexto dos projetos “Empresas Multinacionais na Argentina. Análise sobre seu impacto na economia, nas relações trabalhistas e nas estratégias sindicais 2003-2013”, PIP-CONICET e “Reestruturação do capital, relações do trabalho e sindicatos em territórios industriais: o corredor norte do GBA” Ubacyt-UBA.

que incentivaram, por um lado, o deslocamento de empresas de núcleos industriais estabelecidos para novas regiões e, pelo outro, a instalação de novas firmas em zonas industriais que emergem no século XXI como as mais dinâmicas na Argentina.

O texto aborda, como referência geral, as lógicas territoriais que as empresas multinacionais estabeleceram nos últimos trinta anos e o modo em que foram canalizados os investimentos públicos para escorar esse desenvolvimento gerador de uma desigualdade geográfica que aprofunda tendências observadas em outros planos da dinâmica econômica. O setor automotivo acompanhou esses processos de deslocamentos geográficos observados no setor industrial das grandes empresas multinacionais, apresentando uma série de particularidades ligadas à trama do setor. Ressaltamos aqui os principais dados na evolução do setor para dimensionar a sua capacidade produtiva, geração de emprego e salários. Observados ambos os processos – aquele ligado ao desenvolvimento territorial das empresas multinacionais e seu desenvolvimento setorial – propomos concentrar o olhar qualitativo sobre um polo produtivo particular de recente emergência, situado a escassos setenta quilômetros da capital do país: o polo Zárate-Campana. Nesse distrito, ocorreram as últimas instalações de firmas automotivas – Toyota e Honda –, produzindo dinâmicas demográficas que revelam as estratégias do capital e seu impacto no nível local.

A análise se associa àquela perspectiva analítica que compreende o desenvolvimento das últimas décadas como um processo de aprofundamento da internacionalização ou de integração mundial sem precedentes. Sua unidade produtiva celular, a empresa capitalista, cresceu e se desenvolveu, superando por vezes os limites políticos estabelecidos pelos Estados Modernos. A interconexão dos mercados mundiais fez-se tão intensa que aparece até em nossas ações mais cotidianas da vida, como por exemplo, no momento de comprar nossa cesta básica de alimentos, já que os preços locais são influenciados pelas condições de produção e de demanda mundiais (VENTRICI; MIGLIO; PINAZO & BOSISIO, 2018). Nesse

contexto, a empresa multinacional (EMN) ganhou relevância como unidade de análise. A empresa multinacional atual não é mais do que a expressão de um duplo processo (contínuo) que avança desde os inícios do mundo capitalista: a concentração e a centralização do capital, isto é, o aumento da escala de produção e a tendência a reduzir a quantidade de proprietários dos capitais. Ambos os movimentos derivam na necessidade destes de ampliarem os mercados para além das fronteiras nacionais, e tal necessidade é a que permitiu que o capitalismo se expandisse como se expandiu.

Territórios globalizados, tramas produtivas terceirizadas

Nas últimas décadas, o processo global de realocização empresarial ocorrido, no contexto de materialização do novo paradigma de produção flexível, tem tido importantes efeitos sobre a estrutura produtiva local e regional, imprimindo uma nova lógica de configuração e reconfiguração territorial na Argentina. Tal processo pode ser observado de modo particular no desenvolvimento apresentado durante esse período pela zona norte da província de Buenos Aires e o corredor que une essa província com a cidade de Rosário (província de Santa Fé) e a província de Córdoba.

Esse desenvolvimento está intimamente relacionado – como tentaremos demonstrar aqui – com a instalação de filiais de empresas multinacionais do setor automotivo na região, cuja distribuição geográfica é por si sugestiva: a produção automotiva se encontra localizada majoritariamente nas províncias de Buenos Aires (57%), Córdoba (29%) e Santa Fé (14%), igualmente à de autopeças: Buenos Aires (50%), Córdoba (30%), Santa Fé (15%) e Tucumán (5%). Essa concentração territorial deve ser observada em sua relação com o incremento registrado nos produtos brutos geográficos desta região entre as décadas de noventa e 2000, impulsionado fundamentalmente pela radicação de novas empresas da malha produtiva automotiva (MPA), como Toyota e Honda, na zona de Zárate e Campana (SPINOSA; DELFINI & MONTES CATÓ, 2017).



Figura 1 - Mapa da Argentina e localização do corredor industrial Buenos Aires-Córdoba

Fonte: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/1/19/Ruta_Nacional_9_%28Argentina%29.svg.

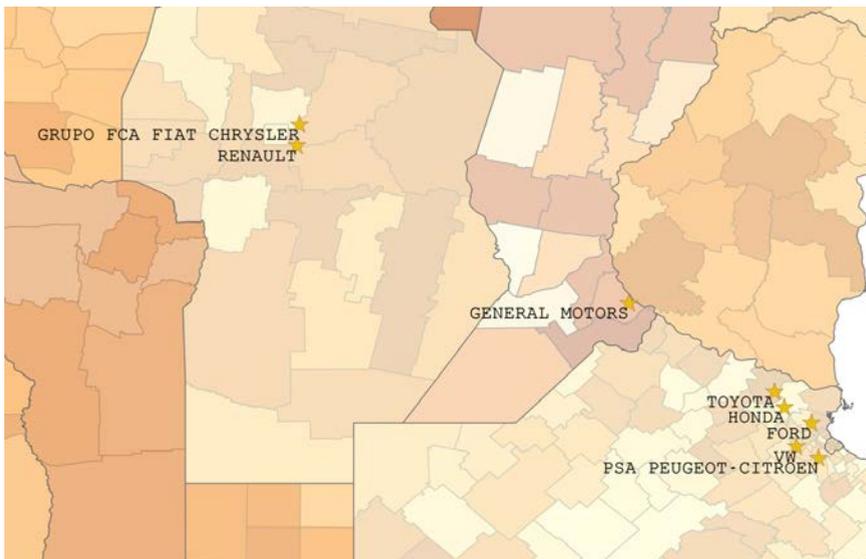


Figura 2 – Localização da indústria automobilística na Argentina

Fonte: Elaboração própria.

As transformações estruturais do final do século XX vincularam profundamente a mudança no regime de acumulação com as dinâmicas territoriais, modificando substancialmente a relação espaço-produção. As mudanças desenvolvidas na geografia e composição da economia global expressam-se em uma dualidade complexa, na qual ocorre uma organização da atividade econômica “espacialmente dispersa, mas globalmente integrada” (TORRES, 2001). Assim, o aprofundamento do regime de acumulação flexível impacta fortemente sobre a estrutura, forma e organização do território, gerando um novo modelo seletivo de incorporação e exclusão de áreas, no qual se instala uma competitividade interterritorial (mundial e regional) pela radicação de novos investimentos.

As transformações descritas concentraram-se particularmente nos espaços metropolitanos (é na aglomeração urbana onde se gera mais da metade da economia nacional), tornando-os cenários de uma especial tensão entre as tendências globalizantes e as necessidades locais, tensão na qual a forte dependência em relação às novas condições produtivas, tecnológicas e macroeconômicas do capitalismo global acaba acarretando uma perda de controle interno sobre os processos produtivos, sociais e econômicos, limitando assim fortemente a governabilidade dos Estados locais. Da mesma forma, a implantação dos processos globais nas grandes cidades ocasionou uma expansão importante do setor internacionalizado da economia urbana, que por sua vez impôs uma série de novos critérios para a valorização das atividades e dos produtos econômicos (SASSEN, 2007).

Nessa particular divisão internacional do trabalho, a concentração demográfica em cidades, típica do paradigma fordista de produção, deixa de ter as características que apresentou em outros ciclos e vão se definindo novas centralidades e subcentralidades em substituição do esquema urbano anterior (CICCORELLA, 1999). Com o avanço dos processos de produção flexíveis, o espaço urbano compacto abriu espaço para um modelo de expansão metropolitana em rede. Na América Latina de modo geral, e, em Buenos Aires, em

particular, durante esse processo, a cidade fragmentada substituiu a tradicional cidade orgânica, desenhando um mapa caracterizado pela distorção do funcionamento global metropolitano a favor do protagonismo de pequenas unidades, pelo empobrecimento do *continuum* espacial e pelo aumento da polarização espacial (TORRES, 2001).

Seguindo a elaboração de Sassen (2007), seria fundamental recuperar as categorias de lugar e de processos de trabalho, sem que isso implicasse negar a centralidade da hipermobilidade e do poder empresarial característico da etapa atual do capitalismo globalizado, dado que elas visibilizam o fato de que muitos dos recursos vitais para a atividade econômica global se encontram profunda e necessariamente imersos em algum território.

A busca de especificidade dos meios de produção remete aos chamados problemas regionais, ou seja, à disposição dos diferentes elementos técnicos da produção, considerando os recursos naturais e produtivos e os movimentos de capitais. A dimensão urbana, nas sociedades capitalistas, conota diretamente os processos relativos à reprodução da força de trabalho, de modo específico e diferente de sua aplicação direta no processo de produção. O espaço urbano se transforma, então, no território definido por certa porção da força de trabalho, delimitada, ainda, por um determinado mercado de emprego e uma relativa articulação cotidiana, sendo para o processo de reprodução o que as empresas são para o processo de produção: causas de efeitos específicos sobre a estrutura social (CASTELLS, 1979).

É fundamental observar o modo como tal fenômeno teve lugar dentro das regiões nas quais se fixaram as indústrias do setor automotivo na Argentina, que constituiu um dos chamados motores secundários a dinamizar o crescimento econômico registrado entre 2003 e 2015 (PINAZO; SANTARCÁNGELO & FAL, 2011), para assim indagar sobre a especial dinâmica que a relação produção-território teve nas cidades receptoras, identificando as principais lógicas de vinculação entre os processos e tendências da

metropolização na região e os fluxos de investimentos estrangeiros diretos ali registrados.

Segundo Cikorrella (1999), durante a década de noventa², foram registrados investimentos privados sobre infraestrutura de magnitudes e destinos tais que acabaram redefinindo profundamente a estrutura espacial metropolitana. Entre os principais Investimentos Estrangeiros Diretos (IED), o autor destaca dois bilhões de dólares investidos na rede de autoestradas, doze bilhões e meio de dólares em novas formas de organização do espaço residencial e seis bilhões e meio em novas plantas industriais. O padrão de localização de tais investimentos mostrou-se extremamente desigual, dado que entre 75% e 80% do total foi destinado à zona central e eixo norte da Cidade Autônoma de Buenos Aires (CABA) e Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA), sendo a região que vai desde o centro de Buenos Aires até Pilar, Zárate e Campana onde se concentraram dois terços do investimento industrial e de rede viária³.

Os destinos e a distribuição dos investimentos estrangeiros na zona que nos incumbe devem ser observados dentro do processo de financeirização e deslocalização da economia global, que imprimiu nos conglomerados da região um processo de reconversão nos tecidos produtivos locais a partir da realocação e radicação de grandes empresas, preferencialmente subsidiárias do setor automotivo e de autopeças, que acabaram transformando os espaços locais e os aglomerados urbanos. Nosso recorte geográfico contém a hipótese de que houve um processo de transferência do setor industrial da região sul – considerada a zona histórica de radicação das grandes empresas – para o norte, e mais ainda em localidades

2 Enfatiza-se este período, pois durante a década de noventa começa a se cristalizar uma série de mudanças produtivas que afetaram os setores industriais em geral e o automotivo em particular.

3 Cidades situadas a 70 km ao norte e noroeste da Cidade Autônoma de Buenos Aires.

periféricas cuja população não é proporcional à magnitude de tais empresas, no que se refere a volume de força de trabalho e produção. Assim, partimos da ideia de que o fenômeno de reorganização dos espaços locais, decorrente das mudanças na economia global e do capital especulativo, acarretou um processo de valorização de certos territórios que resultaram “ganhadores”, já que puderam atender demandas de grandes capitais internacionais ao possibilitarem a instalação de numerosas filiais de empresas multinacionais (EMN) e, com elas, outras empresas fornecedoras e componentes dessa malha.

Isso fica claro ao realizarmos uma análise comparativa entre os dados oferecidos pelos censos econômicos dos anos de 1994 e 2004⁴. O deslocamento na dinâmica de localização industrial pode ser observado tanto no que diz respeito à quantidade de estabelecimentos industriais registrados em cada localidade, quanto à participação das regiões no produto total. Assim, enquanto, em 1994, a localidade com maior quantidade de unidades industriais era La Matanza – encabeçando a lista com 3.542 unidades, o que significa mais de 9% na participação total provincial –, seguida por San Martín, com 3.420, e Tres de Febrero, com 2.441 unidades⁵, o mesmo dado para o censo de 2004 revela uma leve diminuição na quantidade de indústrias, encabeçada por La Matanza (2.794), San Martín (2.465) e Tres de Febrero (1.946) e começam a surgir unidades em municípios mais afastados como Campana, Pilar, Exaltación de la Cruz, San Antonio de Areco, cuja tendência é de aumento (o caso mais paradigmático é Pilar, que passou de 193 unidades, em 1994, para 312 em 2004). Se compararmos essa distribuição e tomarmos como dimensão de análise o total da produção (em valor monetário), encontraremos que, em 1994, os municípios

4 Embora não se conte com dados de 2014, já que o censo econômico de 2014 não foi realizado; através de diversos dados complementares, podemos sustentar que essa tendência observada continuou a se consolidar.

5 Cidades localizadas na zona oeste da Cidade Autônoma de Buenos Aires.

de Avellaneda (4.010.466.056), San Martín (3.695.290.160) e La Matanza (2.990.829.411) lideram a lista dos que mais produzem, enquanto que, segundo o censo de 2004, a lista é encabeçada por Ensenada (10.394.688), Campana (6.747.370) e, em terceiro lugar, Avellaneda (6.556.638). Por outro lado, municípios como Pilar – que no ano de 1994 ocupava o 15º lugar entre os que mais produziam (sobre o total de municípios da província) – em 2004, ascendeu ao 8º lugar. Igualmente, Bahía Blanca, que não faz parte da área próxima à AMBA, no censo de 1994, situou-se no 13º lugar; e, em 2004, passou a ser o segundo município com maior produção do setor (SPINOSA; DELFINI; MONTES CATÓ, 2018).

Esta análise descritiva nos leva ao encontro da ideia que havíamos colocado de maneira conceitual, de que nos últimos anos as empresas têm tendido a se localizar em áreas urbanas mais dispersas, mesmo, como comprovamos nos dados apresentados, em zonas onde o crescimento da população não impactou proporcionalmente, e cujas distâncias em relação às áreas metropolitanas não são curtas, como no caso do corredor industrial Pilar-Campana-Zárate. A esse respeito, cabe a pergunta: Qual a origem e circulação dessa força de trabalho? Neste ponto, encontramos que, até 1994, aparecia uma tendência à concentração da produção no chamado *Conurbano* próximo à CABA, fenômeno que parece se reverter na década seguinte, coincidentemente com o processo de transformação da lógica de localização do capital que, como dissemos, configurou novas centralidades e uma cartografia mais vinculada a nós e a redes entre cidades do que a um núcleo urbano predominante. No caso do nosso país, esse fenômeno parece estar mais desenvolvido em torno da produção do que do crescimento demográfico dessas novas centralidades.

