

VII Congresso Latino-Americano de Estudos do Trabalho. O Trabalho no Século XXI.

Mudanças, impactos e perspectivas.

GT 11 - Empresas, Empresarios, Modelos Productivos y Trabajo

**Mercado de trabalho e desenvolvimento em recentes pólos automotivos:
Camaçari e Sul Fluminense em perspectiva comparada**

João A. Dulci¹

¹ Doutorando em Sociologia pelo Instituto de Estudos Sociológicos e Políticos da Universidade Estadual do Rio de Janeiro (IESP/UERJ)

Resumo:

As recentes transformações do modo de produção capitalista trouxeram uma nova configuração ao desenvolvimento de países e regiões. A adesão a um modelo econômico mais próximo do liberalismo permitiu que se observasse no mundo movimentos de reespecialização industrial, ao passo que as grandes indústrias levavam a cabo seus processos de reestruturação produtiva. No Brasil, ao longo dos anos 1990, as reformas liberais e a abertura dos mercados proporcionaram uma disputa federativa para atração industrial. Este analisa duas regiões inseridas na esteira automobilística mundial, em perspectiva comparada, na busca por compreender como, mesmo tendo participado do mesmo processo de atração industrial, diferiram as trajetórias de desenvolvimento, com clivagens importantes tanto em Camaçari (BA), como no Sul Fluminense (RJ), receptores das plantas da Ford, Volks Ônibus e Caminhões e Peugeot-Citroën.

Resumo estendido:

As últimas três décadas do século XX apresentaram importantes transformações em diversas áreas. No campo produtivo, operou-se uma grande inflexão do modo de produção capitalista, culminando na crise do compromisso fordista (LIPIETZ, 1989). As transformações atingiram países centrais e periféricos, rompendo o modelo de regulação e provocando novos arranjos institucionais nacionais e internacionais.

Os processos se aceleraram, as grandes corporações buscaram uma expansão horizontal, complexificando suas atividades e, para além de suas fronteiras, multinacionalizando suas produções. No Brasil, os fenômenos da reestruturação produtiva e da reespecialização industrial ficaram mais evidentes principalmente ao longo da década de 1990. O fenômeno associou-se à desindustrialização do Grande ABC Paulista e a reformas econômicas que integraram o Brasil às regras de desregulamentação de fluxos financeiros e à aceleração dos processos produtivos mundiais, bem como à flexibilização de leis trabalhistas e à recusa à regulação federativa por parte do governo central.

Ao longo dos anos 1990, os processos de transformação mundiais foram mais fortemente sentidos no Brasil. Durante os governos de Fernando Collor (1990-1992), Itamar Franco (1992-1994) e Fernando Henrique Cardoso (1995-2002), uma agenda de molde liberal foi adotada. Com isso, o País assistiu a privatizações de grandes e pequenas empresas estatais, abertura de capital de outras tantas empresas e quebra de monopólios e reservas de mercado. Ao mesmo tempo, o Novo Regime Automotivo permitiu, dentre outras questões, a vinda de novas montadoras para o Brasil. Esse processo se deu, em grande parte, pela capacidade infraestrutural do país, seu posicionamento estratégico com relação ao Mercosul e pelo seu potencial mercado consumidor interno, além da possibilidade de catapultar plataformas de exportação para os países vizinhos (CARDOSO, 2001). A decisão das montadoras de aportarem no Brasil já havia sido tomada. Restava, entretanto, decidir em quais unidades da federação essas plantas industriais seriam instaladas. Ao mesmo tempo, as novas regras fiscais permitiram que os estados brasileiros alterassem suas taxas de impostos e tomassem empréstimos no exterior, autonomamente ao Governo Federal. A partir desse momento, deflagrou-se o que se convencionou chamar de “guerra fiscal”. As unidades da federação disputaram entre si a instalação das plantas industriais de automóveis a partir de reduções de

impostos, doação de terrenos, garantia de infraestrutura e de oferta de mão de obra capacitada a trabalhar nas montadoras.

Como justificativa para tanto, os estados jogaram com o potencial de transbordamento das montadoras, sua capacidade de geração de externalidades positivas, além da formação de uma economia de escala que impulsionasse o desenvolvimento regional, além da fábrica. A guerra dos lugares teve lugar entre as unidades da federação, ao passo que o Governo Federal se retirou da regulação dessa disputa, deixando que os estados atuassem quase que ilimitadamente (DULCI, 2002). Foi nesse cenário que os estados-objetos deste estudo receberam as suas indústrias.