Precisamente ao analisarmos cartografias relacionadas com os nós urbanos, observamos que a maior parte da população se encontra, como é de se esperar, na CABA e *Conurbano*, com alguns subcentros pequenos, relacionados também com essas cidades que, nos últimos anos, se converteram em espaços escolhidos para a

localização das empresas. Por outro lado, ao pôr em jogo as dimensões analisadas até o momento, vemos que a quantidade de unidades produtivas e o valor da produção – por exemplo, no caso de Campana (172 unidades censuais e 6.747.370 em valor de produção) – situam-se em *rankings* diferentes a depender do dado que analisarmos. Assim, no que refere à quantidade de estabelecimentos manufatureiros, Campana está em 39º lugar, mas, se medido o valor de sua produção, essa mesma cidade ocupa o 3º lugar, o que demonstra não apenas que as empresas escolheram esse tipo de territórios para se instalar, mas também que foram as grandes empresas e/ou multinacionais as que fizeram essa escolha, dado o tamanho de sua produção.

Para o caso que selecionamos, fica claro que a indústria automotiva tem um peso considerável. O dado reforça a ideia de que as grandes empresas, nos últimos anos, tenderam a se localizar em espaços alternativos, gerando grandes impactos para esses territórios, sobretudo do ponto de vista da demanda de emprego e políticas públicas. Se observarmos a quantidade de assalariados do setor, veremos que ocorre um fenômeno similar. Continuando com o exemplo do município de Campana, este ocupa o 39º lugar no *ranking* dos municípios que possuem mais estabelecimentos produtivos, mas sobe para o 16º lugar entre os que empregam a maior quantidade de pessoas, segundo dados do censo de 2004. Novamente, os dados permitem inferir qual é o porte das empresas lá instaladas. Os dados mostrados a modo de exemplo nos permitem rastrear uma tendência à conformação de nós produtivos afastados dos centros urbanos, e cuja conexão com estes se dá através de corredores viários de grande fluidez e envergadura. Em relação a isso, encontramos uma defasagem entre tecido urbano em termos de peso populacional, mercado de trabalho e mão de obra requerida para esses novos territórios onde se assentam as grandes empresas.

Caracterização do setor automotivo nas últimas décadas

Até a sanção do Decreto N°. 2677, em 1991, a indústria automotiva na Argentina se caracterizou principalmente pelo desenvolvimento da produção destinada a abastecer o mercado interno, com um esquema de montadoras de origem estrangeira e um grande setor de autopeças de capital nacional. A sanção dessa norma supôs um impulso para o setor a partir da implementação de uma reserva parcial de mercado para as montadoras instaladas e prestes a se instalarem, a partir de um sistema de cotas de importação de veículos completos. Isso favoreceu um novo impulso para o setor automotivo, ao mesmo tempo em que abriu as portas para a instalação de novas filiais, como é o caso da Toyota (DONATO LABORDI, 2014).

A contrapartida exigida às empresas para a implementação dessa política foi o compromisso de modernização, reconversão e especialização de suas plantas (TOMADONI, 2009). Em função disso, teve início um importante processo de realocização das filiais em zonas periurbanas afastadas das zonas industriais tradicionais e fortemente vinculadas aos fluxos comerciais com o Mercosul.

A Volkswagen, cuja fábrica se encontrava em Barracas, ao sul da cidade de Buenos Aires, construiu uma planta robotizada na localidade de Pacheco, onde já havia, desde os anos sessenta, uma filial da Ford. No mesmo período, a Toyota se instalou em Zárate, nutrindo o corredor industrial norte, que se completa com os nós automotivos de Rosário, onde em 1997 se reinstalou a General Motors, depois de ter deixado o país em 1978, embora tenha retomado a produção, no início da década, em consonância com a revitalização do setor através de acordos com a firma Sevel. O terceiro eixo do Corredor Industrial Norte é composto pela Região Metropolitana de Córdoba, onde foi inaugurada a planta da Fiat em 1996, após um período sem produzir no país, além da planta da Renault e Iveco.

Como vemos, a indústria automotiva na Argentina foi marcada, na primeira metade da década de noventa, por uma importante reconversão tecnológica em função do estabelecido pelo novo

Regime Automotivo e um processo de realocação empresarial, que concentrou a atividade nesse corredor, cuja conexão com o mercado regional é estratégica, especialmente com o Brasil.

Esse processo de realocação gerou uma concentração e especialização produtiva de determinados territórios que, como assinalamos no ponto anterior, pertencem à periferia das zonas metropolitanas de Buenos Aires, especialmente a Zona Norte, de Rosário e Córdoba. Surge, então, uma concentração territorial naquele que denominamos “corredor industrial norte”, que pode ser traçado entre os eixos da Zona Norte de Buenos Aires, a Região Metropolitana de Rosário e a Região Metropolitana de Córdoba, na que se localizou a maior quantidade de montadoras e plantas de autopeças. Nesse sentido, é notável o incremento nos produtos brutos geográficos dessa região entre a década de noventa e 2000, motorizado fundamentalmente pela radicação de novas empresas da MPA, como Toyota e Honda, na região de Zárate e Campana (SPINOSA; DELFINI & MONTES CATÓ, 2017). Quanto à lógica de localização das montadoras, das dez firmas instaladas no país, sete se encontram no eixo fluvial da Região Metropolitana de Buenos Aires (RMBA) (Ford, Volkswagen, Peugeot-Citroen, Toyota, Honda e Mercedes Benz), uma na Região Metropolitana de Rosário (RMR) (General Motors) e três na Região Metropolitana de Córdoba (RMC) (Fiat, Renault e Iveco). Assim, e seguindo o raciocínio de Donato Laborde (2014), o comportamento global das empresas automotivas foi a desconcentração espacial da indústria, ou seja, a partir da década de sessenta, as EMN espalharam suas plantas por todo o planeta aproveitando vantagens comparativas de territórios periféricos. No entanto, na Argentina parece ocorrer um processo de concentração territorial no eixo Buenos Aires-Rosário-Córdoba (DONATO LABORDE, 2014). Esse processo se deu com mais força no “nó” conformado pelas cidades de Zárate, Campana e General Pacheco, ao norte da RMBA. Ali a radicação da Toyota, em meados da década de noventa, e da Honda, em 2012, evidencia a busca de localização em espaços que adquirem uma relevância

regional/global a partir das redes de infraestrutura, baixa urbanização, menores conflitos urbanos e sindicais (CARRIQUIRIBORDE e outros, 2012, *apud* DONATO LABORDE, 2014).

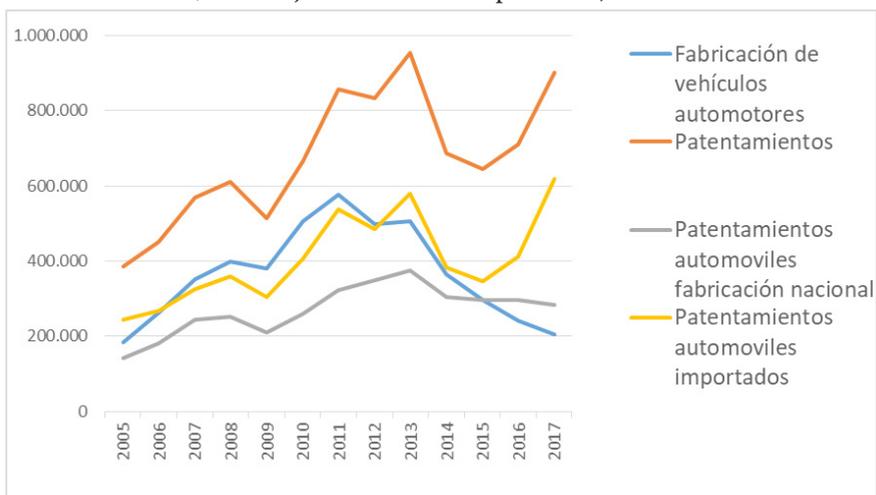
Dessa forma, a concentração de montadoras nessa sub-região é notória, já que, das dez empresas radicadas, quatro foram na região: Honda em Campana, Toyota em Zárate, Ford e Volkswagen em Pacheco. Esse fenômeno guarda estreita relação com a reconversão sofrida pelo setor, na década de noventa, a partir dos acordos setoriais com o Brasil nos marcos do Mercosul. Como apontamos anteriormente, o acordo supôs a mudança de uma lógica baseada principalmente no abastecimento do mercado interno, para passar a outra que visasse o desenvolvimento de um processo produtivo fragmentado regionalmente, baseado em lógicas de mercado global. Em função disso, houve também uma “estrangeirização” do setor de autopeças, que não conseguiu acompanhar o processo de modernização trazido pela reconversão do setor automotivo a fim de se adaptar às novas estratégias globais das EMN.

Análise de indicadores da Malha Produtiva Automotiva: emprego e modelos de gestão do trabalho

A etapa prévia ao fim da conversibilidade, na saída dos anos noventa, e a revitalização do setor durante os governos kirchneristas foram um período marcado por um comportamento instável do setor automotivo, especialmente em termos de produtividade e emprego, entre outros indicadores. Ao observar a tendência demonstrada pelo Gráfico 1, podemos identificar um período de recuperação a partir da crise de desvalorização de 2001, que se estende até 2008, quando a atividade volta a cair, fundamentalmente, em sintonia com a crise global que começa nesse ano. Analisando os indicadores separadamente, vemos que a fabricação de veículos teve um comportamento levemente diferente, ou seja, a tendência de crescimento que o setor apresentava diminui e rapidamente retoma a trilha do crescimento aproximadamente até

2011, quando alcança seu pico máximo, para depois voltar a cair ininterrompidamente até níveis similares aos do início do período. Segundo dados oficiais, a produção de automóveis, após a mega-desvalorização de 2002 e a saída da conversibilidade, ficou reduzida a 109.000 unidades em 2003. A política econômica baseada em uma taxa de câmbio competitivo permitiu uma rápida recuperação e já, em 2007, chegava-se às 400.000 unidades. Um dado importante é que a quantidade de patentes de automóveis de fabricação nacional foi de aproximadamente 250.000, isto é, uma grande proporção das unidades fabricadas teve como destino a exportação. Em contrapartida, os patentes de automóveis importados passaram a 360.000 unidades. Isto nos fala das características do setor na Argentina, fortemente ligado ao mercado externo, especialmente regional a partir do Mercosul.

Gráfico 1 - Evolução dos principais indicadores do setor automotivo (fabricação de veículos automotores; patentes, patenteamento automóveis, fabricação nacional e importados). Anos 2005-2007

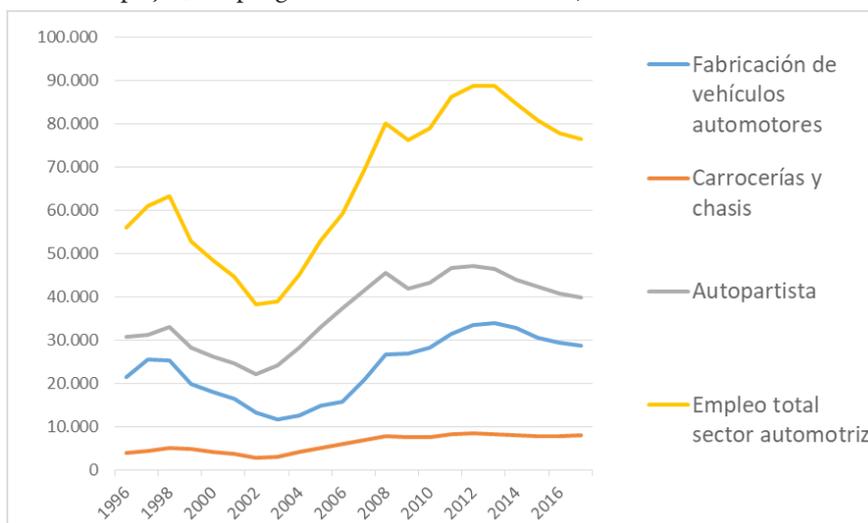


Fuente: Elaboración propia en base a datos del Ministerio de Hacienda de la Nación.

A dinâmica do emprego no setor assume um comportamento similar, com certos matizes. Como verificado no Gráfico 2 – e como a lógica indica – as flutuações na produção impactam na quantidade de assalariados totais da MPA. No ano de 1998, em pleno

contexto de modernização, a mão de obra empregada em todo o setor era de 63 mil trabalhadores. Se compararmos com a produção total de automóveis desse mesmo ano, veremos que foram 458 mil as unidades produzidas no país. Diferentemente, em 2011, quando se registrou o recorde de produção de automóveis com 829 mil unidades, ou seja, um incremento de quase cem por cento da produtividade, a força de trabalho empregada aumentou apenas 36%. Porém, decompondo a distribuição desse incremento em função de cada parte da MPA, notamos que as montadoras incrementaram a quantidade de trabalhadores entre 1998 e 2011 em 24%, enquanto que os fabricantes de autopeças o fizeram em 41%, quase o dobro.

Gráfico 2- Evolução do emprego no setor automotivo segundo o subsetor (fabricação de veículos automotores; carrocerias e chassis; fabricação de autopeças; emprego total setor automotriz). Anos 1996 a 2017



Fuente: Elaboración propia en base a datos del Ministerio de Hacienda de la Nación.

Ao analisar os períodos de crise do setor, vemos uma dinâmica diferente. Na etapa prévia ao fim da conversibilidade, a produção de automóveis caiu entre 1998 (seu pico máximo) e 2002 em 65%. No entanto, a quantidade de trabalhadores diminuiu em 48% nas montadoras e 33% nos fabricantes de autopeças. Uma das hipóteses que podemos extrair disso é que as montadoras aproveitaram a

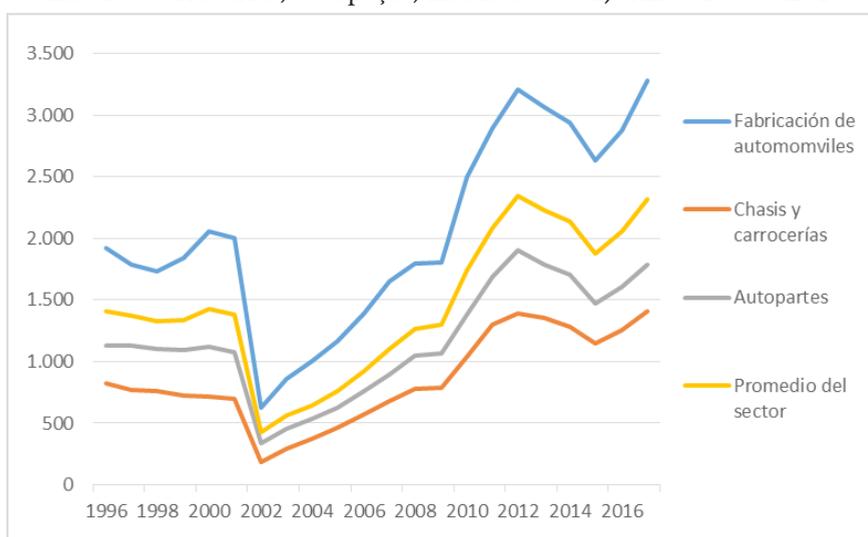
crise do final dos anos noventa para terminar de implementar uma das variáveis contidas na modernização, vinculadas à tecnologia, com sua consequente expulsão de mão de obra do processo de produção. A resposta rápida foi que, em 2002, tivemos os índices mais altos de desemprego em todos os setores da economia argentina, mas o contraste com outros indicadores permitirá reforçar nossa hipótese.

O outro momento em que a produção de automóveis diminuiu drasticamente foi entre os anos de 2001 (pico máximo do período de pós-conversibilidade) e 2015. Entre esses anos, a produção caiu 52%, em coincidência com medidas recessivas implementadas pelo governo de Mauricio Macri que, entre outras variáveis, promoveram uma passagem da economia baseada na produção para outra de valorização financeira e produtos importados. Embora a queda tenha sido menor do que a do período de conversibilidade, a quantidade de unidades produzidas no país caiu para a metade, o que constitui uma cifra significativa e próxima à do período anterior. Nesse contexto, a quantidade de assalariados do setor diminuiu em 3% nas montadoras, em 9% nas fábricas de autopeças e em 6% no setor de modo geral. Como vemos, apesar da enorme variação na produção desde o período de conversibilidade, o incremento na força de trabalho não foi tão significativo e não diminuiu nas mesmas proporções do que no contexto de reconversão, modernização e internacionalização da MPA na Argentina. Indagamos, adicionalmente à hipótese colocada, se esse fenômeno se traduz em uma maior taxa de exploração dos trabalhadores em contextos de maior produção em que não aparecem saltos significativos de incremento de mão de obra. Diversos estudos assinalam, em função disso, que o incremento na produtividade a partir da recuperação econômica do período kirchnerista foi possível, primeiramente, pelo incremento das horas trabalhadas e, depois, pela criação de emprego. Dessa forma, as horas de trabalho aumentaram em uma média anual de 35% entre 2004 e 2006, e em 15% entre 2007 e 2008 (GUEVARA, 2010, p.126).

Observando os níveis salariais, medidos em dólares segundo a taxa de câmbio correspondente a cada ano, vemos que o salário médio do setor entre 1998 e 2011 teve um incremento de 57%. Entretanto, assim como a atividade, de modo geral, sofreu diversas flutuações. Em 2002, em paralelo com a economia argentina, o salário médio do setor sofreu uma queda muito grande em relação a 1998, depreciando-se o salário médio em dólares em quase 70%.

Esse fenômeno está associado à política macroeconômica baseada em uma taxa de câmbio real, estável e competitiva, que permitiu uma rápida reativação econômica e recuperação do emprego (DAMILL & FRENKEL, 2009). Tal recuperação levou oito anos, e apenas, em 2009, o salário médio do setor automotivo chegou a valores similares aos de 1998. A partir de então, apresentou um crescimento muito alto, chegando ao nível máximo em 2012, ano posterior ao recorde de produção, com um incremento de 92% em relação a 20002. O Gráfico 3 mostra a evolução do salário medido em dólares. Como é possível apreciar; em 2015, há uma nova queda, para depois voltar a valores próximos ao pico máximo de 2012.

Gráfico 3 - Evolução das remunerações em dólares (fabricação de automóveis; chassis e carrocerias; autopeças; média do setor). Anos 1996 a 2017



Fuente: Elaboración propia en base a datos del Ministerio de Hacienda de la Nación.

O aumento das remunerações um ano após o recorde de produção guarda, sem dúvida, uma relação com os processos de negociação coletiva, principalmente aqueles acordos baseados centralmente em reajustes salariais. Em tal sentido, se analisarmos a negociação coletiva nas plantas, entre 2003 e 2015, apenas Toyota, Honda e General Motors negociaram novas Convenções Coletivas de Trabalho (CCT), enquanto que o restante das plantas manteve um reajuste através de acordos cujo conteúdo principal foram pautas de atualização das escalas salariais e acordos de produtividade. Como aponta Santella (2008), durante os anos de 2004 e 2006, deu-se uma série de conflitos nas principais empresas automotivas, que tiveram como objetivo a recuperação do salário. Em tal sentido, e reforçando a hipótese que esboçamos anteriormente em torno da ideia de que a concentração territorial do setor na Zona Norte da RMBA teve uma lógica de “isolamento”, em uma região que, por sua distância das zonas tradicionalmente industriais, possui uma lógica de conflitos sindicais de menor intensidade. Assim, o autor assinala que a distribuição territorial desses conflitos foi majoritária em Córdoba (37%), seguida pelo nível nacional com 30%, e apenas 7% ocorreram na província de Buenos Aires e na cidade de Buenos Aires (SANTELLA, 2008, p.7).

No que se refere aos conteúdos das CCT que regem a atividade, encontramos que todas são negociadas por empresa, o que marca uma diferença com o modelo tradicional na Argentina, que sempre apresentou uma negociação setorial sobre as diversas atividades. Nesse sentido, tomaremos o conteúdo das convenções assinadas nos últimos 15 anos, a saber, das empresas Toyota, Honda e General Motors. Aparece um correlato territorial, dado que, como foi assinalado, Toyota e Honda se instalaram no enclave industrial composto pela região de Zárate e Campana, ao norte da RMBA, e General Motors na RMR, a partir de um retorno à Argentina em pleno auge de reconversão do setor automotivo. Para contextualizar, é importante destacar que tanto a região de Zárate e Campana quanto Rosário conformam geograficamente uma unidade dentro

do chamado Eixo Fluvial do Paraná que, por sua vez, está conectado com o sistema hídrico do sul do Brasil. Isto quer dizer que ambas as regiões – que se encontram a uma distância de 150 km – compartilham sua proximidade com terminais portuários próximos, com saída para o mar e conexões viárias diretas com a Rota do Mercosul, que faz a ligação com o Brasil. Dessa forma, podemos associar três dimensões que já comentamos: 1. Reconversão e internacionalização da MPA a partir do Regime Automotivo do Mercosul; 2. Relocalização e especialização produtiva de certos territórios; e 3. Modelo de gestão do trabalho que se materializa nas CCT.

Quanto ao primeiro aspecto, o novo regime do setor possibilitou a instalação de novas firmas, como Honda e Toyota, fortemente vinculadas à fragmentação e deslocalização empresarial. Um detalhe que não é menor é que cada uma dessas montadoras só produz por completo nas filiais locais um modelo de automóveis. Isso quer dizer que o restante da produção é parte de um fragmento que se completa em outro lugar e está destinado à exportação. No caso da GM, da mesma forma, a volta para a Argentina supôs uma mudança de estratégia de produção, ancorada na dimensão regional/global, assim como as demais montadoras mencionadas. O segundo aspecto, vinculado a este, refere-se a uma espacialização produtiva do território do eixo fluvial do litoral, em que as filiais não apenas têm possibilidades de infraestrutura e circulação, mas também – como no caso de Zárate – possuem o controle de plataformas portuárias destinadas ao transporte específico de automóveis e autopeças (LABORDE; URSINO & ADRIANI, 2013). Em tal sentido, em função do novo acordo do Mercosul, dado que é quase um acordo bilateral com o Brasil, as redes de infraestrutura, viária e fluvial adquiriam grande importância. Passa a fazer sentido então a ideia de que a mudança no comportamento das EMN em nível global, que adotaram uma estratégia fragmentada do processo produtivo, produziu movimentos no nível do território que alteraram a dinâmica espacial dos países onde se instalaram.

O terceiro ponto está ligado à forma de gestão das relações de trabalho que essas empresas adotaram para levar adiante esse processo. Seria algo assim como o nível micro do fenômeno que estamos analisando. Assim, tomamos o modelo de análise desenhado por Delfini e Drolas (2014), que oferece uma tipologia que distingue entre duas categorias complexas: gestão da força de trabalho e sistema de pagamentos variáveis, que combinadas dão lugar a quatro formas de gestão do trabalho presentes nas CCT. Para construir a primeira categoria, foram consideradas as variáveis “jornada de trabalho completa e diferencial”, “polivalência” e “avaliação de desempenho”. A presença de ao menos duas dessas condições define a gestão da força de trabalho como “flexível”, e a presença de uma ou nenhuma a define como “não flexível”. Na categoria sobre pagamentos variáveis, foram utilizadas as variáveis de “pagamentos por produtividade”, “pagamentos por qualidade” e “pagamentos por objetivos”. Aqui, optou-se pelas categorias “sim” ou “não” em torno da presença de um sistema de pagamentos variável (DELFINI & DROLAS, 2014, p.136). Os quatro modelos de gestão do trabalho então se combinam em função da seguinte tipologia:

1. **Gestão de recursos humanos.** Refere-se a uma empresa que combina uma gestão da força de trabalho flexível e implementa um sistema de pagamentos variável.
2. **Flexibilidade organizativa.** Este caso corresponde a uma empresa que tem uma gestão flexível e que não implementa um sistema de pagamentos variável.
3. **Gestão tradicional com incentivos.** Uma empresa deste tipo é aquela que tem uma forma “não flexível” de gestão da força de trabalho, mas implementa um sistema de pagamentos variável.
4. **Gestão tradicional.** Corresponde àquelas empresas que têm uma gestão “não flexível” e não implementam um sistema de pagamentos variável.

Se quisermos situar nesse esquema as unidades da região que assinalamos anteriormente, encontraremos que as três se encaixam na primeira categoria, isto é, caracterizam-se por uma forma de gestão baseada no paradigma dos recursos humanos, com uma gestão da força de trabalho flexível e um sistema de pagamentos variável. Já outras unidades, cujas CCT não foram atualizadas e não sofreram mudanças significativas em sua realocação posteriormente à revitalização do setor durante a década de noventa, distribuem-se nas outras categorias, com esquemas mistos e inclusive com uma gestão tradicional, como é o caso da Ford Argentina.

Processos automotivos recentes: a organização do trabalho territorializado

Para aprofundar a análise assim demarcada conceitualmente, focaremos na região de Zárate e Campana, pretendendo examinar a partir de diferentes arestas a convergência registrada entre as características da zona e as necessidades do setor automotivo transnacional que instalou, nos últimos 20 anos, duas filiais de suas maiores firmas: Toyota em Zárate, em 1997, e Honda em Campana, em 2011.

Tomadas em conjunto, ambas as localidades constituem uma aglomeração urbana situada a 90 km da cidade de Buenos Aires e a 200 km de Rosário, sobre uma faixa do Rio Paraná, e fazem parte do chamado “corredor central do Mercosul”, que liga as principais cidades do país aos portos do Cone Sul, Atlântico e Pacífico. Segundo dados do Censo 2010, elas têm por volta de 200.000 habitantes. Trata-se de cidades que conformaram, nas últimas décadas, um importante polo industrial e portuário, e cujo dinamismo registrou níveis superiores à média da região. Nelas, o setor manufatureiro representa cerca de dois pontos do produto bruto geográfico – PBG (2% em Zárate e 3,5% em Campana).

Em princípio, devemos vincular esse último dado com as características de sua privilegiada vinculação com importantes eixos

de transporte e comunicação inter-regional: troncais ferroviários, rodovias provinciais e nacionais, a hidrovia Paraguai-Paraná (que conecta com o Oceano Atlântico o litoral fluvial argentino e as regiões interiores dos países limítrofes), a autoestrada Buenos Aires-Rosário-Córdoba (por meio da qual se conecta com o centro, norte e oeste do país) e a ponte ferroviária Zárate-Brazo Largo (que liga a região com o nordeste do país e os vizinhos Uruguai, Brasil e Paraguai). Além disso, conta com uma infraestrutura de escritórios, depósitos e portos de níveis destacados, entre os quais cabe ressaltar o primeiro porto na América Latina dedicado especialmente ao movimento de veículos (Autoterminal Zárate).

Entretanto, ligada às mencionadas vantagens de serviços e infraestrutura características dessa zona, desenvolveu-se uma dinâmica territorial na qual as empresas transnacionais e os atores locais (públicos e privados) se vinculam de modo particular, dando corpo à configuração e reconfiguração da região como tal. As novas estratégias de fragmentação produtiva e realocização empresarial, globalmente empreendidas pelas empresas, impõem novas lógicas à governabilidade local e à configuração urbana da periferia receptora de investimentos.

É especialmente significativo observar o modo em que tais relações se cristalizam em cada caso particular, para poderem refletir, inclusive, sobre o caráter – ativo ou não – que elas podem efetivamente exercer, no que se refere ao desenvolvimento da malha produtiva, nos territórios periféricos imersos em esquemas globais de produção. Nesse sentido, vamos nos deter no caso da Toyota e sua relação com a estrutura produtiva da localidade de Zárate. A análise, tanto do Plano Estratégico elaborado pelo município, em 2009, quanto da Portaria N° 3971 de 2011, emitida pelo poder legislativo dessa localidade, permite que encontremos algumas pistas.

Em primeiro lugar, nas conclusões do citado plano, observa-se a importância de uma vinculação das empresas locais com as indústrias mais dinâmicas da estrutura produtiva local, e sobressai

uma tendência ambivalente: crescimento das vendas e dos volumes de produção das pequenas e médias empresas e, ao mesmo tempo, marcada limitação à sua capacidade de inovação e de expansão geográfica a mercados de venda. A Pesquisa Produtiva, realizada no contexto da elaboração do plano em questão, registrou que 66,6% dos estabelecimentos industriais consultados vendem sua produção a grandes empresas, o mesmo acontecendo com 64,7% dos estabelecimentos prestadores de serviços. As empresas líderes representam 33,7% do total dos estabelecimentos registrados, e absorvem por volta de 70% da mão de obra registrada do município. Isso que dizer que uma enorme porção da estrutura produtiva de Zárate gira em torno de um conjunto de atividades encabeçadas por grandes estabelecimentos, muito embora a articulação com empresas líderes não pareça ter favorecido de forma suficiente a modernização e o desenvolvimento autônomo das pequenas e médias empresas locais.