O objetivo deste trabalho é, portanto, compreender de que modo se deram as inserções de duas regiões brasileiras na esteira produtiva global de automóveis. As regiões em estudo são o Vale do Paraíba Fluminense, no sul do estado do Rio de Janeiro, e Camaçari, na Região Metropolitana de Salvador (BA). São duas regiões que denominamos de *greenfields* setoriais, uma vez que já abrigavam indústrias de outras matrizes produtivas, como siderúrgica, no caso do Rio de Janeiro, e petroquímica, no caso da Bahia. A partir da inserção, caracterizada com a vinda da Ford para Camaçari e da Volkswagen Ônibus e Caminhões e da Peugeot-Citroën para o Rio de Janeiro, busca-se compreender de que forma a estrutura já presente e as tomadas de decisões político-institucionais ocorridas da vinda das indústrias aos dias atuais impactaram nos caminhos do desenvolvimento de cada uma das regiões.

Ambas as regiões partiram de um momento comum para subseqüentes trajetórias singulares que, embora tenham vários pontos de contato, as distanciaram ao longo do processo de desenvolvimento de suas cadeias produtivas. Nasceram no momento de grande transformação das unidades produtivas mundiais (basicamente marcado pelo desmonte do capitalismo fordista rumo ao modelo de produção enxuta), sendo os primeiros terrenos de implantação das indústrias em formato de condomínio industrial, consórcio modular, etc., no Brasil. No entanto, as articulações com as indústrias pré-existentes foram elementos integrados na hora de convencer as multinacionais a instalarem suas plantas nas regiões em questão, ao mesmo tempo em que facilitou a articulação entre os trabalhadores locais.

Outro elemento, que se completa ao primeiro, são as transformações ocorridas no desenvolvimento regional. O mercado de trabalho é aqui destacado como o principal indicador de desenvolvimento, sendo analisadas as características da mão-de-obra dessas

regiões, de modo a mostrar o impulso que a implantação das indústrias gerou, ao mesmo tempo em que exigiu dos trabalhadores dessas regiões, em função de seus modelos de produção e da conjuntura em que iniciaram suas atividades, maior qualificação e escolaridade. Os dados sobre mercado de trabalho têm origem na Relação Anual de Indicadores Sociais do Ministério do Trabalho e Emprego (RAIS/MTE), sendo completados com informações dos Censos Demográficos de 2000 e de 2010.

Outros indicadores propostos neste trabalho se relacionam com dois grandes pressupostos das definições sobre *greenfields*, além de se comportarem como instrumentos para mensuração dos transbordamentos pós-instalação das plantas automobilísticas: porte das empresas por matriz produtiva e presença e atuação dos sindicatos. Além desses, atenta-se para a presença de agências de desenvolvimento local², e como se dá a composição de seus membros (observa-se, por exemplo, se há a presença de trabalhadores dentre os dirigentes dessas agências).

Com esta organização, o trabalho pretende-se em duas vias: uma operacionalização de desenvolvimento regional, que possa ser replicada para outros locais de características semelhantes; e mais uma contribuição para a compreensão dos resultados do período de reestruturação produtiva e abertura de mercados, além da “guerra fiscal”, agregando uma análise de caráter comparado, de modo a responder a inquietação que motivou a pesquisa, qual seja, como duas regiões que passaram por um processo semelhante de atração industrial chegaram aos dias atuais com uma configuração distinta? A busca por essa resposta impele o estudo no campo político-institucional, no campo econômico e no campo social, de modo a compreender todas as esferas de movimentação que podem influenciar o desenvolvimento regional.

O artigo será dividido em cinco partes. Na introdução, apresenta-se o objetivo proposto e a pergunta para a qual busco as respostas. Nos dois primeiros tópicos, trata-se da história econômica recente do mundo e do Brasil, moldando a forma de inserção brasileira no modelo de regulação pós-fordista. Em seguida, caracterizam-se as regiões, apresentando suas realidades sócio-demográficas, econômicas e políticas. Por fim, os resultados que nos mostram como os caminhos tomados pelas duas regiões se diferem. Os resultados apontam para a aceleração da capacidade associativa em função de lutas

² O molde dessas agências pode ser observado pela experiência do Grande ABC Paulista, conforme consta em Leite, 2003.

regionalizadas em termos sindicais, forte aumento do produto regional bruto, elevação no número de empregos (embora ainda muito distante do que governos e empresários projetavam no início do processo), instalação de novas indústrias. O Vale do Paraíba Fluminense se formou um pujante pólo metal-mecânico, enquanto observa-se pouca integração da Ford em Camaçari com as empresas que a circundam.