Observa-se também que 7,7% dos estabelecimentos consultados recebem assistência técnica de outras empresas. Isso pode ser relacionado com o que expressam os Relatórios de Sustentabilidade da Toyota, nos quais a empresa declara que um de seus princípios fundamentais é a denominada “Contribuição Econômica Local-Bom cidadão corporativo”, por meio da qual se procura fomentar o desenvolvimento de fornecedores de capital local pela implementação do Sistema de Produção Toyota, formando pessoal-chave e desenvolvendo níveis médios e inferiores de mando nos fornecedores envolvidos. É possível ler esse fenômeno como um modo com o qual as EMN configuram as malhas produtivas nas quais se inserem, exercendo sua influência por diversos meios, seja estruturando a produção nas diversas instâncias do processo, seja determinando perfis de formação das forças produtivas. A esse respeito, o plano mostra que a oferta formativa não consegue suprir a demanda das empresas, impossibilitando a contratação de pessoal especializado e, ao analisar a malha produtiva, destaca que a mão de obra empregada se divide em partes iguais entre assalariados de plantas

industriais (11 mil) e funcionários de fornecedores de serviços para essas plantas (11 mil), o que se insere dentro do processo geral de “dessalarização” da força de trabalho, típica da expansão do paradigma flexível.

Do outro polo da relação, a leitura da norma de 2009 permite observar o modo em que os governos locais adotam posicionamentos específicos perante a nova dinâmica produtiva que os atravessa. Há nela referência às tarefas que competem às administrações públicas municipais no que tange a facilitar a instalação empresarial em seu território e a associada geração de emprego, assumindo como tarefa primordial a participação direta por meio do estabelecimento de mecanismos que fomentem a instalação e consolidação empresarial, definindo os espaços atrativos para o investimento. É particularmente significativo que tal normativa se aprove com a expressa intenção de modificar um dado que se apresenta como problemático, a saber, o fato de que as empresas da zona ocupem mão de obra majoritariamente proveniente de outras localidades, e de um perfil formativo de escassa oferta local. Mediante o uso de ferramentas fiscais, então, a normativa procura incidir no planejamento e no direcionamento do crescimento industrial, fomentando a contratação de mão de obra local e a execução de programas de desenvolvimento de fornecedores locais.

Relacionar o texto da portaria mencionada com o estabelecido no Plano de Desenvolvimento Estratégico referido permite observar como os Estados locais das regiões nas quais o capital transnacional se instalou (neste caso especificamente aquele que se valoriza por meio da produção de automóveis) tiveram de modificar suas ferramentas de intervenção diante do novo cenário econômico e produtivo.

Esses dados têm seu correlato também em um nível micro, ou seja, perpassam ainda os modos de as pessoas se vincularem e o que poderíamos denominar *subjetividades coletivas*, isto é, que compõem uma forma particular em que os indivíduos constroem seu vínculo com o território. Para analisar esse fenômeno, trabalhamos sobre o

registro de campo realizado a partir de uma visita às cidades objeto do presente estudo, onde realizamos uma entrevista com uma representante da Área de Emprego e Capacitação. Detalharemos, então, alguns eixos nos quais acreditamos que seja interessante examinar a problemática proposta.

A primeira aproximação ao lugar foi a partir da observação do espaço. Encontramos, por um lado, uma concentração de pequenos enclaves industriais, ou seja, pequenos e médios estabelecimentos e, em contraposição, uma dispersão na localização de grandes empresas, especialmente as plantas automotivas. Nesse sentido, é interessante destacar que a filial da Honda Argentina aparece como a mais separada da malha urbana, situada em uma zona de aparentes características rurais, podendo-se acessar apenas através de uma rodovia. Essa característica apresenta uma notável diferença com as plantas da Toyota e da Axion – estas em Zárate – que se encontram nas proximidades da cidade – e que se instalaram em um período anterior. Pudemos observar também certa segregação espacial que se expressa em bairros operários, tanto planejados quando não planejados. Ganham destaque neste ponto três polos opostos: em primeiro lugar, um bairro com características de assentamento, separado do centro; em segundo, um complexo habitacional semifechado construído pela Toyota para seus trabalhadores e, em terceiro lugar, outro complexo, muito mais extenso, construído pela metalúrgica Dálmine, hoje parte do grupo Tenaris. No segundo caso, foi notória a diferenciação com o resto da cidade, já que se encontrava totalmente fechado, impossibilitando qualquer tipo de interação. No terceiro caso, as construções cumpriam todas as características da urbanização fordista, a saber, de grandes complexos para a classe trabalhadora.

A partir do relato, surgem alguns aspectos que aprofundam a observação. Segundo a nossa entrevistada, o vínculo entre o Estado local e a empresa Honda é muito escasso: só realizam ações conjuntas no âmbito do social e não há grande participação da força de trabalho local na empresa. Não ocorre o mesmo com as outras

empresas, que foram modulando a região e construindo um processo de identificação, especialmente Dálmine/Tenaris, que foi a que deu início ao processo de industrialização em Campana. Nesse sentido, da entrevista, surge a ideia de uma *linha do tempo* que teria organizado a localidade: uma primeira etapa na década de cinquenta, com a instalação da Dálmine (Tenaris) e a petroleira Esso (Axion), com um grande impacto social. Durante esse período, foram construídos bairros com infraestrutura, escolas técnicas; em suma, o processo *deu ritmo à cidade*. Uma segunda etapa, na década de noventa, com a chegada da filial automotiva Toyota e das cervejarias Quilmes e Isenbeck, teve impacto, sobretudo, no mercado de trabalho, constituindo uma expansão na participação dos habitantes no mercado de trabalho. Por último, uma terceira etapa é inaugurada na pós-conversibilidade, com a chegada da filial da Honda Argentina como expoente.

Conforme assinalamos, o relato ressalta a participação na vida social daquelas empresas que se instalaram em período anteriores, e estas aparecem como as que têm maior interação com a comunidade atualmente. Aqui surge um elemento para pensar a problemática.

A idiosincrasia de Campana está vinculada ao ritmo que foi impresso na cidade pela metalúrgica Dálmine. Em contraposição com Zárate, Campana teve indústria mais precocemente e isso configurou uma forma de comportamento da comunidade. Em Campana dizemos que a gente se move em função dos três turnos da fábrica. Embora já não existam esses três turnos. (Pesquisa de campo).

Aparece aqui a ideia de uma *interação não explícita* entre o processo de produção e o território, ou seja, na medida em que a cidade se desenvolveu no ritmo da fábrica, nos marcos de um paradigma de produção totalizador, os vínculos sociais e a cultura da comunidade

foram sendo marcados por esses ritmos e práticas emanadas da forma em que se estruturava a produção. É interessante destacar que não surge do relato uma menção especial à empresa Esso (Axion), que teve seu desenvolvimento de forma paralela, o que a priori nos permite pensar se isso não está vinculado à inserção local (mercado interno) da Dálmine, ao menos em seu início, em contraposição à Esso, cuja localização (porto) e produção (refinaria de combustível) estão mais ligadas ao mercado global.

Quanto à Honda, na entrevista se ressalta que:

“Quando você entra não tem jeito de se vincular com a Empresa. Todos se vestem igual, incluindo os gerentes”. (Pesquisa de campo).

Isto marca uma ideia de isolamento, dado que a imagem de padronização até na vestimenta parece lembrar uma sala de operações na qual é necessário preservar o ambiente de qualquer fator externo de contaminação. Evidentemente esta apreciação tem seu correlato no vínculo institucional e territorial, tal como analisamos anteriormente. Por fim, a interação dessas empresas com o tecido social é escassa, de acordo com o relato de nossa entrevistada, especialmente de parte da indústria automotiva, que tem sua própria lógica de vinculação com empresas fornecedoras que não necessariamente estão localizadas na região. Sobre a questão do mercado de trabalho local, da entrevista surge que, nos inícios do desenvolvimento industrial da cidade, e em decorrência da interação com a Dálmine, gerou-se uma oferta de educação técnica que nutria a demanda de mão de obra. Com o tempo, e como consequência das diversas políticas educativas, essa vinculação entre oferta educativa e processo de produção foi se deslocando, o que obrigou a empresa, em tempos recentes, a desenvolver sua própria oferta, não mais de caráter público, mas sim privado. Esse elemento também implica uma mudança de comportamento, pois – como vimos – desde a década de cinquenta, a empresa se dedicou a desenvolver

uma forte vinculação entre sua gestão e a dimensão público-institucional. Nos últimos tempos, isso parece ter mudado em direção a uma aposta no privado.

Considerações Finais

Neste capítulo, interessou-nos abordar as dinâmicas atuais do capitalismo globalizado partindo do estudo do setor automotivo na Argentina. Para tanto, considerou-se importante assinalar certas tendências observadas no comportamento das empresas multinacionais em vista do enorme poder de incidência que possuem sobre economias dependentes como a Argentina. São processos que, embora tenham mantido certa continuidade sob os governos kirchneristas, aprofundaram seu grau de dependência a partir do final de 2015, na medida em que se fortaleceram os vínculos de dependência em relação ao capital financeiro e se eliminaram todas as políticas distributivas implementadas durante o período 2003-2015. Nesse contexto de tendências de longo e de curto prazo, pudemos destacar as lógicas de deslocamento territorial regimentadas pelo capital multinacional em geral – principalmente das grandes unidades produtivas – e o modo em que o setor automotivo acompanhou e consolidou tal processo em função da enorme capacidade de incidência nas cadeias produtivas que possui. Tal processo de realocização produziu uma forte concentração e especialização produtiva, destacando-se a Zona Norte da Grande Buenos Aires, de Rosário e Córdoba, cidades situadas no corredor ligado ao Mercosul.

Como assinalamos, o capital impõe condicionantes aos setores públicos, reorientando investimentos em infraestrutura e incentivando privilégios fiscais, mas também busca dotar o processo de trabalho de certos traços precisos. Para analisar esse aspecto, buscamos a orientação adotada nas Convenções Coletivas de Trabalho no que se refere ao estado das correlações de força em um determinado contexto político. Partindo daí, pudemos verificar que adotam uma forma de gestão baseada no paradigma dos recursos humanos, com

uma gestão da força de trabalho flexível e um sistema de pagamentos variável. Já outras unidades, cujas CCT não foram atualizadas e não sofreram mudanças significativas em sua realocação posteriormente à revitalização do setor durante a década de noventa, distribuem-se nas outras categorias, com esquemas mistos e inclusive com uma gestão tradicional.

Por se tratar de um setor muito dinâmico, interessou delinear as estratégias que ele vem desenvolvendo em um território novo para sua instalação, como é o núcleo produtivo Zárate-Campana, território com fortes vantagens comparativas, que permitem compreender as atuais tendências em relação às lógicas do mercado de trabalho e seu impacto local.

REFERÊNCIAS

CASTELLS, Manuel (1979). *La cuestión urbana*. Editorial Traficantes de Sueños, Madri.

CEPAL (2017). *Las transformaciones tecnológicas y sus desafíos para el empleo, las relaciones laborales y la identificación de la demanda de cualificaciones*. Colección Documentos de Proyectos.

CICCOLELLA, Pablo (1999). “Globalización y dualización de la región metropolitana de Buenos Aires. Grandes inversiones y reestructuración socioterritorial en los años noventa”. *Revista Eure* (Vol. XXV. N| 76), Santiago de Chile.

DAMILL, Mario e FRENKEL, Roberto (2009). Las políticas macroeconómicas en la evolución reciente de la economía argentina, CEDES, N° 65 pp. 1-1

DELFINI, Marcelo e DROLAS, Ana (2014). “La gestión del trabajo en el marco de la negociación colectiva de EMN”, *Sociología, Problemas e Prácticas* [online], 76 | 2014, Posto online em 04 novembro de 2014. URL: <http://spp.revues.org/1748>.

DELFINI, Marcelo (2010). “Prácticas y estrategias empresarias para la reproducción de la dominación en los espacios de trabajo. Formas de control obrero en el sector automotriz”, *Trabajo y Sociedad*, vol. XIII p.1-1

DELFINI, Marcelo; Roitter, Sonia; Erbes, Analía e Yoguel, Gabriel (2008). “Competencias endógenas y vinculaciones en agentes pertenecientes a las tramas productivas automotriz y siderúrgica” *Revista Economía: Teoría y Práctica*, núm. 26, 2007, p.69-118.

Dirección de Estadísticas de la Provincia de Buenos Aires http://www.estadistica.ec.gba.gov.ar/dpe/images/PBG/PBG_2014.pdf.

DONATO LABORDE, Matias (2014). “Dinámicas territoriales de la industria automotriz Argentina (1990 – 2002)” *Estudios Socioterritoriales. Revista de Geografía*. Nro 15, p.133-148.

DONATO LABORDE, Matías, Ursino, S., Adriani, H. (2013). *Dinámicas territoriales en el frente portuario de la microregión Zárate – Campana en las últimas dos décadas*. Revista Geograficando. UNLP – FHCE, Departamento de Geografía. Argentina.

GUEVARA, S. (2012). “Trabajadores de la industria terminal automotriz del Mercosur: acciones ante la nueva etapa de la crisis de superproducción mundial del capital”, *Espacio Abierto. Cuaderno Venezolano de Sociología*, Caracas; 2012 vol. 21 p. 5 – 15.

HARVEY, David (2005). *A produção capitalista do espaço*. São Paulo: Annablume.

Ministerio de Hacienda y Finanzas Públicas. Presidencia de la Nación Argentina. Informes de Cadenas de Valor. Automotriz y Autopartista. Año 1 – N° 4. 2016.

Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (2004): *Utilización de la capacidad instalada en la industria, mayo de 2004*. Buenos Aires: INDEC. Recuperado de https://www.indec.gov.ar/nuevaweb/cuadros/13/capacidad_06_04.pdf.

LABORDE, Ursino y Adriani, (2013). “Dinámicas territoriales en el frente portuario de la microregión de Zárate y Campana en las últimas dos décadas”, *Geograficando* vol. 9 n°. 9. Disponible en: http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/art_revistas/pr.6065/pr.6065.pdf.

PINAZO, Germán Diego (2013). “La nueva división internacional del trabajo y su impacto en la periferia: Un análisis desde las transformaciones en la industria automotriz Argentina entre los años 1991 y 2010.” Director: Julio Gambina. Data de Defesa: 28/10/2013.

PINAZO, Germán; Santarcángelo, Juan y Fal, Juan (2011). “Los motores del crecimiento económico en la Argentina: rupturas y continuidades”, *Revista Investigación Económica*, vol. LXX, 275, p.93-114.

Plan de Desarrollo Estratégico de Zárate, 2007. Reportes de Sustentabilidad de Toyota: <https://www.toyota.com.ar/acerca/ciudadaniacorporativa/reportes/>.

Santarcángelo, Juan; Fal, Juan; Pinazo, Germán (2011). “Los motores del crecimiento económico en Argentina: rupturas y continuidades”. *Revista Investigación Económica* (Volumen LXX, 275).

SANTELLA, Agustin (2008). Reactivacion de los conflictos en el sector automotriz argentino 2005 2006, Labour conflicts in contemporary Argentina, p.1-1 <http://www.iisg.nl/labouragain/documents/santella.pdf>.

SASSEN, Saskia (2007). *Una sociología de la globalización*, Katz Editores, Espanha

SPINOSA, Lucas; DELFINI, Marcelo y Montes Cató, Juan. (2017). “Circuitos productivos, territorio y redefinición de las estrategias de las empresas multinacionales” en Ventrici, Miglio, Bosisio, Pinazo (comp.) *El trabajo y las Empresas multinacionales en la Argentina de hoy: economía, relaciones laborales y conflictividad*, Editorial UNGS, Buenos Aires.

TOMADONI, C. (2009). *Los autos nunca compran autos. Territorio, reestructuración y crisis en la industria automotriz*. Ed. Encuentro Grupo Edito. Córdoba, Argentina.

TORRES, Horacio (2001). Cambios socioterritoriales en Buenos Aires durante la década de 1990, EURE (Santiago) v.27 n.80. https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612001008000003

VENTRICI, P.; MIGLIO, M. R. Pinazo, G. e Bosisio, W. (comp.) (2018). *El trabajo y las empresas multinacionales hoy Economía, relaciones laborales y conflictividad*, UNGS editores, Buenos Aires. <https://ediciones.ungs.edu.ar/wp-content/uploads/2018/10/9789876303729-completo.pdf>

OS ÚLTIMOS ELOS DA CADEIA AUTOMOTIVA: REFLEXÕES SOBRE O DESENVOLVIMENTO LOCAL A PARTIR DO CASO DAS LAVANDERIAS DE LUVAS PARA A NISSAN EM AGUASCALIENTES – MÉXICO¹

Octavio Maza Díaz Cortés
Cecilia Escobedo Torres
Omar Pasillas López

Introdução



Original (jpeg, 208k) ↓

Figura 1: Localización de la ciudad de Aguascalientes en la República Mexicana

Fuente: <http://www.map.mx/img/upload/mexico-cia-factbook-map.png>

1 Este capítulo se refere aos resultados da tese de doutorado de Cecilia Escobedo, no qual se vinculou o desenvolvimento local com o fornecimento de luvas, na empresa Nissan Aguascalientes (ESCOBEDO, 2018).

No marco das novas estratégias da indústria automobilística global, o México assumiu um papel cada vez mais relevante na fabricação de automóveis para a América do Norte, convertendo-se em uma plataforma de produção disputada por empresas estadunidenses e asiáticas em sua acirrada disputa pela supremacia naquele mercado (BRACAMONTE e CONTRERAS, 2008).

No caso específico de Aguascalientes, a cidade se beneficiou da política nacional de abertura das transnacionais desde o início dos anos 1980, o que a levou a receber uma fábrica da Nissan. Esta teve dois momentos: no primeiro, a partir de 1980, produzia apenas motores e transmissões para automóveis; e de 1992 em diante, passou à montagem completa do automóvel.

Tais momentos representaram um impacto produtivo, laboral, econômico e comercial distintos, que implicou em mudanças no interior da empresa e para além dela, no estado de Aguascalientes e em outros Estados do centro-ocidente, como Guanajuato e Jalisco.

A trajetória da Nissan em Aguascalientes se articula ao contexto da indústria automotiva global, que passou, a partir de 2000, a ter redução na prestação de serviços e novas relações com os fornecedores (HERNÁNDEZ, 2018).

Para que a plataforma da indústria automotiva funcionasse no país, foi necessária a participação de toda uma cadeia de fornecedores. Estas mudanças, indica-nos Hernández (2018), implicaram uma relação da matriz com os fornecedores de primeiro e segundo elo, ou seja, aqueles que são parte central da produção.

Neste capítulo, abordamos o caso das lavanderias que prestam serviço de lavagem de luvas, que se realiza fora da estrutura tradicionalmente conhecida da indústria automotiva.

Tecendo a rede de fornecedores da indústria automobilística no México

A história da Nissan remonta a meados da década de 1980, e ganha maior impulso a partir da assinatura do Tratado de Livre Comércio da América do Norte (NAFTA), em 1994. Naquele contexto, o governo mexicano havia aplicado uma política ativa para reduzir as barreiras de entrada de investimento de Corporações Multinacionais Estrangeiras (CME) com a esperança de que o Investimento Estrangeiro Direto (IED) fomentasse o desenvolvimento econômico mediante a transferência de conhecimento e um crescimento mais rápido das exportações. Em 2001, o México foi o maior receptor de IED na América Latina (UNCTAD, 2002) e se converteu no segundo país com maior desenvolvimento comercial no mundo (OMC, 2001), e quase dois terços das exportações do país provêm de multinacionais (UNCTAD, 2002; PACHECO, 2005).

Porém, como demonstra De la Garza (2018), o investimento foi voltado de maneira preponderante à produção, deixando a área de P&D para as matrizes das CME.

A incorporação de redes de fornecedores das empresas globais é um tema de grande relevância à medida que as grandes companhias transnacionais ocupam um lugar cada vez mais dominante e os países em desenvolvimento enfrentam crescentes dificuldades para incluir-se com êxito na economia global.

Para o México, trata-se de um tema-chave, pois, durante os últimos 25 anos, o país carece de uma política industrial que comande a transição para um modelo industrial avançado, capaz de estimular os segmentos de alto valor agregado. É neste marco que explicaremos os procesos e características dos níveis de suprimento dos lavadores de luva e algumas formas como se vinculam com as empresas maiores.

As relações interfirmas e a questão global-local no caso da indústria automobilística de Aguascalientes

Diversos estudos têm mostrado que, à medida que se estabelecem empresas transnacionais no país com processos de manufatura avançada, se transferem mais funções produtivas e gerenciais às plantas locais.

Mas até agora este tem sido um processo difuso no México, que não tem gerado uma base local de fornecedores especializados em produtos de alto valor agregado ou intensivos em conhecimento (LARA, 1998; CARRILLO e HUALDE, 1998; CONTRERAS, 2000; DUTRÈNIT *et al.*, 2006). Isso explica o aumento no controle por parte das matrizes e as mudanças que buscam maior eficiência e redução de custos para manter a competitividade.

Neste sentido, merece especial atenção o tema do desenvolvimento local, já que para Vázquez Barquero (2003) se requerem certas condições para seu florescimento: o intercâmbio de tecnologia de produto, processo, organização e comercialização; o fornecimento de serviços especializados; os fluxos de informação de todo tipo; ou as estratégias dos atores.

De sua parte, a Nissan exige que a participação de atores locais – fornecedores e governo – proporcione-lhe as condições para seu desenvolvimento no contexto local. Por outro lado, a proposta das Redes Globais de Produção é uma perspectiva que se interessa pela lógica da organização produtiva no plano global, enfatizando as interações e a articulação entre as empresas líderes globais e as empresas locais ao longo das cadeias produtivas. Sem perder de vista as relações de poder que subordinam os agentes locais, uma das virtudes deste enfoque é que permite avaliar as capacidades dos atores locais para influir na configuração das redes (ERNST, 2000; GEREFFI, 1999; SCHMITZ, 2004). Do ponto de vista das empresas locais, há três aspectos que definem a racionalidade fundamental das redes globais de produção:

- Em primeiro lugar, permite às empresas líderes manter sua competitividade global, assegurando seu acesso a fornecedores especializados em regiões de baixo custo que, além disso, são capazes de oferecer respostas rápidas e flexíveis a suas exigências de insumos, serviços e força de trabalho.
- Em segundo lugar, as redes atuam como meios de transferência de conhecimento das empresas líderes aos fornecedores locais. Isto é necessário para melhorar as habilidades técnicas e administrativas dos fornecedores, de modo que possam alcançar as especificações técnicas das líderes, no pressuposto de que uma vez que um fornecedor consegue melhorar satisfatoriamente suas capacidades, se cria um incentivo para que as empresas líderes transfiram conhecimentos mais sofisticados.
- Por último, os fornecedores locais só podem absorver efetivamente o conhecimento disseminado pelas líderes à medida em que desesenvolvam suas próprias capacidades (ERNST e KIM, 2002).

O modelo de rede produtiva permite entender a integração de espaços produtivos locais, nacionais e internacionais. Esta perspectiva se interessa pela lógica da organização produtiva no plano global, enfatizando as interações e a articulação entre as empresas líderes globais e as empresas locais ao longo das cadeias produtivas, sem perder de vista as relações de poder que subordinam os agentes locais. Uma das virtudes deste enfoque é que permite avaliar as capacidades dos atores locais para influenciar na configuração das redes (ERNST, 2000; GEREFFI, 1999; SCHMITZ, 2004). A rede se define por sua forma de organização e controle mediante a subcontratação seja mais flexível que a cadeia (CARNEY, 2005; GEREFFI, et al., 2005). Embora a rede não suponha vínculos de propriedade com as empresas subsidiárias, pode-se reconhecer a participação de um agente integrador ou líder. A diferença está na relação (propriedade ou contratação) estabelecida entre o agente

principal (a empresa coordenadora ou líder) e as empresas fornecedoras (LÓPEZ, 2015).

Para as empresas locais é relevante que permitam às empresas líderes manterem sua competitividade global, assegurando seu acesso a fornecedores especializados em regiões de baixo custo que, além do mais, são capazes de oferecer respostas rápidas e flexíveis a sua demanda de insumos, serviços e força de trabalho. Além disso, as redes atuam como meios de transferência de conhecimento das empresas líderes aos fornecedores locais.

A produção global tem destacado as interações entre dinâmica local em organização industrial contemporâneas, mediante à combinação de marcos analíticos tais como a Cadeia Global de Valor (CGV) e os modelos de distrito industrial.

Tal proposta permite considerar as mudanças atuais na organização da produção global em redes, que apontam para uma crescente concentração de poder e apropriação de valor em mãos de empresas líderes que controlam atividades estratégicas de conhecimento intensivo, de modo que se enfatize a necessidade das indústrias locais adotarem estratégias de desenvolvimento diversificadas, incluída a de buscar a inovação para superar as barreiras estabelecidas pelos líderes de mercado nas cadeias de valor mundial. A busca de mercado se encontra fora das redes das empresas líderes, em uma diversificação de mercados finais específicos.

Tais estratégias não destacam a participação em redes de produção global, mas implicam uma avaliação crítica da melhora de oportunidades oferecidas pelas cadeias globais, destinadas a minimizarem o risco de que os fornecedores locais permaneçam “intercalados” entre posições inalcançáveis na parte superior das CGV, e posições insustentáveis no extremo inferior das cadeias de valor mundial (PALPACUER e PARISOTTO, 2003).

Em um estudo no qual reflete sobre a indústria automotiva no México, Enrique de la Garza utiliza o enfoque configuracionista no qual se concebe que a realidade se estrutura mediante a articulação

entre estruturas-subjetividades e ações, o que nos permite entender a forma como se operam os diversos níveis do trabalho na indústria automotiva; ao que se agrega um olhar não clássico sobre trabalho do mesmo autor, que permite entender diferentes níveis da produção assim como a intervenção dos clientes (HERNÁNDEZ, 2017).

Nesse sentido, Hernández propõe analisar a indústria automotiva por níveis, em que o primeiro nível refere-se ao processo interno de reestruturação produtiva e à configuração sociotécnica dos processos de trabalho (que, por sua vez, inclui a própria organização do trabalho, a gestão da força de trabalho e relações na produção). No segundo nível, são analisadas as relações estabelecidas com governos, clientes, fornecedores, com o sistema político e com os sindicatos. No terceiro nível, analisa-se a relação da empresa com as estratégias das matrizes, ou seja, a articulação entre o local e o global.

Tudo isso impacta a vida das cidades onde se localizam as plantas, já que os governos locais se definem por seu território, enquanto que as empresas transnacionais não. E os interesses de ambos nem sempre são os mesmos.

O “local” é um conceito relativo a um espaço mais amplo. Não se pode analisá-lo sem fazer referência ao espaço mais abrangente no qual se inserem (Município, Departamento, Estado, Nação, Região). Atualmente se faz a contraposição “local/global” mostrando os paradoxos e relações entre ambos os termos governamentais (DI PIETRO, 2014). O global não substitui o local, senão que o local opera com sua lógica dentro da lógica do global. O local, pois, é a entidade subnacional de análise, planejamento e ação para o desenvolvimento que implica uma série de relações, comportamentos, pautas e convenções comuns. Geralmente, o município é colocado como “agente natural de desenvolvimento”. Do mesmo modo, o ambiente local se entende como o conjunto de instituições, agentes locais e suas relações recíprocas. As características que apresenta são decisivas para o desenvolvimento da capacidade criadora das empresas. Pode-se considerar como um espaço público

que, em seu aspecto positivo, pode dar lugar a fenômenos de eficiência coletiva, definidos como as vantagens competitivas derivadas de economias externas e da ação conjunta dos agentes (CAMAGNI, 1991; BIANCHI e MILLER, 1994). Após estas afirmações começamos a refletir o desenvolvimento local no estado de Aguascalientes.

Em uma entrevista com o Secretário de Economia da Administração 2000-2016, ele argumentou que os interesses locais da Nissan em Aguascalientes concentraram-se principalmente nas boas estradas e no excelente sistema de saneamento. E também mencionou que foi criado um projeto com a Nissan, em que escolas foram construídas para a comunidade japonesa, mesmo que subsidiadas pelo governo do estado. Em relação ao Investimento Estrangeiro Direto da Nissan e seus efeitos no território, o resultado foi a criação de um sistema de fornecimento que trabalha com mais de 200 empresas que geram emprego em maior quantidade que os empregos diretos.

A seguir, apresentaremos uma análise específica de relação com certo tipo de fornecedores – os donos de lavanderias de luvas – que fazem parte dos níveis mais distantes das montadoras na cadeia produtiva, mas mostram certo grau de intervenção no desenvolvimento regional.

A trajetória da Nissan em Aguascalientes

De acordo com Covarrubias, a indústria automotiva cumpre com duas características fundamentais. Por um lado, é a de maior crescimento no México e é um motor que ativa a atividade econômica, especialmente nos momentos de recessão. Destaca-se pela presença na região, onde se localiza Aguascalientes, que se converteu na região industrial mais dinâmica do México e da América Latina (COVARRUBIAS, 2017).

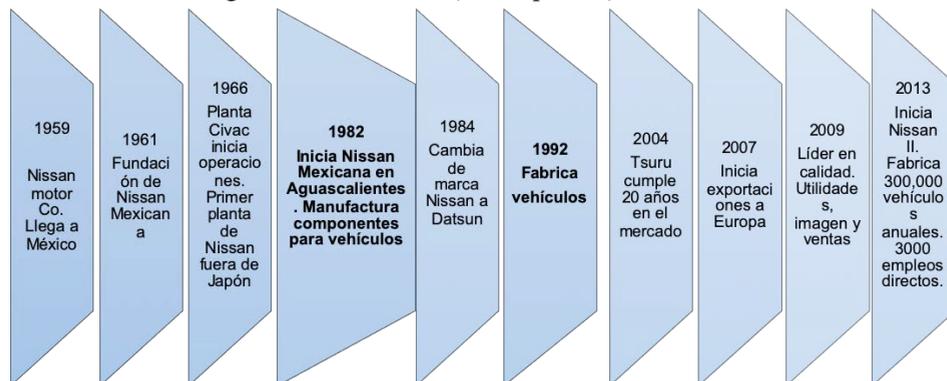
Figura 1 – Mapa do México com a localização de Aguascalientes



Fonte: <https://journals.openedition.org/terrabrasilis/1271>.