Principais referências:

- AJARA, C.: *Brasil: espaços incluídos e espaços excluídos na dinâmica da geração de riqueza*. Tese de doutorado, UFRJ/PPGG. 2001, 476pp.
- _____: “Configurações econômico-espaciais no Estado do Rio de Janeiro”, In: *A ENCE aos 50 anos: um olhar sobre o Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, IBGE, 2006
- BECATTINI, G.: *O distrito Marshalliano*, In: BENKO, G.; LIPIETZ, A.: *As regiões ganhadoras – distritos e redes: os novos paradigmas da geografia econômica*, Oeiras, Ed. Celta, 1994.
- BENKO, G.; LIPIETZ, A.: *As regiões ganhadoras – distritos e redes: os novos paradigmas da geografia econômica*, Oeiras, Ed. Celta, 1994.
- CANO, W.: *Desequilíbrios regionais e concentração industrial no Brasil, 1930-1995*, Campinas, Unicamp, 1998
- CARDOSO, Adalberto M.: “A nova face da indústria automobilística brasileira ou a tese da convergência revisitada”, In: *Indústria Automobilística nas Américas*, Belo Horizonte, Ed. UFMG, 2001.
- DINIZ, C.; CROCCO, M. (orgs.): *Economia regional e urbana – contribuições teóricas recentes*, Belo Horizonte, Editora UFMG, 2006.
- DREIFUSS, René: *A época das perplexidades – mundialização, globalização e planetarização: novos desafios*, Petrópolis, Vozes, 1996.
- DULCI, João; SOUTO, Baiana: “Reestruturação produtiva e seu reflexo na socio-dinâmica do Sul Fluminense”, XVI Encontro Nacional de Estudos Populacionais, ABEP, Caxambu, 2008.
- DULCI, Otávio Soares: “Guerra fiscal, desenvolvimento desigual e relações federativas no Brasil”. *Rev. Sociol. Polit.*, June 2002, no.18, p.95-107
- EGLER, Cláudio, A. G.: “Crise e dinâmica das Estruturas Produtivas Regionais no Brasil”, In: CASTRO, Iná Elias; GOMES, Paulo César da Costa; CORRÊA, Roberto

Lobato: *Brasil: Questões atuais da reorganização do território*, Rio de Janeiro, 1996, 470p.

- LEITE, Márcia de Paula: *Trabalho e sociedade em transformação – Mudanças produtivas e atores sociais*, São Paulo, Ed. Perseu Abramo, 2003.

- LIMA, R.: *Açúcar, Coca-Cola e automóveis: ação político-empresarial na construção de um “município modelo” em Porto Real (RJ)*, Rio de Janeiro, Dissertação de Mestrado, 2005, 181 pp.

- LIPIETZ, Alain: *Choisir l’audace*, Paris, Ed. La Découverte, 1989.

- MARAFON, G.; RIBEIRO, M.: *Estudos de Geografia fluminense*, Rio de Janeiro, Ed. UERJ, 2001.

- MARKUSEN, Ann: “Áreas de atração de investimentos em um espaço econômico cambiante: uma tipologia de distritos industriais”, In: *Nova Economia*, Belo Horizonte, v.5, n.2, 1995

- PACHECO, C.A.: *Fragmentação da nação*, Campinas, Ed. UNICAMP, 1998.

- PINHEIRO, A. C.: *A experiência brasileira de privatizações: o que vem a seguir?*, Rio de Janeiro, BNDES, 2000.

- RAGIN, Charles C.: *The comparative method – moving beyond qualitative and quantitative strategies*, Berkeley, University of California Press, [1987] 1997.

- RODRIGUES, I.; RAMALHO, J.(orgs.) : *Trabalho e sindicato em antigos e novos territórios produtivos – comparações entre o ABC paulista e o Sul Fluminense*, São Paulo, Annablume, 2007.

- SAKO, Mari: “Administrando parques industriais de autopeças no Brasil: uma comparação entre Resende, Gravataí e Camaçari”, In: *Caderno CRH*, Salvador, v. 19, n. 46, p. 61-73, jan./abr. 2006

- SANTOS, Rodrigo: *A construção social da região: desenvolvimento regional e mobilização sóciopolítica no Sul Fluminense*, dissertação de mestrado, UFRJ, 2006.

- SASSEN, Saskia: *A Sociology of globalization*, New York, Norton & Company, 2007.