Assim, o aumento da fabricação de automóveis representou o crescimento dos empregos neste ramo. Aguascalientes teve uma média de emprego de 21.059 até 2013. (INEGI. Censos Econômicos 2014. Resultados definitivos). O investimento inicial da Nissan foi na fundição de alumínio para produzir partes automotivas. Posteriormente, em 1982, estabeleceu-se a Nipomex, que produz caixas de transmissão para automóveis, e, em 1983, a Nissan Mexicana construiu as fábricas de estamparia e motores (LOPEZ, PADILLA e GUTIÉRREZ, 2012). Dez anos depois, em 1992, a Nissan começou a fabricação de veículos completos.

Figura 2 - As mudanças na produção da Nissan



Fonte: Elaboração própria com dados da Secretaria de Economía. Indústria Automotriz, 2014.

Os níveis de fornecimento para a Nissan.

A transnacional Nissan contempla para sua cadeia de suprimento uma organização denominada “1º elo”, que se encarrega de fornecer peças completas (suspensão, transmissão, direção). O “2º e o 3º elo” da cadeia de suprimento se encarregam de fornecer diferentes insumos e partes para a fabricação de peças completas. Veja Figura 3.

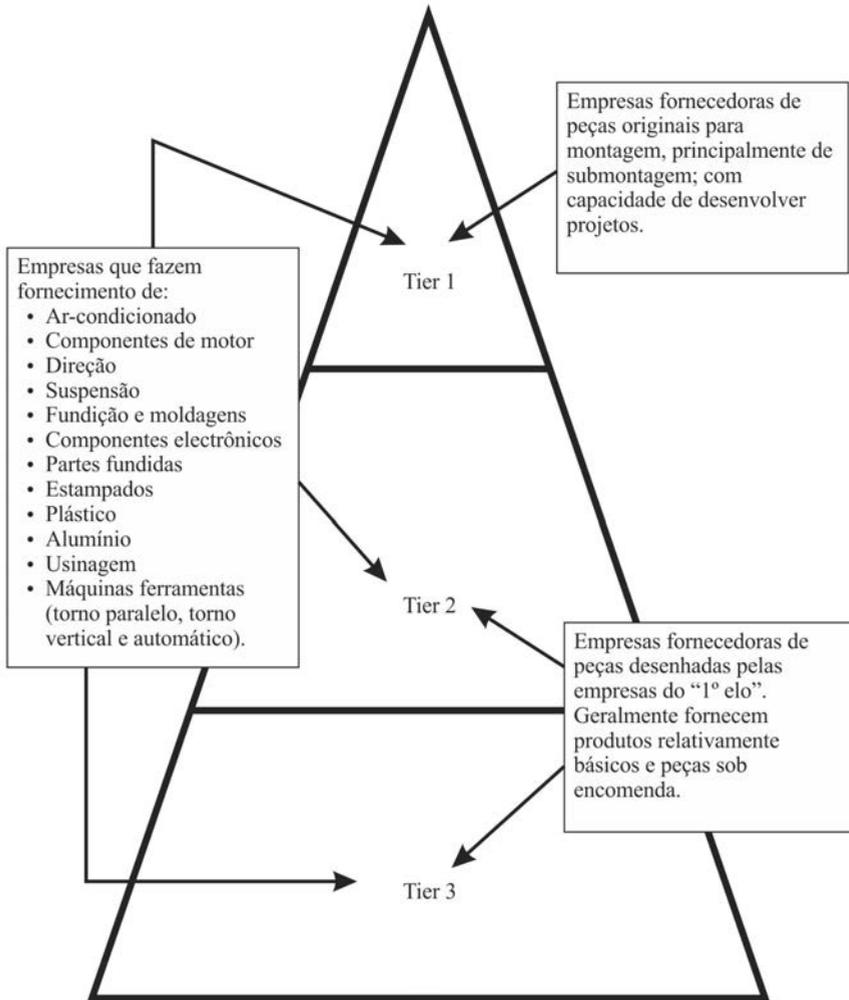


Figura 3 - Características dos 3 elos de empresas fornecedoras da Nissan

Fonte: Elaboração própria com dados da Secretaria de Economia. Indústria Automotriz, 2014.

Na realidade, a relação da transnacional Nissan com os fornecedores só é direta com o "1º elo da cadeia", porque recebe deles peças completas para a montagem do automóvel. Com as empresas situadas no 2º e no 3º elo, a relação é indireta porque estes últimos só trabalham diretamente com as fornecedoras do 1º elo; não com a Nissan. Este é o início da cadeia de suprimento com empresas

que se encontram localizadas em diferentes pontos no estado de Aguascalientes. A indústria automotiva, em geral, requer para a fabricação de veículos a participação no fornecimento de diferentes indústrias segundo sua atividade, como as que se mostram no esquema. Para o caso da Nissan é necessário igualmente o fornecimento destas empresas, que se localizam em Aguascalientes. Os processos que estas empresas realizam são de baixo valor agregado em comparação com o produto final que requer a grande empresa. Cada uma destas atividades conta com empresas diferentes que fornecem diversos serviços e produtos, mesmo que não figurem entre as grandes empresas de fornecimento direto à Nissan, embora influenciem de maneira indireta.

O sistema produtivo das lavanderias de luvas e a rede de fornecimento com a Nissan.

Nesta seção, apresentaremos o processo de configuração das lavanderias de luva como fornecedoras da Nissan que, apesar de terem uma relação indireta, dependem desta empresa.

Como parte deste projeto, realizamos uma revisão da história desta indústria, que se origina na iniciativa do pioneiro desta atividade produtiva, que é atualmente proprietário de uma lavanderia industrial. Este informante nos relatou que se dedica ao ofício de lavador de luvas desde o início de 1995, depois que pediu demissão da Nissan I e foi trabalhar em uma lavanderia que lavava jeans exclusivamente. Ali adquiriu conhecimentos sobre a gestão de resíduos de sabão industrial e de tratamento de tecidos.

Enquanto trabalhava na lavanderia, uma companhia de banco de carro solicitou lavagem de luvas. Ele a atendeu como representante da lavanderia para quem trabalhava. Mas, por diversas razões, o trato não pôde ser cumprido com aquelas clientes. Tempos depois, pôde obter, em condições vantajosas, equipamentos de uma empresa que havia falido, e pagou aos poucos com o lucro

de seu negócio². Depois, já com uma carteira de clientes que havia conseguido a partir da empresa de assentos, ele se relacionou com outros dois entrevistados da lavanderia Camacho³ e da lavanderia Poseidones⁴.

Figura 4 - Lavador de luvas, pioneiro no estado de Aguascalientes⁵



Fonte: Cecilia Escobedo Torres.

Algumas observações sobre o uso da luva se mostram no Quadro 1.

2 Entrevistado número 1. Lavador de luvas e proprietário de lavanderia.

3 Entrevistado número 2. Lavanderia Camacho, que iniciou em 2003.

4 Entrevistado número 3. Lavanderia Poseidones, que iniciou em 2014.

5 Esta fotografia foi tirada no interior da lavanderia, durante entrevista com este lavador de luvas, no dia 28 de março de 2018. Esta pequena empresa se localiza no município de Jesús María. Atualmente, a empresa lava luvas para Yorozu mexicana, planta Aguascalientes, Yorozu Celaya, Guanajuato, dsk, Prodomex, e resorts mexicanos. Todas estas empresas operam com capital transnacional e são fornecedoras da Nissan I e II.

Quadro 1 – Uso da luva

Há 17 anos, são fornecidos equipamentos de segurança à Nissan, entre eles a lavagem de luvas. Existem diferentes materiais com os quais as luvas são feitas: antigamente as luvas eram exclusivamente de algodão e depois passou a ter também de material sintético, de vinil, acrílico e couro. Não há indústria automotiva que não use luvas. Antigamente, a atividade de lavagem de luvas não era tão importante porque os trabalhadores levavam seu uniforme para ser lavado em casa, entre ele, as luvas. Mas, atualmente, as luvas só duram um turno devido a rebarbas, resíduos etc.

Dependendo do uso de cada tipo de luva, é decidido se estas serão substituídas ou limpas e reutilizadas. Há luvas que duram até sessenta lavagens, usadas na montagem ou inspeção final. Existem outros sete ou oito tipos de luvas, para aqueles que trabalham na solda, na estamparia, na montagem, na funilaria, na área de qualidade.

Em geral, as luvas são usadas para prevenção de acidentes, para proteger o trabalhador dos riscos ao manipular ferramentas ou materiais afiados, bordas cortantes, raspas metálicas, certos choques e outros riscos físicos. Existem diferentes tipos de luvas feitas de materiais diferentes que atendem aos requisitos das regras de higiene e segurança no trabalho. As luvas são classificadas de acordo com os seguintes tipos:

Para a manipulação de materiais ásperos ou com bordas afiadas, recomenda-se o uso de luvas de couro ou lona. Para trabalhos de solda ou fundição, em que há risco de queimaduras com material incandescente, recomenda-se o uso de luvas resistentes ao calor. Para trabalhos com eletricidade, devem-se usar luvas de material isolante. Para manipular substâncias químicas, recomenda-se o uso de luvas compridas de borracha.

As luvas de segurança devem ser usadas por todo o pessoal da empresa, seja na produção ou na supervisão, que se encontra exposto aos riscos. A terceira maior causa dos acidentes de trabalho na indústria envolve dedos, mãos e braços devido a grande exposição no acionamento de ferramentas, máquinas e manipulação de outros elementos, exigindo proteção contínua.

Fonte: (ESCOBEDO, 2018).

O mecanismo de inter-relação entre estes pequenos empresários é a prestação de serviços indiretos à indústria automobilística, e com uma referência importante na Nissan I e II. Todos se conhecem, há mais de dez anos, já tendo sua lavanderia depois de trabalharem para a mesma transnacional e de relacionarem-se com essa atividade. Mas o mais interessante é que nenhum dos entrevistados fez referência a vínculos de parentesco relacionado com a atividade de lavagem da luva. Eles são apenas amigos porque essa atividade os colocou em contato.

Um dos mecanismos de integração entre as lavanderias foi através da troca de conhecimentos de tipo financeiro ou funcional, não o intercâmbio de tecnologia propriamente. Por exemplo, o lavador de luvas pioneiro⁶ começou a convidar outros lavadores, não especificamente de luvas, para que eles também começassem com esta atividade, capacitando-os em termos do uso de químicos industriais, do uso de lavadoras industriais, de atenção aos clientes e custos da lavagem. Os donos das lavanderias contratantes treinam os ingressantes desse mercado em todo o processo, que inclui: seleção de luvas, avaliação de quais devem ser lavadas ou descartadas, também de como as luvas devem ser lavadas e que tipos de produtos químicos devem ser usados. Sem esses filtros, não há contratos de trabalho. Os lavadores também apoiam quando alguém quer começar seu negócio de lavanderia; comunicam-se entre si se algum deles tem alguma máquina “velhinha”, mas em bom estado. Algumas pessoas “emprestam” máquinas definitivamente, não por que elas têm projetos de crescimento. Ou ainda as lavanderias estabelecidas apoiavam as “entrantes” com um tipo de assessoria para que não recorressem ao endividamento e lhes emprestavam alguma máquina específica ou dinheiro para que pudessem começar ou avançar em seu negócio.

6 Todos os pequenos empresários de lavanderia de luvas se referem a ele como “o que lava grandes quantidades de luvas”, pois chegou a lavar 2000 pares por dia até completar 7000 pares por semana.

Da mesma forma, quando aquelas empresas têm excesso de trabalho, repassam a outras lavanderias menores ou de igual tamanho que já conhecem e sabem que trabalham com qualidade, e assim compartilham trabalho, no qual podem operar de modo informal. Estamos diante de uma série de estratégias que só tem como finalidade o cumprimento de compromissos.

A maioria começou com seu serviço indireto para a indústria automotiva a partir de 2.000. Duas das lavanderias empregam de 7 a 8 pessoas. Outros deles, que têm menos tempo lavando luvas, só empregam 3 funcionários; e os outros dois empregam aproximadamente 20 pessoas, mantendo outras atividades além da lavagem de luvas. Em média os lavadores de luva empregam entre 10 trabalhadores. O salário que recebem estes trabalhadores é de 1.400 pesos semanais⁷, seus contratos são por tempo indeterminado de maneira direta pelos donos das empresas. Sendo um contrato formal tem os benefícios da lei. Para que estes trabalhadores possam desempenhar um emprego no interior destas empresas, são capacitados em relação ao uso de máquinas e manejo de químicos.

A organização das lavanderias para oferecer este serviço é semelhante a todos: eles recolhem pessoalmente as luvas nas portas das empresas para as quais realizam esta atividade, separam de acordo com o nível de sujeira, lavam-na, e embalam-na em sacos de 200 pares. Somente um dos lavadores mencionou ter um contrato anual para fornecimento do serviço, com prazo de entrega estipulado, ao mesmo tempo que tem a contrapartida por parte da empresa demandante para repassar-lhe os pedidos regularmente⁸.

A colaboração entre os lavadores tem como requisito fundamental a qualidade, assim, o compromisso estabelecido com as empresas deve ser cumprido no prazo devido porque se alguma

7 Em 12/04/2019, 1.400 pesos mexicanos equivalem a R\$ 288,68. (<https://www.bcb.gov.br/conversao>).

8 Este mesmo entrevistado assinalou que algumas vezes vendeu luvas novas ao invés de lavá-las, o que por um período lhe resultou mais rentável, mas desistiu posteriormente porque era mais benéfico lavá-las do que vendê-las.

área de produção tiver que parar por falta deste equipamento de segurança, a empresa-cliente penaliza o lavador de luvas com 600 dólares por hora de produção perdida. As lavanderias são advertidas sobre esta penalidade se não cumprirem o prazo assumido. Algumas delas não querem assinar contratos que as obriguem a trabalhar por um período com empresas do 1º e do 2º elo da montadora, porque muitas vezes – um dos lavadores de luva apontou em uma entrevista – estas empresas levam entre três e seis meses para pagar-lhes, causando-lhes problemas de fluxo de caixa.

A relação entre os donos das lavanderias passa também pela compra dos insumos básicos, uma vez que os fornecedores dos produtos químicos industriais são os mesmos: sabões neutros, desengraxantes, neutralizadores de soda, hipoclorito de sódio e amaciante. Todos localizados no próprio Estado.

O capital com que tais lavanderias começaram a operar foi a partir de poupança própria ou por empréstimos feitos entre eles, conforme os negócios gerassem rentabilidade e/ou decidissem investir mais na empresa. Os bancos não foram (e não são) uma alternativa usual porque lhes pedem muitas garantias ou os juros do empréstimo logo rebaixam seus lucros⁹. Somente duas das lavanderias recorreram ao setor financeiro, e uma obteve créditos de \$240,000 junto ao banco no programa denominado “Pymes” (Pequenas e médias empresas). E somente dois dos empresários entrevistados disseram que em alguma ocasião tiveram apoio por parte do governo: um deles obteve \$150,000 para a compra de máquinas de cozer; e o outro pediu um empréstimo de \$240,000 utilizado para a compra de lavadoras. A Câmara de Comércio oferece cursos que têm baixo custo, mas não lhes servem muito, pois voltam-se para as grandes empresas; não para as pequenas¹⁰.

9 O lavador de luvas pioneiro mencionou em entrevista: “por isso não estou rico. Porque nunca peço aos bancos para crescer como deveria ser”.

10 Para um dos entrevistados, o governo colocou muitos obstáculos no incentivo ao setor: por exemplo, o governo lhe vendeu um pedaço de terra por um

Uma questão comum que afeta as lavanderias de luvas é o conflito em que se veem com a Secretaria de Meio Ambiente e Recursos Naturais (SEMARNAT). A Nissan precisa que lhe forneçam luvas, sejam novas ou lavadas. A Semarnat sugere que sejam adquiridas luvas novas, não as lavadas, para assim evitar a contaminação da água por lavanderias não regulamentadas por esta instituição. Disse um dos entrevistados que se (o governo) os apoiasse, haveria menos contaminação e menos problemas porque “em vez de as empresas desperdiçarem o que não vão usar, podem dar dois ou três usos lavando-o, mas o governo não fiscaliza as empresas”. O entrevistado afirma que não fizeram formalmente essa proposta ao governo porque não estão organizados enquanto lavadores de luvas.

Outro entrevistado argumentou que para eles é imperativo lavar as luvas porque gera trabalho. Diz o entrevistado que aqueles regulamentados pelo Semarnat não têm problemas ambientais porque esta faz coleta de resíduo de água de cada empresa, a cada dois meses, e analisa que tipo de poluente as empresas estão despejando.

Contudo, são muitos outros aspectos que os fornecedores de serviços de lavagem de luvas observam em detrimento de suas potencialidades, e essa questão afeta de modo diferenciado as lavanderias: um dos entrevistados sustentou que a decisão que a Nissan toma não lhe afeta, pois fornece um serviço e não um produto. Outro entrevistado, por exemplo, que não só oferta o serviço de lavagem de luvas, mas também vende equipamentos completos de segurança à Nissan, argumenta que a tomada de decisão por parte desta empresa lhe afeta de alguma forma, mas não tanto quanto a falta de apoio do governo estadual frente a esta situação. Este assegura que enquanto a indústria automobilística continuar

milhão e meio de pesos, mas com mensalidade de 15 mil pesos, que ele não podia pagar, pois nem tem esse valor como lucro líquido, e além disso ele deve pagar para Semarnat para fazer análise de suas águas residuais e dar a licença para funcionamento da lavanderia.

produzindo qualquer modelo de luva não lhe impacta porque, afinal, sempre usa equipamentos de segurança.

Mas na condição de pequeno fornecedor, ainda que venda equipamentos de segurança para a Nissan, não há possibilidade de aproximar-se desta diretamente. Ou seja, precisa utilizar uma empresa intermediária para sua venda, porque outras empresas de capital transnacional concorrentes lhes impõem barreiras: por exemplo, enquanto aquelas empresas oferecem seus equipamentos diretamente à Nissan com descontos de até 40%; eles, como pequenos fornecedores, só podem oferecer 20% de descontos, perdendo assim sua venda. Ao invés de ter políticas de desconto que beneficiem a todos, as grandes empresas procuram obter as maiores margens de lucro.

O tema da subcontratação do serviço que oferecem se apresenta em dois planos: um que definitivamente é rentável; e o outro que não é tanto. A maioria das lavanderias de luvas não recorre às empresas contratantes/intermediárias, pois asseguram que aquelas se aproveitam das necessidades das lavanderias para contratar o serviço e no final vendê-lo mais caro para as grandes empresas. Existem empresas que subcontratam o serviço de lavagem de luvas oferecendo pagar-lhes preços que em sua versão “os escravizam”, porque eles não podem aspirar a ganhar um pouco a mais com esta atividade e, então, dependem da quantidade de trabalho que recebem e do preço oferecido, e isso não os faz crescer.

Uma das lavanderias de luvas indicou que as grandes empresas intermediárias lhes deixam com a menor parte, reservando a elas os maiores lucros da Nissan. Exemplo disso é que um dos entrevistados recebe \$12 por quilo de luva lavada e ele não sabe quanto cobra a intermediária para quem trabalha. Também assegura que, em certas ocasiões, ficou com falta de liquidez, pois os clientes demoraram uma semana para pagarem seu trabalho, o que

lhes trouxe problemas com o pagamento da folha de empregados, forçando-o a parar seu trabalho¹¹.

Mas também há discordâncias existentes entre as lavanderias de luvas relacionadas aos preços artificialmente baixos praticados por alguns para ganharem mercado¹². Um dos entrevistados disse que “isso não vale” porque se trata de sobreviver no mercado colocando em risco a qualidade do serviço, que pode “queimar” a imagem de todos os demais lavadores. Sendo assim, empresas-cliente começaram a desconfiar do preço tão baixo e voltaram a encomendar o serviço com as lavanderias de luva com quem haviam estabelecido esta atividade anteriormente.

Enfim, não existe uma política de benefícios mútuos entre Nissan e os pequenos fornecedores devido a que, em primeiro lugar, por si só, não poderiam abastecer toda a planta, seja com a lavagem das luvas ou com a venda de equipamentos de segurança.

Em resumo, os fornecedores deste serviço afirmam que existem fatores que têm lhes favorecido e outros que têm lhes impedido um maior desenvolvimento de fornecedores locais. Por exemplo, é de suma importância a presença do setor automobilístico, no Estado, porque de uma forma ou de outra tem permitido criar pequenas empresas como as que eles gerenciam, mas também existe a burocracia, e os altos interesses impedem que acessem algum crédito seja por parte do governo ou de alguma instituição financeira. Isso demonstra que o governo não lhes fortalece. Sem isso, é impossível aproximar-se das grandes empresas que, na opinião de donos das lavanderias, deveriam oferecer-lhes um contrato para trabalhar

11 Um dos entrevistados comentou que trabalhou durante um período para uma contratante intermediária, mas não podia cumprir com os prazos devido a grande quantidade de pedidos. Além do mais, os pagamentos eram demasiado atrasados, sem contrapartida, outras empresas que não correspondem ao giro automotivo paguem a tempo.

12 “Regalado”, que significa que as devem cobrar muito mais barato cada par de luvas lavado, o que provoca a perda o lucro, às vezes tornando impossível cobrir a folha de pagamento. (nota do tradutor).

diretamente no serviço que estes prestam, sem intermediários. Do mesmo modo, necessitariam do apoio do governo para organizarem-se como rede de pequenos empresários, bem como das grandes empresas.

O papel das instituições governamentais e não-governamentais

Para completar a organização que existe na rede produtiva de lavadores de luvas para a indústria automotiva, em particular para a Nissan, foi entrevistado o gerente de uma empresa subcontratante de lavadoras de luvas chamada Vallen. Esta empresa iniciou suas operações na cidade de Tampico, há 32 anos, e hoje faz parte de um grupo francês, e capital de mesma nacionalidade. Eles fornecem equipamento eletrônico e se proclamam a empresa mais forte neste ramo no mundo. No México, pertencem à região do Bajío¹³. Têm 38 sucursais em todo o país. Começaram a operar em Aguascalientes, há 18 anos, em 2001. Os serviços prestados se concentram na venda de equipamento de segurança.

Atualmente, a Nissan contrata fornecedores integrais como a Vallen, que podem fornecer tudo o que ela necessita, como 50.000 pares de novas luvas por mês e lavam entre 15% a 20% do que a montadora lhes repassa. Só a Vallen fornece equipamento de segurança a Nissan no Estado.

Como expresa Boisier:

[...] há não somente a sensação, mas a certeza que há crescimento econômico, mas não desenvolvimento. Se observa que regiões cuja existência de recursos

13 O Bajío é uma região do planalto mexicano, no centro do país, que inclui as planícies a sul da Serra de Guanajuato no estado de Guanajuato, bem como partes dos estados de Querétaro, Michoacán, Aguascalientes, zona oeste de Jalisco, e San Luis Potosí.

naturais e humanos possibilitaria um processo de desenvolvimento, de ampliação de oportunidades, de ampliação de liberdade, de opções, de maior justiça e de crescente ética nas relações interpessoais e em relação ao meio ambiente, continuam sem desenvolver-se. (BOISIER *apud* DI PIETRO, 2014).

O principal benefício dessas lavadoras de luvas é a rede de clientela que elas estabelecem, na qual não apenas lavam suas luvas, mas também prestam serviços para diferentes empresas, não apenas na indústria automotiva, como também em outras que solicitam seus serviços, como clubes e fazendas, para a lavagem de toalhas, por exemplo, uniformes e outros tipos de tecidos.

Para que o desenvolvimento local realmente ocorra entre os lavadores de luvas e dê frutos no Estado, é necessária a participação do governo, por exemplo, que os cursos oferecidos pela Câmara de Comércio sejam voltados para os empregadores nessa área. Por sua vez, para que estes permaneçam registrados como um portfólio de clientes para o crescente setor que é a indústria automotiva, mas também para outro tipo de indústria.

Mas, com isso, oferecer a esses pequenos empreendedores a possibilidade de acessar conhecimento e financiamento de outro tipo de maquinário que os ajude a responder mais rapidamente e em quantidade ao tipo de lavagem das luvas, para que esses empreendedores não se limitem a participar apenas em alguma quantidade, uma vez que não há capacidade para atender a um volume maior de lavagem. Também exigiria o agrupamento destes e representação perante instituições e empresas. Sem a associação entre as lavanderias de luva é impossível avançar. Com isso, eles estariam ganhando terreno diante de empresas como a Vallen, que tem conhecimento e equipamentos para dar resposta imediata às exigências da indústria automobilística.

Considerações Finais

Neste capítulo, refletimos sobre as possibilidades de configurar um desenvolvimento local a partir do caso de um grupo de lavanderias fornecedoras de lavagem de luvas para a empresa Nissan em Aguascalientes. Estas são pequenas empresas que têm um relacionamento indireto com a montadora. Mas esta tem uma parcela importante no processo de desenvolvimento daquelas empresas.

O impacto da indústria automotiva no desenvolvimento local constituiu um sistema produtivo desarticulado e incipiente porque a lavagem de luvas é uma atividade produtiva que, apesar de ter começado há mais de uma década, ainda não “deslanchou” e careceu de políticas de apoio e estratégias de integração com a grande corporação, como teoricamente foi expresso em algumas seções deste artigo.

Nesses espaços produtivos, como o desenvolvido pelas lavanderias de luvas, constatou-se que a cooperação se destaca apesar do fato de que a concorrência permanece, e há capacidade de inovação, embora não haja muitos recursos (MAZA, 2015). Neste caso, a cooperação consiste na redistribuição do trabalho entre as mesmas lavadoras de luvas, quando esta excede seus tempos e capacidades.

Devemos considerar que é uma forma de cooperação típica das pequenas empresas, que permite observar a configuração de novos sujeitos e relacionamentos que, muitas vezes, transcende as ideias de negócios e concorrência.

No entanto, as reflexões de Boisier (2004), Vázquez Barquero (2004), Cravacuore (2004) argumentam que a necessidade de envolvimento do governo é essencial para construir laços produtivos sólidos e construir alternativas de desenvolvimento local mais inclusivos. No caso do sistema produtivo local, analisado nesse artigo, o apoio do governo em termos de disseminação, conhecimento tecnológico, transferência de conhecimento teórico, entre outros, como administração, são nulos.

Há uma luta para se destacar como pequenos empreendedores pelas lavanderias de luvas, mas estes ficam limitados sem o apoio do governo para articularem-se com as demais empresas que demandam seu atendimento, dado este acúmulo de observações teóricas sobre o que é desenvolvimento local, suas diretrizes e o que deve ser considerado para alcançá-lo. Um dos aspectos a ser revisado nessa estrutura governamental é em relação à transnacional; e é que, como mostra Hernández (2018), há uma política clara de redução de salários, menores benefícios e busca de formas de contratação de meio-período em busca de competitividade. De alguma forma, os Estados têm sido parte fundamental nesse processo em que as regiões competem pelo legado do capital.

Para o qual, é acrescentado que não há cadeia produtiva com empresas locais colocadas nos níveis mais baixos do esquema da Nissan.

REFERÊNCIAS

ALBURQUERQUE, F. (2003). Teoría y práctica del enfoque de desarrollo local. Instituto de Economía y geografía. Madrid: Consejo superior de Investigaciones Científicas.

ALBURQUERQUE, F. (2004). Desarrollo Económico local y descentralización en América Latina. España: Ministerio de Ciencia y Tecnología.

BOISIER, (2004). “¿Hay espacio para el desarrollo local en la globalización?” México: Revista de la CEPAL No. 86.

BRACAMONTE, A. CONTRERAS, O. (2008). Redes globales de producción y proveedores locales: los empresarios sonorenses frente a la expansión de la industria automotriz, *Estudios Fronterizos*, vol. 9, núm. 18, julio-diciembre 2008, p.161-194.

COVARRUBIAS, A. (2017). La geografía del auto en México. ¿Cuál es el rol de las instituciones locales?, *Estudios Sociales*, vol. 49, núm. 27, enero-junio 2017, p.211-241.

ERNST, D., & KIM, L. (2002). Global production networks, knowledge diffusion, and local capability formation. *Research policy*, 31(8), 1417-1429.

ESCOBEDO, C. (2018) Redes productivas en Nissan Aguascalientes 2000-201. El caso de los lavadores de guantes. Tesis en opción al grado de doctor en geografía y Ordenación territorial. CUSCH, UDG.

GEREFFI (2001). “Las cadenas productivas como marco analítico para la globalización”. *Problemas del desarrollo*, vol. 32. Núm. 125, México: UNAM.

INEGI Censo de Población y Vivienda 2010.

INEGI. (2017). Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas. México: INEGI. Recuperado de: <http://www.beta.inegi.org.mx/app/mapa/denue/>

INEGI. Censos económicos 2014.

ISAZA, J. G. (2008). Cadenas productivas. Enfoques y precisiones conceptuales. *Sotavento MBA*, (11), 8-25.

LÓPEZ García, J. PADILLA Lozano F. GUTIÉRREZ Castorena P. (2013). Las Políticas Públicas del Desarrollo Regional de Aguascalientes. UAA.

LÓPEZ, J. (2015). “Encadenamientos productivos en el sureste de Asia: integración a las redes globales con empresas locales”. *Revista Mundo Asia – Pacífico*. México: UNAM. Recuperado de: <http://www19.iadb.org/intal/intalcdi/PE/2015/15317.pdf>.

MAZA, O. & LAZCANO, D. A. O. (Eds.). (2015). *En el mismo barco: reflexiones sobre la producción, el trabajo y las redes sociales: el caso de Uriangato, Guanajuato*. Universidad Autónoma de Aguascalientes.

Pacheco-López, P. (2005). Foreign direct investment, exports and imports in Mexico. *World Economy*, 28(8), 1157-1172.

PALPACUER, F. & PARISOTTO, A. (2003). Global production and local jobs: can global enterprise networks be used as levers for local development? *Global Networks*, 3(2), 97-120.

Secretaria de desarrollo económico. Recuperado de: <http://www.lide-rempresarial.com/num158/12.php>

Secretaria de Economía. Industria automotriz 2014. Recuperado de: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/75545/150213_DS_Automotriz_ESP.pdf.

VÁZQUEZ-BARQUERO, A. (2000). Desarrollo endógeno y globalización. *EURE (Santiago)*, 26(79), 47-65.

HERNÁNDEZ, M. (2018). *Estrategias globales y para México de las grandes corporaciones automotrices: divergiendo las convergencias*, en De la Garza, E. y HERNÁNDEZ, M. (coords). Configuraciones productivas y laborales en la tercera generación de la Industria Automotriz en México. Universidad Autónoma Metropolitana, editorial MA Porrúa; México, D.F. pp. 11-56.

HERNÁNDEZ, J.M. (2018). *El mercado de trabajo en la industria automotriz mexicana, 1998-2014 Juan Manuel Hernández Vázquez*, en De la Garza, E. y Hernández, M. (coords). Configuraciones productivas y laborales en la tercera generación de la Industria Automotriz en México. Universidad Autónoma Metropolitana, editorial MA Porrúa; México, D.F. p.57-106.

MAZA, O.; CHÁVEZ, M. H. y García, S. P. (2018). *Nissan en Aguascalientes, la joya de una corona*, en De la Garza, E. y Hernández, M. (coords). Configuraciones productivas y laborales en la tercera generación de la Industria Automotriz en México. Universidad Autónoma Metropolitana, editorial MA Porrúa; México, D.F. pp. 225-260.

Sobre os autores

Almir Cléydison Joaquim da Silva

Graduado em Ciências Econômicas pela Universidade Federal da Paraíba (UFPB), Mestre e Doutorando em Estado, Economia e Políticas Públicas pelo Programa de Pós-Graduação em Políticas Públicas da Universidade Federal do Paraná (UFPR), com linha de pesquisa em Tecnologia, Regulação e Sociedade. Membro do Laboratório de Estudos e Pesquisas sobre Trabalho, Políticas Públicas e Desenvolvimento (LABOR/UFRPE) e do Laboratório de Estudos e Pesquisas em Políticas Públicas e Trabalho (LAEPT/UFPB), com linha de pesquisa em Trabalho e Desenvolvimento. Desenvolve pesquisas nas áreas de planejamento e desenvolvimento regional, desenvolvimento econômico, análise de políticas públicas e política industrial.

Carolina Bagattolli

Graduada em Ciências Econômicas pela Fundação Universidade Regional de Blumenau (FURB), Especialista em Economia Solidária e Tecnologia Social, Mestra e Doutora em Política Científica e Tecnológica pela Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP), é atualmente professora adjunta do Departamento de Economia da Universidade Federal do Paraná (UFPR) e coordenadora do curso de Ciências Econômicas da mesma instituição. Membro do GAPI - Grupo de Análise de Políticas de Inovação (DPCT/IGE/UNICAMP) e do Grupo Tecnologias Emergentes, Sociedade e Desenvolvimento (UFPR), tem-se dedicado à análise de políticas públicas, com ênfase na Política Nacional de Ciência, Tecnologia e Inovação, ao estudo do comportamento inovativo por parte do empresariado brasileiro e ao campo da Tecnologia Social.

Cecilia Escobedo Torres

Mestra em Ciências Sociais com especialização em desenvolvimento social urbano e Doutora em Geografia e planejamento territorial com especialização em desenvolvimento local. Ministra cursos no Bacharelado em Relações Internacionais, Sociologia e Estudos Políticos da Universidade de Guadalajara, trabalha como pesquisadora no Departamento de Estudos do Pacífico. Publicou artigos relacionados com emprego e trabalho na Revista México y la Cuenca del Pacífico, assim como nos livros eletrônicos da Associação Mexicana de Estudos do Trabalho (AMET) e da Associação Mexicana de Ciências para o Desenvolvimento Regional.

Davide Bubbico

Graduado em Sociologia pela Universidade de Salerno (Itália), Mestre em Sociologia dos processos de inovação pela Universidade de Nápoles, é atualmente professor adjunto do Departamento de

Estudos Políticos e Sociais da Universidade de Salerno e membro do Colégio de Doutorado em Social Theory, Digital Innovation and Public Policies da mesma Universidade. Atua principalmente nas áreas de sociologia econômica e do trabalho; desenvolvimento econômico e social; relações trabalhistas; sindicato. Ha vários anos, colabora com o Sindicato Nacional dos Metalúrgicos FIOM CGIL sobre o setor automotivo (condições de trabalho, indústria de componentes e relações industriais). É membro do comitê científico do CAMI (Center for Automotive and Mobility Innovation) da Universidade de Veneza.

Elamara Marama de Araújo Vieira

Fisioterapeuta, Especialista em Terapia Intensiva Adulto, fez Residência Multiprofissional em Terapia Intensiva do Adulto pela Universidade Federal do Rio Grande do Norte - UFRN. Mestre em Engenharia de Produção pela Universidade Federal da Paraíba na área de Tecnologia, Trabalho e Organizações com subárea em Ergonomia. Doutora em Modelos de Decisão em Saúde pela Universidade Federal da Paraíba, com projeto voltado ao estudo e modelagem da Ergonomia em serviços de saúde e seus impactos na saúde e bem-estar dos profissionais. Tem experiência na área de Fisioterapia com ênfase em Terapia Intensiva, Saúde Pública, Saúde Ocupacional, Ergonomia e Bioestatística.

Isabelle Maria Mendes de Araújo

Possui Graduação em Fisioterapia pela Universidade Federal da Paraíba (2011), Mestrado em Saúde Coletiva pela Universidade Federal de Pernambuco (2014), Doutorado em Saúde Coletiva pela Universidade Federal do Rio Grande do Norte (2018). Atua principalmente nas áreas: ciências da saúde, saúde coletiva, formação acadêmica, fisioterapia, promoção em saúde, saúde ambiental, saúde do trabalhador, educação popular em saúde, políticas de saúde.

Jonas Tomazi Bicev

Possui Graduação em Ciências Sociais (Bacharelado, 2007; Licenciatura, 2013), Mestrado (2010) e Doutorado em Sociologia (2019). Todos os títulos foram obtidos na Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo (FFLCH-USP). Formado na área de estudos do trabalho, participa de pesquisas relacionadas à subcontratação de mão de obra, terceirização, sindicatos e ações de defesa do emprego e da renda dos trabalhadores.

José Ricardo Ramalho

É professor titular do Departamento de Sociologia e do Programa de Pós-Graduação em Sociologia e Antropologia da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), pesquisador do CNPQ e da Faperj (Cientistas do Nosso Estado). Fez Doutorado e Mestrado em Ciências Sociais (Ciência Política) na Universidade de São Paulo, e Pós-Doutorado na Universidade de Londres (UK) e na Universidade de Manchester (UK). Sua atuação acadêmica está mais voltada para a área da Sociologia do Trabalho e seus principais temas de pesquisa são: relações de trabalho na indústria; sindicato e sindicalismo; reestruturação produtiva e distritos industriais; trabalho, emprego e desenvolvimento econômico regional e local; identidade operária.

Juan Montes Cató

Doutor em Ciências Sociais, Magistrado em Ciências Sociais do Trabalho. Investigador do Centro de Estudos e Investigações Laborais (CEIL-CONICET). Também atua como professor de Relações de Trabalho (UBA), na Universidade Nacional de Moreno e no Mestrado em Ciências Sociais do Trabalho (UBA). Dirigiu projetos na área de sociologia do trabalho e relações de trabalho.

Realizou estágios de ensino e pesquisa no Brasil, Espanha, França e Bélgica. Entre seus livros recentes está *Recomposición obrera bajo el neoliberalismo: Dialéctica das formas disciplinares y de lucha* (2017) e *Resistencias sociales y formaciones sindicales en Argentina y Francia* (2016 em colaboração). Publicou mais de cinquenta artigos em revistas científicas da especialidade, entre elas “Los comités de fábrica en Brasil y Argentina: trayectoria y recomposición del sindicalismo de base”, *Revista Latinoamericana de Estudios del Trabajo* (2014).

Lucas Spinosa

Licenciado em Sociologia e Doutorando da Universidade de Buenos Aires (UBA). Carreira Docente em Relações de Trabalho (UBA). Realizou estágios de investigação na Universidade de Lille I, França e na Universidade Livre de Bruxelas, Bélgica. Seus campos de pesquisa são a sociologia do trabalho e a sociologia urbana. A tese de doutoramento trata do setor automobilístico, das transformações nas relações laborais e das mudanças no mercado de trabalho. Publicou artigos e capítulos de livros em várias revistas nacionais em ambas as áreas de estudo. Entre as publicações mais recentes se inclui “*Territorialization of Capital in the Northern Corridor of the AMBA: Labor Flexibility and Union Response Capacity*”, *Estudios del Trabajo* (2019).

Mario Henrique Ladosky

Possui Graduação em Ciências Sociais pelo Instituto de Filosofia e Ciências Sociais da UFRJ (1990), Mestrado em Programa de Pós-Graduação em Sociologia pelo Instituto de Filosofia e Ciências Sociais da UFRJ (1996) e Doutorado em Sociologia pela Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da USP (2009). Atuou de 1987 a 2013 como assessor do movimento sindical ligado à CUT, sobretudo na área de formação sindical. Desde 2014, é docente no curso de Graduação em Ciências Sociais (área de Sociologia) da

Universidade Federal de Campina Grande (UFCG) e no Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais (PPGCS-UFCG). Participa do Grupo de Pesquisa, Trabalho, Desenvolvimento e Política Pública (TDEPP), da Incubadora Universitária de Empreendimentos de Economia Solidária (IUEES-UFCG) e coordena o Observatório do Mercado de Trabalho da Paraíba. Integra a Rede de Estudos e Monitoramento Interdisciplinar sobre a Reforma Trabalhista (REMIR-Trabalho). É pesquisador-assistente do Centro de Estudos de Cultura Contemporânea (CEDEC). Os estudos estão focados nos temas de sociologia do trabalho, sindicalismo, mercado de trabalho, desenvolvimento e economia solidária.

Octávio Maza Díaz Cortés

Professor investigador do Departamento de Sociologia e Antropologia do Centro de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Autónoma de Aguascalientes (UAA). É Doutor e Mestre em Estudos Laborais pela Universidade Autónoma Metropolitana (UNAM). As linhas de sua pesquisa tratam das relações sociais e do trabalho como eixos articuladores e mais especificamente a informalidade, o trabalho precário e as alternativas de emprego. É membro do Sistema Nacional de Investigadores Nível 1, líder do Corpo Acadêmico: “Trabalho e Relações Sociais” e coordena o Seminário Permanente de Estudos do Trabalho. Seus principais projetos tratam do estudo da informalidade e precariedade do trabalho na indústria têxtil e de confecção em diferentes regiões do país. Outro eixo de pesquisa trata da análise da situação de trabalho dos trabalhadores da empresa automobilística Nissan. Tem publicações que tratam da situação do mercado de trabalho dos diplomados universitários, das condições de trabalho das mulheres, da sociologia do desporto, entre outras.

Omar Pasillas López

Colaborador em pesquisa e professor no departamento de Sociologia e Antropologia do Centro de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Autônoma de Aguascalientes. É licenciado em Sociologia pela Universidade Autônoma de Aguascalientes e Mestre em Estudos Antropológicos em Sociedades Contemporâneas pela Universidade Autônoma de Querétaro. O interesse de pesquisa e publicações está focado na compreensão das respostas que indivíduos e famílias constroem diante dos sentimentos de incerteza que enfrentam devido à perda de emprego e insegurança no trabalho em diferentes espaços produtivos. Tem colaborado em projetos sobre informalidade e desemprego na indústria têxtil e do vestuário e em torno dos temas da vida e do desporto.

Silvana Pereyra

Tem licenciatura em Sociologia (UBA) e é Doutoranda do Centro de Estudos e Investigações Laborais (CEIL-CONICET). Participa em projetos de investigação na área da sociologia do trabalho. Sua tese de Doutorado aborda o setor automotivo na Argentina a partir da perspectiva das cadeias globais de valor e seu impacto nos territórios locais. Publicou artigos e capítulos de livros em várias revistas nacionais. Suas publicações mais recentes incluem “*Empresas multinacionales y territorio. Industria automotriz e industria aceitera en el proceso de relocalización empresarial*”, na Revista de Ciencias Sociales y Humanas (2019).

Valéria Costa

Possui Graduação em Serviço Social pela Universidade Federal do Rio Grande do Norte (1995) e Mestrado em Serviço Social pela Universidade Federal do Rio Grande do Norte (2005) e Doutorado em Sociologia pela Universidade Federal da Paraíba. Atuou como

assistente social na Indústria e ocupou cargo de gestão da política de trabalho e renda da Prefeitura de Natal. Atualmente, é professora Adjunta da Universidade Federal da Paraíba e tem experiência principalmente nos seguintes temas: Trabalho, Gênero e Memórias Políticas de Trabalho e Renda.

Sobre o livro

**Projeto Gráfico,
Editoração e Capa** Leonardo Araújo

**Normalização Técnica
e Revisão Linguística** Elizete Amaral de Medeiros

Formato 17 x 24 cm

Mancha Gráfica 12,5 x 19°,5 cm

Tipologias utilizadas Iowan Old Style 12 pt

O livro “A Indústria Automobilística vista do espaço local: a experiência da Jeep (FCA) em Pernambuco e de outras montadoras” que chega as suas mãos reflete o esforço de vários pesquisadores e pesquisadoras em compreender os efeitos da indústria automobilística em uma região praticamente sem tradição industrial, voltada historicamente ao cultivo da cana e baseada no trabalho escravo até o final do século XIX; e no salário pouco acima da mera subsistência no decorrer do século XX, submetidos às relações de mando dos donos da terra. Sob um olhar do ponto de vista da montadora, não é exagero classificar Goiana como um território *greenfield*.

Espera-se que sua leitura pelas pessoas interessadas nesse grande tema contribua com reflexões inéditas e novos olhares para a compreensão de modo aprofundado das muitas questões aqui trazidas pelos autores, considerando-as em sua complexidade e, sobretudo, no desafio de constituir processos de desenvolvimento local com efetivos ganhos para todos em termos econômico-sociais (especialmente àqueles segmentos mais vulneráveis e historicamente excluídos da riqueza gerada) e de sustentabilidade ambiental para as futuras gerações.